



JŪRNIĒKS

NR. 6 (151) 2025

**Latvijas Jūras
administrācijas
valdes priekšsēdētājs
JĀNIS KRASTIŅŠ:**

**“Par žurnālu
“Jūrnieks”
dzirdētas tikai
labas atsauksmes,
bet dzīves dinamika
liek mainīties līdzi
laikam. Kaut kā
beigas ir sākums
kam jaunam.”**

**IMO Pasaules
Jūrniecības dienas
tēma 2026. un 2027. gadam:
“No politikas līdz praksei: Jūras
izcilības veicināšana” (“From Policy
to Practice: Powering Maritime Excellence”)**

**Pirmo reizi viena tēma ilgs divus gadus,
uzsverot IMO nepārprotamo apņemšanos īstenot
politiku praksē, sniedzot tehnisko palīdzību,
apmācību un citus būtiskus pakalpojumus**



**Vērtību stāsts:
žurnāls “Jūrnieks”
atvadās no lasītājiem
un klūs par
muzeja vērtību**

**Pirmais Jūras
spēku flagmanis
“Namejs” klūs
par muzeju**

**Kā vienmēr:
Notikumi Latvijā
un pasaulē
Intervijas un viedokļi
Skaitļi un fakti**

**Dzīve
turpinās!**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste
67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Visilgmūžīgākais "Jūrnīks" pasaules vēsturē
- 3 Vēsturiskais flagmanis "Namejs" kļūs par muzeju
- 4 2025. gada notikumu TOP 10 Latvijā un pasaulē
- 6 2025. gada citāti par svarīgām jūrnīcības tēmām
- 8 Notikumi Latvijā. Novembris–decembris
- 9 Godam nosvinēts Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejas gads
- 13 "Latvji, brauciet jūrīnā, zeltu krājiet pūriņā!"
- 17 Apturēta Jūras aizsargājamo teritoriju dabas aizsardzības plāna sabiedriskā apspriešana
- 18 Latvijā PMoU koncentrētās inspekciju kampaņas laikā mēnesī pārbaudīti 87 kuģi
Latvijas Jūras administrācijas darbinieki talko Līgatnes dabas takās
- 19 Ir aizraujoši un izaicinoši būt klāt pārmaiņām
- 24 Jūrnīku reģistra organizētais seminārs
- 26 Jūrnīcības mācību iestādēs studējošo skaits pieaug
"LSC" stipendiju programmai desmit gadi
- 28 Apvienotās Karalistes jūrnīku sagatavošanā ieviestas jaunas mācību programmas
Krieviju atstāj aiz borta

JŪRĀ UN KRASĀ

- 29 Atdzīvojas ES zvejas flote
Ņem uz dari, kaut vai par spīti!
- 34 Dzimumu līdztiesības jautājumi ir stratēģiska prioritāte
- 35 Trešajā ceturksnī krītas "Jūrnīku laimes indekss"
- 36 Jūras tirdzniecība ir pakļauta spiedienam
- 37 Dānijas loči brīdina par "ēnu flotes" iespējamo apdraudējumu drošībai
- 38 Izstrādāts mākslīgā intelekta skrīninga rīks ugunsgrēku samazināšanai uz konteinerkuģiem
Ko jūrnīcības nozare patiesībā domā par mākslīgo intelektu?
- 39 Vai virzāties uz jaunu Somālijas pirātisma krīzi?
- 40 Pirātisma atgriešanās Somālijā ir skarbs atgādinājums – vajadzīga pastāvīga modrība

OSTAS

- 41 Valdība atbalsta "Lielo ostu divējāda lietojuma publiskās infrastruktūras attīstību"
Darba vizītē Rīgu apmeklē Baltijas jūras, Melnās jūras un Egejas jūras transporta koridora Eiropas koordinators Mario Mauro
- 42 Arod biedrības veido globālu aliansi, lai iebilstu pret ostu automatizāciju
Statistika

BRĪVBRĪDIS

- 43 No bērības sapņa līdz mūža mīlestībai
- 46 Kuivižos degustē zivis līdz pēdējai asakai
- 47 "Dvēseļu puteņa" strēlnieka izaugsmes stāsts



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Latvijas Jūras spēku (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnika, Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Gata Dieziņa, Gata Rozenfelda (Valsts kanceleja),

Alda Pinkena, Ivetas Kalniņas, Līvas Līces, Kaspars Lūkina, Valda Brauna, DR5 Roberta Lagzdīna, Sendija Āriņa, Mārtiņa Lablaika, Artūra Upenieka, Laura Māliņa, Egonas Zivertā, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, "LVF Flote", Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, RTU LJA, Rīgas Latviešu biedrības, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, "Jūras Informācija" foto, Italian Cost Gard, "Saab UK", CMA, MSC, GCMO, "DANWATCH", "EUNAFOR", "Associated Press", Panama Canal Authority, ETA, IMO, PMA, DECD, ECSA, MOL, "Shutterstock", publicitātes foto, "Reuters", AFP/Scanpix, EPA, flickr foto. Foto no Edgara Ringa, Svetlanas Šalajas un Jurģa Simsona personīgā arhīva.

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

Personības un vienotības spēks

Aizvadītais gads bijis notikumiem, pārdzīvojumiem, zaudējumiem un sasniegumiem piepildīts. Tas bija LIELĀ LATVIJAS CILVĒKA KRIŠJĀNA VALDEMĀRA 200. jubilejas gads, ko, sākot no Liepājas līdz Ainažiem, ar dažādiem pasākumiem svinējām visu gadu. Ir tikai normāli, ja pēc svētkiem paliek pēcgarša, reizēm laba, citreiz ne tik patīkama, un ir labi, ja pēc svētkiem rodas jautājumi, kas neļauj atslābt. Katram tie var būt personīgi, piemēram, ko es esmu darījis lietas labā, un uz šiem jautājumiem, neko darīt, atbildes būs jāmeklē pašam, bet ir arī visus vienojoši jautājumi. Valdemāra gada kontekstā tie varētu būt: ko svētki devuši Latvijas sabiedrībai, jurniecības kopienai, uz kādiem darbiem cilvēkus rosinājuši? Kādas atziņas gūtas, un kādi secinājumi izdarīti? Kāds tad ir sauss atlikums? Tie ir lieli jautājumi lielo patiesību meklējumos, uz kuriem atbildes jāmeklē visiem kopā un katram personīgi.

Šoreiz, izvērtējot aizvadītā gada notikumus, man jāatskatās ne tikai uz šajā gadā paveikto, bet arī uz divpadsmit gadiem, septiņdesmit sešiem žurnāla numuriem, kuros kā redaktore esmu bijusi kopā ar "Jurnieku" un JUMS, mīlie lasītāji.

Ko mūsu kopā būšanas laiks devis jums, to vislabāk zināsiet paši, bet man tas tiešām ir bijis viens piepildīts laiks, jo esmu iepazinusi brīnišķīgus cilvēkus, izcilus vadītājus, profesionālus speciālistus. Manā diktofonā glabājas cilvēku domas un atziņas, jurniecības grandu balsis, kas tagad palikušas tikai ierakstos. Bet tās ir palikušas un turpina dzīvot mūžībā.

Taču katrai medaļai ir divas puses, tāpēc bez labā un iedvesmojošā nācies rakstīt arī par neizdarībām, nācies piedzīvot vilšanos cilvēkos un pašai sev atbildēt, vai spēju būt tik drosmīga, lai pilnīgi godīgi paustu savu viedokli? Teikšu atklāti, esmu bijusi godīga pret savu sirdsapziņu un saviem lasītājiem, bet ne vienmēr uzrakstīju visu, par ko vajadzēja rakstīt, jo iekšējais cenzors mani nolika uz pauzes.

Kādu atziņu esmu guvusi? Visa lielā KOSMOSA pamatā ir tikai divi vārdi: PERSONĪBA un VIENOTĪBA. Divi vārdi, kuros slēpjas spēks. Tieši tik vienkārši un tajā pašā laikā tik nevienkārši.

PERSONĪBA. Tā sevī ietver visu, kad domājam un sakām: atbildība, godīgums, taisnīgums, profesionalitāte, mērķa skaidrība, neatlaidība. Personība pilnveido sevi un

iedvesmo citus. Tāds bija tautsaimnieks Krišjānis Valdemārs Pirmās atmodas laikā, tāds bija žurnālists Ansis Bandrevičs Otrās atmodas vētrās, tāds bija kapteinis Gunārs Šteinerts pie Trešās atmodas jurniecības stūres rata. Ir cilvēki, pret kuriem man ir īpašs respekts un cieņa, un viens no tādiem ir Gunārs Šteinerts. Vienmēr šķitis, ka viņa vērojošais un vērtējošais skatniens atklās katru manu nezināšanu vai nevarēšanu. Tas vienmēr līcis mobilizēties un profesionāli pilnveidoties. Kādā intervijā kapteinis Šteinerts teica: "Pats savā jūras praksē esmu piedzīvojis dažādus kapteiņus, bet visvairāk man ir devuši tie demokrātiskie kapteiņi, kas bija pamatoti prasīgi, principiāli un tajā pašā laikā uzticējās savai apkalpei. Parasti tādos kapteiņus apkalpe nepieviļ. Arī pats, būdams kapteinis, esmu bijis demokrātiska vadības stila piekritējs, tāpēc man nav pieņemamas autoritāras darba metodes. Tagad no jaunajiem kapteiņiem nācies dzirdēt – mans kuģis, ar uzsvaru uz *mans*. Tādos brīžos nāk atmiņā veca jurnieku anekdote: kapteinis saka – es devu pavēles, es vadīju kuģi un mēs uzsēdāmies uz sēkļa."

VIENOTĪBA. Vai tā ir ģimene, darba kolektīvs, kuģis vai valsts – tikai visi kopā varam paveikt pavisam ikdienišķus darbus un lielas lietas.

1882. gadā avīzē "Baltijas Vēstnesis" Krišjānis Valdemārs rakstīja: "'Vienotība dod spēku" – ir teikums, kura patiesība sen atzīta, un tomēr pie mums dzird žēlojamies par vienotības trūkumu, kas mums neļauj pieņemties spēkā. Vienības trūkums atnes nelabus augļus, kurus katrs var rokām taustīt. Viena daļa bez naudas spēkiem jeb ar maziem spēkiem pūlējās novest labā galā krietnu darbu, otra daļa noguldina savus sapelnītos rubļus kādā pilsētas bankā, kur tie atnes vairāk labumu citiem nekā pašiem. Būtu abas daļas savienojušās, tie paši rubļi, izlietoti priekš tēvijas un tautas spēka vairošanas, atnestu ne vien daudz lielāku labumu visai zemei, bet arī labākus augļus pašiem naudas devējiem."

Kopš šo rindu publicēšanas pagājuši vairāk nekā 140 gadi, bet paustās domas aktualitāte nav zudusi, tāpēc vēlos izteikt tik vienkāršu un vienlaikus tik nevienkāršu novēlējumu: BŪSIM VIENOTI!

Pateicībā par atbalstu, sadarbību un kopdarbību, ar padarīta darba sajūtu un labu pēcgaršu –

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Visilgmūžīgākais “Jūrnieks” pasaules vēsturē

Padomāju un sapratu, ka žurnāls “Jūrnieks” bijis kopā ar mani visus 20 gadus, ko esmu nostrādājusi Latvijas Jūras administrācijā, kaut gan žurnāls 2026. gada janvārī būtu varējis nosvinēt “tikai” 19. dzimšanas dienu. Taču pirms tam bija “iznēsāšanas laiks” – kā katrai dzīvai būtnei, kas ienāk šajā pasaulē!

Idejas par jūrnieceības izdevumu autoru bija toreizējais Jūras administrācijas direktora vietnieks Artūrs Brokovskis. Man uzsākot darbu, viņš mani ar savu ideju iepazīstināja. Tolaik bija “modē” laikrakstam “Diena” (kas bija viens no lielākajiem drukātajiem preses izdevumiem ar gana apjomīgu tirāžu) piekabināt klāt dažādus pielikumus – par labu samaksu, protams. Tātad sākotnējā doma bija veidot šādu pielikumu par jūrnieceības tēmu. Te nu es atļāvos iebilst, ka veidot pielikumu lielas tirāžas izdevumam, cerot, ka vismaz daļa no šī pielikuma nonāks pie cilvēkiem, kas saistīti ar jūrnieceību vai vismaz interesējas par to, būtu pielīdzināma šaušanai ar lielgabalu pa zvirbuļu baru. Artūrs Brokovskis bija (un ir) cilvēks ar gana



elastīgu domāšanu, un tā vienojāmies papētīt, kā būtu, ja tiktu izveidots jauns, patstāvīgs jūrnieceības nozares izdevums.

Pētot Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā pieejamos materiālus,



Pēdējais mazā formāta un pirmais jaunās koncepcijas “Jūrnieks”.

sapratu, ka šāds izdevums jau ir bijis, turklāt pat divas reizes – pirms Pirmās pasaules kara, kā arī laikā no 1929. līdz 1940. gadam. Pirmais “Jūrnieks” bija nedēļas avīze, taču izskatās, ka tas nav saglabājis vēsturei – informācija par šādu “jūrnieku orgānu” atrodama pirmā ikmēneša žurnāla (1929. gada) ievadrakstā. Taču pats ikmēneša žurnāls “Jūrnieks” jau bija gana nopietns izdevums, kura iznākšanu spēja apturēt tikai mūsu valsts neatkarības zaudēšana.

Pārskatot gandrīz divpadsmit gadu laikā publicētos materiālus, sapratu, ka tie iedalīti vairākās kategorijās: informācija par izmaiņām Latvijas flotes sastāvā, valdības rīkojumi un pavēles, notikušās avārijas, ārvalstu pieredze un sadarbība, statistika, tehniskie jautājumi un navigācija, jūrnieceības izglītība, biedrību un organizāciju darbība, buru sports, jūrnieku stāsti un atmiņas. Ņemot to par pamatu, tad arī tika nolemts laist pasaulē “Jūrnieku” trešo reizi.

Pirmais atjaunotais “Jūrnieks” iznāca 2007. gada janvārī, tā bija neliela, A5 formāta burtnīciņa, kuras vāku rotāja pašapzinīgs ronītis jūrnieku kreklā un cepurē. Par ronīti būs atsevišķs stāsts, taču pats žurnāliņš darīja to, kas jādara katram apzinīgam



Žurnāla autori: Andris Cekulis (no kreisās), Raitis Šmits, Anita Freiberga, Haralds Sulainis, Sarma Kočāne, Normunds Smaļinskis un Gints Šimanis.



Jūrniece nozarei kopīgi jāmeklē risinājums

Kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods:
"Žurnāls "Jūrniece" ir vienīgā Latvijas
jūrniece nozares informācijas platforma,
ko izmanto visi: tie, kuri studē, tie, kuri iet
jūrā un tie, kuri strādā krasta dienestos.
Žurnāla nozīmīgums nav pat apspriežams,
tas ir nopietns un vērtīgs informācijas avots.
Esmu pārliecināts, ka jūrniece nozarei
kopīgi vajadzētu rast iespēju turpināt tā

izdošanu. Negribētu pieļaut domu, ka šis ir pēdējais "Jūrniece" numurs,
tāpēc jaunajā gadā Latvijas jūrniece nozarei: jūrniecei, krasta
darbiniekiem, ostām un Jūras spēkiem, novēlu būt vienotiem, neapstāties
un darīt visu, lai kopīgi veicinātu jūrniece atpazīstamību, kā rīku
izmantojot savu nozares žurnālu!"

jaundzimušajam – tas auga! Un tā
līdz 2013. gadam tas pieauga par
pavisam cienījama apmēra žurnā-
lu – tādu, kā mēs to pazīstam tagad.
Šādam izdevumam jau bija nepie-
ciešams arī atsevišķs galvenais re-
daktors, un bija skaidrs, ka par tādu
klūt jāuzaicina jūrniece lietās ļoti
pieredzējuši žurnāliste un redakto-
re Anita Freiberga. Un Anita piekri-
ta! Man šķiet, ka mūsu sadarbība
žurnāla veidošanā trīspadsmit gadu
garumā ir bijusi ļoti, ļoti veiksmīga!
Paldies, Anita!

Tagad solītais stāsts par ronīti. Zī-
mējuma autors ir mākslinieks Dainis
Breikšs. Lepni pagozējies uz atjau-
notā žurnāliņa pirmā vāka, ronītis
turpināja savu ceļu, parādīdamies no
jauna uz žurnāla vāka katru mēne-
si vairāku gadu garumā. Ko tik šajā
laikā ronītis nedarīja – remontēja
kuģus, glāba nelaimē nonākušos,
skoloja jaunos ronītus, atzīmēja
dažādus svētkus – mums ar Daini
nemaz nenācās tik viegli izdomāt
jaunas nodarbes mūsu varonim kat-
ru mēnesi!

Ronīša ēra tika pārtraukta 2010. ga-
da sākumā, kad Jūras administrācija
uz laiku nonāca politiskās vadības
rokās. Es saņēmu norādījumu, ka
ronītim jāpazūd un tā vietā uz žurnā-
la vāka jāliek divains foto ar svešas
valsts kara jūrniece attēlu... Es gan
negribu apgalvot, ka šādas bildes
parādīšanās uz Latvijas jūrniece iz-
devuma pirmā vāka būtu bijusi jāuz-
tver kā kāds simbols – nē, drīzāk gan
jaunajai vadībai nebija istas skaidrī-
bas, ne kas tie par vīriem, ne kas tā
par formu.



Žurnāla redaktore Sarma Kočāne
un Anita Freiberga.

Taču ronītim bija lemts atgriezties –
jau 2010. gada nogalē viņš atkal
drīkstēja parādīties, tagad ieņemot
vietiņu žurnāla vāka augšējā labajā
stūrī, blakus nosaukumam *Jūrniece*.
Un šo vietu viņš saglabājis jopro-
jām! Turklāt nu jau sen ronītis vairs
nenēs vienkāršu jūrniece kreklu, bet
gan cienījamu jūras virsnieka formu!

Ticāt vai ne, bet tas, ko mēs pašlaik
turam rokās, ir "Jūrniece" 151. iz-
devums! Atzīmējot 100. numura iz-
nākšanu (2017. gadā), es jubilāram
novēlēju pārdzīvot savus priekštečus,
un to viņš ir izdarījis ar uzviju, jo,
kā jau minēju, pirms Latvijas oku-
pācijas žurnāls "Jūrniece" pastāvēja
11 gadus. Tātad mūsu izdevums ir
visilgmūžīgākais žurnāls "Jūrniece"
pasaules vēsturē!

Un, kaut arī man un "Jūrniecei" pie-
nācis laiks atvadīties vienam no otra
un no mūsu uzticīgajiem lasītājiem,
es ticu, ka nozares žurnāls atdzims –
iespējams, citā formā, taču tikpat
pozitīvs un par sevi pārliecināts kā
vēl joprojām ronītis uz žurnāla vāka.■

Sarma Kočāne

Vēsturiskais flagmanis "Namejs" klūs par muzeju

Liepājas pašvaldība no valsts pārņems
un nodos Liepājas muzeja pārziņā Vecajā
ostmalā pietauvoto kuģi M-03 "Namejs",
kas savu laiku bija Latvijas Jūras spēku
flagmanis, bet vēlāk Liepājas Jūrniece
koledžas mācību kuģis.



Tagad 65 gadus veco mīnu kuģi pare-
dzēts izveidot par muzeju, kur būs ska-
tāma vēsturiska ekspozīcija par Latvijas
aizsardzības, jūrniece un industriālo
mantojumu.

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas
drošības inspekcija pirms diviem gadiem
kuģi pārbaudīja un atzina to izmantojamu
kā stāvkuģi. Tas bija Rīgas Tehniskās
universitātes īpašums, taču 2025. gadā
augstskola lūdza valsti kuģi pārņemt,
jo "Nameja" tehniskais un funkcionālais
stāvoklis vairs nav savienojams ar drošu
ekspluatāciju, tāpēc Jūrniece koledža
to neizmanto.

Finanšu ministrija apstiprināja pašvaldī-
bas lūgumu paglābt kuģi no iespējamās
iznīcināšanas, pārdodot izsolē, un atstāt
Liepājā Latvijas militārā un jūras man-
tojuma saglabāšanai, jo tas ir nozīmīga
Latvijas Jūras spēku vēstures daļa, kas
simbolizē valsts neatkarības atjaunoša-
nas laiku un Latvijas karakuģu attīstību
pēc valsts neatkarības atgūšanas. Kuģis
būvēts 1960. gadā Vācijas pilsētā Brē-
menburgā un līdz 1991. gadam kalpojis
Vācijas flotē.

No 1999. līdz 2004. gadam M-03
"Namejs" bija Latvijas Jūras spēku fla-
gmanis. Tas bija pirmais Latvijas Jūras
spēku kuģis, kas piedalījās daudzna-
cionālās Latvijas jūras vienības sastāvā.
Savas kalpošanas laikā bez tiešo uzdevu-
mu pildīšanas mīnu meklētājs "Namejs"
pirmo reizi Jūras spēku vēsturē šķērsoja
Ziemeļu polāro loku.■

2025. gada notikumu TOP 10 LATVIJĀ

Ar krāšņiem pasākumiem, diskusijām un izstādēm Latvijā atzīmēja Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejas gadu.

1



Iznāk Latvijas Jūras administrācijas žurnāla "Jūrnieks" pēdējais numurs.

3

"Bremzējas" ostu pārvaldības reforma, grozījumi "Likumā par ostām" joprojām nav pieņemti.



5

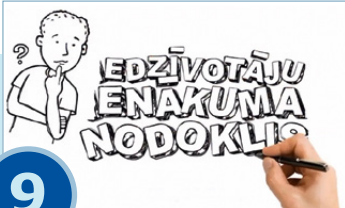
Latvijas Jūrniecības savienība organizē diskusijas par Latvijas jūrniecības vēsturisko mantojumu, nākotnes perspektīvām un jūrniecības izglītības izaicinājumiem.



7

Atis Švinka nomaina Kasparu Briškenu satiksmes ministra amatā.

Spēkā paliek īpašais iedzīvotāju ienākuma nodokļa režīms jūrniekiem.



9

2



Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs Ainažos piedalās K. Valdemāram veltītajos dārza svētkos.

4



6

Rīgas brīvdostas "LVR Flote" svin 15 gadu jubileju un saņem jaunu daudzfunkcionālu ledus klases kuģi "Laura".



8



Krievija Baltijas jūrā bloķē GPS signālu.

10

Par jauno Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieku iecelts komandleitnants Tālis Dzērve, kurš šajā amatā nomainīja komandkapteini Kristu Kristlību.



PASAULĒ

IMO koncentrējas uz trim galvenajiem jautājumiem:
pirmais – jūrnieki,
otrais – drošība visā pasaulē, trešais – dekarbonizācija.

1



2



IMO ievēlēja jaunā padome nākamajiem diviem gadiem, Krievijas kandidatūru padomei noraidīja.

3



Geopolitiskie satricinājumi rada izaicinājumus globālajai kuģniecībai.

4



Briselē diskutē par ES jūrniecības industrijas un ES ostu stratēģiju, tomēr stratēģiju neizdodas pieņemt.

5

Krievijas "ēnu flote" turpina apdraudēt Baltijas jūras drošību un vidi, 15 % no "ēnu flotes" kuģiem strādā zem viltus karogiem.



Baltijas jūrā tiek bojāta zemūdens infrastruktūra, aizdomas par to krīt uz Krievijas "ēnu flotes" kuģiem.

6



7



"The International Chamber of Shipping" (ICS) un lielās kuģošanas kompānijas pauž satraukumu par augstāko jūrniecības izglītību ieguvušo jūrniecības speciālistu nepietiekamo sagatavotību darbam uz tehnoloģiski ietilpīgiem kuģiem ar jaunākajām tehnoloģijām un sistēmām.

8



Palielinājies kuģu īpašnieku pamesto jūrnieku skaits, kā arī

pieaudzis jūrnieku nolaupīšanas, negodīgas aizturēšanas un ieslodzīšanas gadījumu skaits.

9



IMO turpina darbu pie STCW konvencijas grozījumiem.

10



Pieņem Ščecinas deklarāciju par ES jūrniecības rūpniecības stratēģiju.

2025. gada citāti par svarīgām jūrniecības tēmām

**Par sarežģītajiem laikiem
pasaules jūrniecības nozarē**
IMO ģenerālsekretārs Arsenio Domingess: "Mēs šodien tiekamies laikā, kad jūrniecības nozare turpina orientēties sarežģītā starptautiskā



vidē, ko raksturo ģeopolitiskā spriedze, mainīgi tirdzniecības modeļi un paātrināta globālā pāreja uz dekarbonizāciju un digitalizāciju. Mūsu turpmākie panākumi būs atkarīgi no jūsu lēmumiem un kopīgās rīcības, apvienojot šo daudzveidīgo kopienу."

Par zemūdens infrastruktūras bojāšanu Baltijas jūrā

Eiropas Komisijas prezidente Urzula fon der Leiena: "Pilnīga solidaritāte ar Baltijas jūras reģiona Eiropas Savienības valstīm pēc Zviedrijas un Latvijas zemūdens datu pārraides kabeļa sabojāšanas," platformā "X" puda EK prezidente.



"Mūsu kritiskās infrastruktūras izturība un drošība ir galvenā prioritāte. Eiropas Komisija ir apņēmusies uzlabot bojājumu konstatēšanu, novēršanu un labošanu kopā ar globālajiem partneriem."

Latvijas vēstnieks NATO Māris Riekstiņš: "Mūsu mērķis ir sūtīt signālu visiem Jaunu nodomu vadītiem cilvēkiem, ka sekos operatīva



rīcība, gan valstīm strādājot individuāli, nacionālā līmenī, gan sadarbojoties, tostarp NATO ietvaros. Šeit tā "šiverēties" brīvi nevarēs, sekos operatīva rīcība – aizdomās turētie tiks aizturēti, gadījumi tiks izmeklēti, cilvēki – saukti pie atbildības."

Par reālo situāciju sankciju ievērošanā pret Krievijas "ēnu floti"

Kapteinis Normunds Vilkaušs: "Mēs šajā situācijā esam sava veida ķīlnieki. Kad ar tankkuģiem pārvadā naftas produktus, kad notiek pārkraušana no kuģa uz kuģi, un mēs redzam, ka šie naftas produkti nākuši no Visockas vai Ustjlugas, bet pavadzīmē rakstīts, ka tā ir Kazahstānas krava, mēs nevaram droši zināt, kā ir patiesībā. Un tad, kad šie produkti tiek sajaukti pusi uz pusi ar vēl kādas citas izcelsmes kravu, tad neviens vairs nevar noskaidrot, kas tas patiesībā ir. Visi it kā zina, kas tā varētu būt par naftu, taču mēs nevaram to pierādīt. Un te atkal ir jautājums, kā tad lai strādā tankkuģu



flote? Varbūt to vajadzētu izņemt no aprites, un mums nevajadzētu strādāt? Varbūt visiem solidāri ieņemt pozīciju nestrādāt, lai mēs ar tīru sirdsapziņu varētu pateikt, ka nekādā veidā nepiedalāmies šādu kravu pārvadāšanā? Tad mums vajadzētu pārtraukt savas darba attiecības."

Par to, kas satrauc jūrniekus

Kapteinis Imants Nartišs: "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. Nevienu 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*."



Par kuģošanas drošību Baltijas jūrā

Kapteinis Edmunds Arnis: "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."

Par kapteiņa principiem

Kapteinis Kārlis Irbenieks: "To pasaku uzreiz – uz kuģa nebūs demokrātija! Kamēr pildām darba pienākumus uz kuģa, man demokrātija neeksisistē. Tāda šī sistēma ir izveidota un rakstīta ar asinīm. Arī katra jauna konvencija ir rakstīta ar asinīm, un paši vien esam vainīgi, ka tagad uz kuģa jāapraksta aizvien lielāki papīra kalni, jo iepriekš kaut ko nebijām godprātīgi izdarījuši."



Par jūrnieku nodokļiem

SM Jūrlietu departamenta direktore Anita Rozenberga: "Kad pēc septiņiem jūrā nostrādātiem gadiem painteresējos, kāds ir mans pensijas uzkrājums, izrādījās, ka tas ir trīsdesmit seši centi. Tikai tajā brīdī aizdomājos par šo jautājumu, jo likās, ka nodokļus taču maksāju, bet tas, protams, bija ienākuma nodoklis, kas neko nedod manam pensijas uzkrājumam. Jūrniekiem vajadzētu



saprast un apzināties, ka šis uzkrājums viņiem jāveido pašiem, par ko informāciju var iegūt Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūrā."

Par jūrnieku sagatavošanas sistēmu

Jūrnieku reģistra vadītājs Kalvis Innuss: "Jūrniecības nozare ir ļoti straujā attīstības procesā, un jūrnieku sagatavošanas sistēmai ir jābūt pietiekami adaptīvai un elastīgai, lai tā spētu pielāgoties jaunajām nozares prasībām. Taču kuģošanas drošībai un drošībai vispār šobrīd ir jauni izaicinājumi. Atsevišķi būtu nodalāms kiberdrošības jautājums, un tas ir skatāms daudz plašākā, ne



tikai STCW konvencijas grozījumu kontekstā, jo kiberapdraudējuma riski ir ļoti pieauguši visā kuģošanas jomā."

Par jūrniecības izglītību

RTU Latvijas Jūras akadēmijas direktors Edijs Štāls: "Latvijas jūrniecības izglītība šobrīd ir krustcelēs, kad jāizvēlas – iet vieglu vai cīņas pilnu ceļu! Uzdevumi un jautājumi nav viennozīmīgi risināmi, bet padoties un plūst pa straumi nebūtu godīgi pret Krišjāni Valdemāru, Jāni Bērziņu, jūrniecības izglītības aktīvistiem, darbiniekiem un pedagogiem, kuri iestājās PAR jūrniecības izglītību



Latvijā un turpina strādāt šajā nozarē. Mēs strādājam profesionāli, ar tīru sirdsapziņu un ticam, ka spēsim pilnvērtīgi nodrošināt jūrniecības izglītību un sagatavot speciālistus šai grūtajai, bet cildenajai JŪRNIKA profesijai.

Par uzdrīkstēšanos riskēt

Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots: "Mums, latviešiem, ir tāda rakstura īpašība – kamēr mēs nesam simtreiz pārliecinājušies, ka kāda lieta mums izdosies, mēs nekad neko nesākam. Šeit runa ir par to, ka tagad ir laiki, kad jāuzdrīkstas, ir jāriskē. Jo bez riska nekad nekas nevar iznākt."■



Kuģu krustmātes simboliski sargā kuģus un to komandas

26. novembrī Jūras spēkos uz gads-kārtējo konferenci kopā pulcējās kuģu krustmātes. Šādas sanāksmes kļuvušas par tradicionālu pasākumu.



Krustmātes ir daļa no Jūras spēku un militāro jūrnieru stāsta, un viņas ir tās, kuras atbalsta, iedvesmo un simboliski sargā kuģus un to komandas.

Jūras spēku orķestrim – 30

Liepājā ar īpašu jubilejas koncertu tika nosvinēta Latvijas Jūras spēku



orķestra 30 gadu jubileja, kopā pulcējot kolēģus, draugus, ģimenes un vispār liepāniekus.

Jūras spēki piedalās starptautiskās mācībās

Latviju starptautiskajās mācībās "Freezing Winds 2025" pārstāvēja mīnu kuģis M-08 "Rūsiņš", strādājot plecu pie pleca ar NATO sabiedrotajiem un apliecinot Latvijas Jūras spēku un sabiedroto gatavību, vienotību un apņēmību aizsargāt Baltijas



Notikumi Latvijā. Novembris – decembris

jūras drošību. Savukārt A-53 "Virsaitis", pildot kaujas dežūras pienākumus, vada NATO 1. pastāvīgo jūras pretmīnu grupu (SNMCMG1). Desmit dienas Igaunijas piekrastē norisinājās starptautiskās mācības "HODOPS", kuru laikā NATO valstu kuģi un personāls SNMCMG1 sastāvā trenējās, lai uzlabotu pretmīnu spējas un nodrošinātu drošu kuģošanu Baltijas jūrā.

Pateicas, atvadās un dodas tālāk

28. novembrī Rīgas brīvdostas pārvaldē godināja savus seniorus, ilggadējus ostas pārvaldes kolēģus, kuri piedalījušies Rīgas ostas pārvaldes vēstures rakstīšanā.



Šī arī bija pēdējā darba diena Kalpaka bulvārī 12, kur ostas pārvalde atradās no 2000. gada. Ostas dzīvē noslēdzies vēl viens ceturtdaļgadsimtu ilgs posms Rīgas ostas nu jau 825 gadus ilgajā mūžā. No 2025. gada 1. decembra Rīgas brīvdostas pārvaldes jaunā adrese ir Rīga, Mihaila Tāla iela 1.

"TransLogistics Uzbekistan 2025" Latvijas uzņēmēji meklē jaunas sadarbības iespējas

No 11. līdz 14. novembrim Taškentā norisinājās starptautiskā kravu pārvadājumu un loģistikas izstāde "TransLogistics Uzbekistan 2025", kur zem vienota nacionālā zīmola "VIA LATVIA" kopā strādāja Satiksmes ministrija, Latvijas vēstniecība Uzbekistānā, Rīgas brīvdosta, Liepājas



speciālā ekonomiskā zona, Ventspils brīvdosta, Latvijas dzelzceļš, Latvijas Pasts, kā arī ostu uzņēmēji un transporta nozares lielākie uzņēmumi.

Izstādes laikā notika biznesa tikšanās un rosīga komunikācija ar sadarbības partneriem no Uzbekistānas, apspriežot sadarbības iespējas dažādu kravu grupu pārvadājumos: gan Uzbekistānas preču (lauksaimniecības produktu, tekstila u. c.) importam uz Latviju, gan dažādu Latvijā ražotu preču eksportam uz Uzbekistānu.

Tiek īstenots Latvijas ostu un loģistikas koridora digitalizācijas projekts

Rīgas brīvdostas pārvaldē kārtējā uzraudzības komitejas sēdē tikās projekta "Ostu pārvaldības digitālā transformācija, pilnveidojot transporta un loģistikas procesu automatizāciju" sadarbības partneri. Latvijas ostu un loģistikas koridora digitalizācijas projekts tiek īstenots, līdzdarbojoties trim lielajām Latvijas ostām: Rīgai, Ventspilij un Liepājai, Satiksmes ministrijai, VSIA "Latvijas Jūras administrācija", VAS "Latvijas Dzelzceļš", SIA "LDz Cargo", VID Muitas pārvaldei un Valsts robežsardzei.

Projekta mērķis ir izveidot kopīgu integrētu koplietošanas platformu multimodālo kravu pakalpojumu nodrošināšanai jūras un sauszemes kravām, kā arī datu apmaiņai, tas tiek īstenots ar ES Atveseļošanas fonda (Recovery and Resilience Facility) līdzfinansējumu 3,24 milj. eiro apmērā, bet sistēmas uzturēšanu un attīstību nākotnē nodrošinās pašas ostas. ■

Godam nosvinēts Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejas gads

Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejas gadā pasākumu un notikumu birums tiešām bija ļoti ražens: piemiņas pasākumi Valdemāra atdusas vietā Lielajos kapos un piemiņas vietās Valdemārpilī un Ainažos, dārza svētki Ainažos, diskusijas Latvijas Jūrniecības savienības pilnsapulcē, RTU Latvijas Jūras akadēmijā, RTU Liepājas Jūrniecības koledžā un Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, jūrnieku foto un studentu eseju konkursi, izstādes, izrādes, koncert uzvedumi un grāmatas atvēršanas svētki. Tas viss par godu vienam no nozīmīgākajiem 19. gadsimta, 20. gadsimta un 21. gadsimta latviešiem – Krišjānim Valdemāram, kura personība pacelta starptautiskos augstumos, iekļaujot to UNESCO svinamo gadadienu kalendārā. Decembra pirmajā nedēļā piemiņas pasākumi sasniedza kulmināciju.



Jāņa Stāņslava Rozes gleznotais Krišjāņa Valdemāra portrets. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājuma foto.



“Mans sapnis par Latviju” Rīgas Latviešu biedrībā

Valdemāra dzimšanas dienā 2. decembrī notika piemiņas brīdis viņa atdusas vietā Lielajos kapos, tāpat dižgaram veltītās pastmarkas zīmogošana un jubilejas vakarā svētku uzvedums “Mans sapnis par Latviju” Rīgas Latviešu biedrībā” (RLB),



Guntis Gailītis.



kuras vadītājs Guntis Gailītis uzskata, ka Valdemāra pieminēklī iekaltie ļoti zīmīgie vārdi ir kā atslēga dižgaram personības būtībai un devumam. “Skaisti vārdi, uz pieminēkļa ir rakstīts, ka viņš ir latviešu tautas dēls, ka viņš ir līdumnieks, tātad pirmais, kas visas – gan latviskās, gan saimnieciskās, gan idejiskās lietas – uzsāk. To latviešu nācījas lauku sāk līst

▶▶▶ 10. lpp.



Karīna Leinberga-Lemberga.

Valdemārpils evaņģēliski luteriskajā baznīcā dalījās vairāki runātāji. "Šodien bija ļoti jauki klausīties to, ka katrs patiesībā ir atradis šīs vērtības, kas viņam ir personīgas," sacīja fonda "Valdemārs" līdzdibinātāja Karīna Leinberga-Lemberga, "Es teiktu, tās vērtības atšķirās. Tā kā, manuprāt, tas ir tas svarīgākais, ka mēs katrs varam atrast savas vērtības un par to runāt, par to dalīties un būt kopā."

"Valdemārs mums ir nodevis ticību. Es domāju, ka tā ir lieta, kas vienmēr ir svarīga. Tā ir ticība ne tikai saviem spēkiem, bet ticība vispār gaišajam. Tam gaišajam, kas mums dod jēgu vispār dzīvei," uzsvēra aktieris un režisors Mārtiņš Vilsons.

Haralda Valdemāra vectēva vectēvs Mārtiņš bijis Krišjāņa Valdemāra



Haralds Valdemārs.



►►► 9. lpp.

un celmus plēst, art un sagatavot, lai mēs varētu pastāvēt kā nācija un Latvijas tauta. Viņam ir ne tikai idejas, bet viņš tās sāk arī praktiski realizēt. Tas ir tik neapverami un tik interesanti. Es domāju, katrs latvietis lielā mērā ir saistīts ar Valdemāra idejām."

Gaismas ceļš un vērtību stāsti Valdemārpilī

Valdemārpilī 2. decembrī ar kopīgu autobraucienu, piemiņas gaismām un vērtību stāstiem godināja



Valdemāra 200 gadu jubileju. Valdemārpils ir vieta, kur Valdemāra vārds skan īpaši, jo tieši tur sākās viņa dzīve un viņa saknes, tāpēc svarīga svētku sastāvdaļa bija Valdemārpils mazpulcēnu, viņu vecāku, vecvecāku un citu interesentu kopīgais 12 kilometru autobrauciens pa Krišjāņa Valdemāra pastaigu maršrutu no Priekškalniņa Valdemārpilī līdz dižgara dzimtas mājām "Vecjunkuros". Par braucienu tumsā dalībnieki teic, ka tas tādēļ, lai redzētu gaismu, jo arī Krišjānis Valdemārs bijis tas, kas nesis gaismu.

"Tas ir nozīmīgi, jo mēs dzīvojam un mācāmies Valdemārpilī, un ikvienam būtu jāzina, kas ir Krišjānis Valdemārs un no kurienes viņš ir nācis," domā Valdemārpils mazpulku dalībnieces Kristīne un Elza.

Kad Valdemāram atzīmēja 199. jubileju, īpaši izcelts tika sauklis "Vairo Valdemāra vērtības". Ar saviem vērtību stāstiem pasākumā

brālēns. "Man ir trīs bērni – Krišjānis Valdemārs, Baiba Valdemāra un Dārta Valdemāra," pastāstīja Haralds Valdemārs. Savukārt viņa dēls Krišjānis Valdemārs uzsvēra, ka viena vārda dalīšana ar dižgaru ir kā pienākums. "Nevari būt tāds, kā saka, jaunībā "tusētājs" vai tamlīdzīgs cilvēks, jo tik un tā tev līdzī nāk tāds vārds, uzvārds, saknes. Tev vienmēr ir jābūt mazliet arī kā paraugam citiem, lai tas vārds netiktu nepareizi valkāts."

Krišjāņa Valdemāra ieguldījums latviešu bibliotēku attīstībā

2. decembrī Talsu Galvenajā bibliotēkā viesojās Latvijas Nacionālās bibliotēkas galvenā pētniece, Latvijas Bibliotekāru biedrības Grāmatniecības un bibliotēku vēstures sekcijas



Jūras spēku orķestris.



Baiba Moļņika (no kreisās), Liene Johansone-Kuzmina un Agnese Lāce.

vadītāja Dr. philol. Jana Dreimane, kura uzstājās ar priekšlasījumu "Krišjāņa Valdemāra ieguldījums latviešu bibliotēku attīstībā", ļaujot mums ieskatīties Krišjāņa Valdemāra praktiskās darbības un idejiskajā pamatojumā, ieguldījumu tautas bibliotēku kustības iniciācijā, veidošanā un attīstīšanā, viņa darbību latviešu tautas apgaismošanā un izglītošanā.

Izstāde "Krišjānis Valdemārs. Latvietis. Ledlauzis" Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā

3. decembrī ceļu pie skatītājiem sāka izstāde "Krišjānis Valdemārs. Latvietis. Ledlauzis" Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, kas veltīta trim lielām jomām, kurās Valdemārs aktīvi izaudzās, paskaidroja vienu no izstādes autorēm Margarita Barzdeviča.

"Pirmā joma ir Valdemāra nesavtīgais devums latviešu tautas labā. Tas ietvers to, ko viņš ir darījis, piemēram, latviešu valodas labā, sastādot vārdnīcas, iniciējot dažādus pasākumus, veicinot tautskolu attīstību, publicistiku, Rīgas Latviešu biedrības dibināšanu," ar izstādē iekļautajām tēmām iepazīstināja Barzdeviča. "Otrā joma ir Valdemārs un zeme. Jo tas ir laiks, kad zemnieki ir ieguvuši brīvību, atbrīvoti no dzimtbūšanas, bet pie sava zemes gabala tikt ir grūti, un Valdemārs ar dažādām idejām un arī pats praktiski cenšas palīdzēt latviešiem tikt pie zemes. Un, protams, Valdemārs visiem asociējas ar jūru, jo viņš saskatīja iespēju, ka tieši jūra un jūrnieceība ir joma, kurā darbojoties, latvieši var piepildīt savus sapņus un tikt pie turības."

Izstāde kā sarunu platforma

Izstāde veidota kā sarunu platforma, kur nākt un diskutēt par Valdemāru un viņa ideju aktualitāti mūsdienās. Izstādes galvenā mērķauditorija ir jaunieši.

"Mēs vēlamies aicināt vecāko klašu audzēkņus nākt šeit un kopā ar mūsu muzeja pedagogiem diskutēt par mūsdienās aktuāliem jautājumiem, piemēram, valodu. Jo Krišjāņa Valdemāra laikā tas arī bija ļoti aktuāli – runāt vāciski vai veidot labāku dzīvi, pieslejoties pārkrievošanās plūsmai,



vai tomēr saglabāt un attīstīt dzimto valodu. Mūsdienās tas arī ir ļoti aktuāls jautājums. Tāpat mēs varētu apspriest, kas ir mūsdienu "Nokia". Tolaik Valdemāram tā bija jūra," piebilda Barzdeviča.

Atklāšanā uzrunu teica Latvijas kultūras ministre Agnese Lāce, uzsvērot Krišjāņa Valdemāra ideju nozīmi un aktualitāti mūsdienās. UNESCO Latvijas Nacionālās komisijas ģenerālsēkretāre Baiba Moļņika norādīja, ka K. Valdemāra domas un darbi ir kā ledlauži, kas spēj atvērt ceļu sabiedrības domāšanā arī šodien. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja direktore Liene Johansone-Kuzmina akcentēja, ka tāpat kā Valdemārs reiz bija ledlauzis – pārliecības, rīcības un drosmes cilvēks –, arī šodien viņa vārds kļūst par simbolu. Simbolu spējai iedrošināt sevi un citus, apzināties savu piederību un ar darbu un domām sniegt labumu Latvijai. Viena no izstādes veidotājām Ilona Celmiņa iepazīstināja ar izstādes konceptu, kas ne tikai atgādina, ko nozīmē būt latvietim laikā, kad dzīvoja Valdemārs, bet arī caur trim atslēgvārdiem – Tauta, Jūra un Zeme – izgaismo Valdemāra redzējumu par valodu un pašapziņu, jūrnieceības attīstību un zemes nozīmi neatkarības un labklājības pamatos.

Svinīgo programmu bagātināja Nacionālo bruņoto spēku pūtēju orķestra muzikālie akcenti, un svētku tortes sveču nopūšana tika uzticēta orķestra spēcīgākajam pūtējam.

Diskusija "Katram savs Valdemārs"

Tā kā izstāde veidota kā platforma sarunai par Valdemāru, tās atklāšanā tika uzsākts diskusiju cikls "Katram savs Valdemārs?", ko vadīja Tālis Eipurs. Diskusijā piedalījās vēsturniece un viena no ekspozīcijas veidotājām Nadīna Rode, izstādes mākslinieks Reinis Suhanovs, ekonomists un K. Valdemāra biogrāfijas autors Edmunds Krastiņš un fonda "Valdemārs" vadītāja Karīna Leinberga-Lemberga. Sarunas centrā bija jautājums "Kas ir jūsu Valdemārs?", un atklājās, ka katram ir savs, atšķirīgs aspekts, kas iedvesmo.



Reinis Suhanovs (no kreisās), Karīna Leinberga-Lemberga, Tālis Eipurs, Nadīna Rode un Edmunds Krastiņš.

►►► 11. lpp.

Reinim Suhanovam K. Valdemārā spilgti iemirdzējās radošs uzņēmēja gars. Edmundam Krastiņam viņš atklājās kā harizmātisks un suģestējošs personāžs. Nadīna Rode K. Valdemāru iepazīna kā pragmatisku, praktiskas dabas cilvēku, kuram svarīgi bija nenovirzīties no savas misijas un mērķa. K. Valdemāra cilvēcisko pusi viņai palīdzēja ieraudzīt fakts, ka, līdzīgi kā viņai, arī K. Valdemāram patika telpaugi. Savukārt fonda "Valdemārs" vadītājai Karīnai



Viena no izstādes veidotājām Ilona Celmiņa ar izstādes konceptu iepazīstina Gunti Gailīti, Roberts Gailīti un Gaidi Andreju Zeibotu.

Leinbergai-Lembergai, dzīvojot Valdemārpilī, Valdemāra klātesamība jūtama ikdienā – pilsētas vidē un K. Valdemāra piemiņas uzturēšanā. Atklāšanas diskusija ir tikai pirmais notikums plašākā sarunu ciklā, kas



Dzimšanas dienas torti uzsauca Latvijas Jūrniece savienība.

turpmāk norisināsies muzejā. Plānotas diskusijas par Valdemāra ideju dzīvotspēju mūsdienās. Informācijai par diskusijām lūdzam sekot mūsu sociālajos tīklos.

Engurē atklāta izstāde par Krišjāni Valdemāru – latviešu jūrniece celļauzi

Krišjāņa Valdemāra jubilejas mēnesī biedrības "Domesnes" veltījums viņa divsimtajai gadskārtai ir ceļojošā izstāde "Celļauži: kuģis un cilvēks Krišjānis Valdemārs", kas atklāta Engures saietā namā. "Viņš ir izdarījis ļoti daudz, lai mēs apzinātos, un tagad mēs apzināties, to vārdu – latvietis. Tas ir jāstāsta visiem, jo bija cariskā Krievija. Dažādi mums tie likteņa līkloči ir bijuši, bet viņš ir viens no tiem, kurš parādījis, ka latvietim ir ļoti daudz spēka, gribas un varēšanas," saka izstādes kuratore Jolanta Kraukle. Uz jautājumu, kāpēc šodien būtu jāatceras par Krišjāni Valdemāru,



ru, engurniece un izstādes apmeklētāja Gita atbild: "Tāpēc, ka tā ir mūsu vēsture, un mēs nedrīkstam to aizmirst. Ar visiem notikumiem, kas tagad notiek, tas ir ļoti, ļoti svarīgi."

"Patiesībā ir grūti iedomāties, kā Latvijas vēsture būtu attīstījusies, ja nebūtu Krišjāņa Valdemāra, jo viņš iedibināja jūrskolas, un tas ievērojami attīstīja gan Latvijas piekrastes apdzīvotību, gan ekonomisko potenciālu. Šo mantojumu attiecīgi nesa ledlauzis pēc tam simts gadus vēlāk, kurš šo tirdzniecību palīdzēja nodrošināt, tikt ziemās cauri lieliem lediem, tāpēc ir grūti iedomāties, kāda būtu vēsture mūsdienās, ja šie abi aspekti nebūtu pastāvējuši," domā Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes arheoloģijas un vēstures daļas speciālists Kaspars Markuss Mols.

Sagatavoja Anita Freiberga

“Latvji, brauciet jūriņā, zeltu krājiet pūriņā!”

Ja nebūtu Valdemāra, mums vajadzētu viņu izdomāt, jo kā gan mēs iztiktu kaut vai bez šī spārnotā teiciena, kas beigu beigās tomēr izrādās nevis paša Valdemāra, bet gan Ausekļa teikts. Tomēr ļoti ticams, ka tieši Valdemārs viņu iedvesmoja uzrakstīt šīs epohālās rindas, kas saukušas un joprojām aicina jūrā daudzas jūrnieku paaudzes un dzimtas.



Studentu organizācija “Konkordija Valdemārija” kopā ar aktrisi Zani Jančevsku.

Gāju pa Valdemāra ielu, padomju gados tā bija Gorkija iela. Tolaik dižo krievu rakstnieku zināja visi, jo viņš bija ielikts skolas programmās, bet par Valdemāru bija dzirdējis tikai retais. Un kā ir šodien, vai daudzi, pat tie, kuri dzīvo Valdemāra ielas namos un mācās skolās, vispār zina, kā vārdā šī iela ir nosaukta? Dažas šķērslas tālāk ir Valdemāra līdzgaitnieka Krišjāņa Barona iela. Barons un viņa “Dainu skapis” viens no otra ir neatņemam patiesība, un kurš latvietis gan nav dzirdējis par tautas dziesmām un “Dainu skapja” balto tēvu, bet tikai retais zina, ka Baronu tautas dziesmu vākšanas darbam mudināja un iedvesmoja neviens cits kā Valdemārs.

Bibliotēkas, vārdnīcas, tautsaimniecība, izglītība, prese – šie visi jautājumi bija Valdemāra darba kārtībā. Viņš skatījās plašāk un redzēja tālāk. No mūslaiku viedokļa raugoties, Krišjānis Valdemārs bija izcils menedžeris, jo katram darbam prata atrast īsto cilvēku – Kasparu Biezbarīdi, Frici Brīvēznieku un Krišjāni Baronu motivēja vākt un apkopot latviešu



Taps daudzstēriju filma par Valdemāru.

folkloru, bet pirmo Latvijas Valsts prezidentu Jāni Čaksti iedvesmoja kļūt par demokrātu.

Kad modās latviešu tautas pašapziņa, bija vajadzīga biedrība, kur sākt kopā un spriest par lietām. Jau 1861. gada 30. augustā Baltajā muižā notika jaunlatviešu apspriede, uz kuru no Pēterburgas bija atbraucis arī Krievijas impērijas Finanšu ministrijas ierēdnis Krišjānis Valdemārs. Viņi gribēja dibināt Latviešu biedrību, bet cara valdība to neatļāva. Ko darīt? Padoms radās dažus gadus vēlāk. 1868. gada 2. martā sakarā ar neražu igauņu zemēs nodibināja “Latvisku palīdzības biedrību priekš



Valdemāra dzimšanas dienas kļiņģeris Rīgas Latviešu biedrībā.

trūkumu ciedamiem igauņiem”, un tas bija pirmais solis uz Rīgas Latviešu biedrības dibināšanu, jo tā paša gada 24. oktobrī Krievijas Iekšlietu ministrija tomēr apstiprināja Rīgas Latviešu biedrības statūtus, un tas notika, pateicoties Valdemāra saka-riem un reputācijai, viņa tālredzībai un uzņēmībai.

►►► 13. lpp.

Starp citu, biedrību dibināšanā Valdemāram jau bija pieredze. "It kā bites uz medu – tā uzkrīta lasītāji Ēdolē grāmatu krātuvei, ko man laimējās caur siltu un aukstu gaismas draugu dāvanu iesaistīt. Lasītāji dabūja grāmatas par velti lasīt, jo jauniem ziņkārīgiem lasītājiem uz zemes reti atrodas grasis kabatā. Pulcējoties kopā apsriedām arī zemnieku stāvokli, sarunās izskanēja protests pret baroniem, viņu patvaļu un varmācību. Bet muļžā paklīda baumas, ka jaunekļi kaļot plānu savvērestībai pret baroniem. Lai izvairītos no šādām runām, nolēmām dibināt "Baltijas jūras izsmelšanas biedrību". Kopīgi ar domubiedriem izstrādāju biedrības statūtus. Biedrības uzdevums bija izpumpēt Baltijas jūru, lai tās ūdeņus novadītu uz Sahāras tukšnesi un padarītu to auglīgu. Biedrības zīmogā mums bija Āfrikas lauva, kas, skriedams pa tukšnesi, nes lielā pumpja plānu."

Un kur tad mūsu tautas viena no krāšņākajām tradīcijām – Dziesmu svētki. Pirmo Latviešu dziedāšanas svētku iedvesmotājs un arī atļaujas caursītējs bija Valdemārs, jo tieši viņš Maskavā spēja sagādāt vajadzīgos parakstus atļaujai, lai šos svētkus izrikotu.

Jūrniecība privatizē Valdemāru

Bet vispār jau jūrniecība Valdemāru ir mazliet privatizējusi. Te viņš tiek mīļi saukts par jūrniecības tēvu. Gribētu teikt, ka jūrniecība arī ir vienīgā nozare Latvijā, kas uztur dzīvu Valdemāra garu, novērtē viņa ieguldījumu jūrniecībā un jūrniecības izglītībā.

Kopš strādāju jūrniecības presē, Valdemāru uzskatu par savu vecāko un, protams, arī gudrāko un erudītāko



kolēģi. Arī viņš bija žurnālists un publicists. Viņš mani iedvesmo. "Pēterburgas Avīzes" bija tas laikraksts, ko gaidīja pēc jaunākajām ziņām alkstošā latviešu tauta. Starp citu, arī par to, ka mēs latviešu valodā rakstām latīņu burtiem, ir jāpateicas Valdemāram, jo tieši viņš stājās pretī cara valdības ierēdņu nodomam ieviest latviešu rakstību slāvu burtus.

Valdemārs iedvesmoja un ar jūrniecību labā nozīmē saindēja arī manu vecāko un ļoti cienjamo kolēģi Ansi Bandreviču, kurš 1889. gadā, Valdemāra pamudināts, sāka izdot "Jūrnieku kalendāru", kam varētu vilkt paralēles ar mūsu "Latvijas jūrniecības gadagrāmatu", bet 1906. gadā Bandrevičs sāka izdot

žurnālu "Jūrnieks", un šī žurnāla mantinieks ir Jūras administrācijas izdots žurnāls "Jūrnieks". Tātad arī "Jūrniekam" ir ļoti ciešas attiecības ar Valdemāru.

Ansis Bandrevičs. Neizzdēšamas pēdas paliek vēsturē

Ko mēs zinātu par tiem laikiem, kad dzima, auga un veidojās Latvijas jūrniecība tālajos Pirmās atmodas laikos, ja jūrskolu idejas autors un Latvijas jūrniecības pamatlicējs Krišjānis Valdemārs nebūtu mudinājis tolaik 25 gadus par sevi jaunāko Ansi Bandreviču pievērsties jūrniecības popularizēšanas lietām, kurš arī paklausīja mudinājumam un 1887. gadā pievērsās jūrniecības jautājumiem. Tagad mēs viņu cildinām kā jūrniecības preses dibinātāju, vienu no Pirmās atmodas darbiniekiem, Valdemāra līdzgaitnieku, kurš 1873. gadā bijis Krievijas Ķeizarkas jūrniecības veicināšanas biedrības līdzdibinātājs, no 1887. līdz 1889. gadam strādājis laikraksta „Dienas Lapa” redakcijā,



Ansis Bandrevičs.



no 1889. līdz 1904. gadam bijis "Baltijas jūrnieru kalendāra" redaktors, arī laikraksta "Baltijas Vēstnesis" jūrnierības nodaļas redaktors, laikraksta "Balss" kuģnierības pielikuma redaktors, bet 1906. gadā dibinājis laikrakstu "Jūrnieris", par kura galveno redaktoru strādājis līdz 1911. gadam. 1908. gadā viņš sastādījis "Jūrnierības vārdnīcu".

Kad 1889. gadā iznāca pirmais "Baltijas jūrnieru kalendārs" ar Jūrnierības rakstu krājumu pielikumā, šo izdevumu sastādītājs jeb, kā tagad teiktu, redaktors Ansis Bandrevičs rakstīja: "Nereti dzird mūsu kuģnierus sūrojamies, ka latviešu literatūrā tiklab kā pavisam trūkstot grāmatu, kurās būtu pietiekoši ievērotas kuģnieru vajadzības, intereses. Ja apcer, ka bez desmitiem tūkstošiem jūrnieru, kuru starpā ir liels pulks zvejnieku, Latvijā pastāv 11 jūrskolas ar vairāk simtiem latviešu tautības audzēkņiem un ka latviešiem pašiem pieder ap 400 kuģi, uz kuriem ir latviešu kapteiņi, stūrmaņi, matroži, tad būs gan vietā, ka latviešu literatūrā rodas grāmatas, kas noderētu kuģnierībai. Kuģnierības grāmatu un rakstu vajadzību atzīdami, mūsu kuģnierieki un tautas mantas vairošanas draugi kuģnierības grāmatu izdošanu pabalstījuši gan naudas līdzekļiem, gan rakstus sacerēdami. Kuģnieriekiem dzīvi piedaloties, bijis iespējams arī apgādāt "Baltijas jūrnieru kalendāru", kura galvenais mērķis pēc iespējas pasniegt praktiskas, lietderīgas ziņas par kuģnierību."

Ansis Bandrevičs no saviem 85 mūža gadiem vairāk nekā sešdesmit piecus veltīja jūrnierības žurnālistikai un jūrnierības preses izdošanai, jo saprata, ka nepietiek vien ar jūrskolu dibināšanu Latvijā, ir arī jāinformē tauta un jāved tā tuvāk kuģnierībai. Viņa no 1889. līdz 1910. gadam izdots "Jūrnieru kalendārs" ir ne tikai unikāls sava satura dēļ, bet arī retums Eiropas jūrnierības un kuģnierības literatūrā.

Te jums tīrums liels labu sēklu kaisīt!

Valdemāra jubilejas gadam cauri iet viena tēma – 21. gadsimta Krišjānis Valdemārs. Kāds viņš varētu būt, vai viņš varētu nākt, ko viņam



Anita Freiberga, kapteinis Arvids Buks un Gints Šimanis kopā ar Krišjāni Valdemāru Ventspilī.

vajadzētu pasākt un uz ko mudināt tautu? Un tiek uzdots jautājums – kāpēc mums šodien vajadzētu runāt par Valdemāru?

Meklējot atbildes uz šiem jautājumiem, sapratu, ka darišu to, ko vislabāk protu – nointervēšu Krišjāni Valdemāru, lai saprastu, kāpēc mums šodien vajadzētu par viņu runāt un kāpēc būtu derīgi ieklausīties viņa teiktajā.

– Valdemāra kungs, daudzi šodien saka – kas bijis, izbījis, nav ko skatīties pagātnē, ir jāiet uz priekšu.

– Ļaujiet man citādi rīkoties: klusēt par tagadni, bet tanī vietā runāt par pagātni. Es mīlu šo pagātni, šo bijušo, tāpēc ka pēc manas pārliecības – tā bieži ir labākā mēraukla tagadnei un drošs pareģis nākotnei. Senču slavenie darbi katrai tautai jāgodā. Godāsim viņa piemiņu, viņa ieguldījumu ne tikai Latvijas jūrnierības, bet arī visas valsts uzplaukumā.

– Tad nu nedaudz par pagātni. Runājot par tautas pašapziņu, mēs piesaucam jūsu Tērbatas studiju laikus uz uzrakstu pie jūsu istabas durvīm. Latvietis. Izaicinoši. Kur radās vajadzība un drosme to uzrakstu likt?

– Kad es Tērbatā, students būdams, uz durvīm, kur lielākā daļa mēdz savu vārdu un kaut ko citu piezīmēt,

biju sava vārda galā pielicis klāt: latvietis, tad pirmais, kas mani apmeklēja, kāds labs vācu draugs, skatījās uz mani ar brīnīšanos, it kā gribēdams pārliecināties, vai es nesmu prātu zaudējis, jo tā viņš arī teica: "To vārdu "latvietis" var tikai tavs ienaidnieks uzrakstīt – tev par apsmieklu."

Ka dūšīgie tautas dēli, kas augstās skolās mācījušies, bij tie pirmie, kas sāka paklusām un bailīgi, bet tad kļāji un skaņi izteikt, ka tie ir latvieši, – par to nav ko brīnīties.

– Šodienas realitāte ir tāda, ka īsti nevar līdz galam novest iesāktas lietas. Jums ir izdevies izdarīt lielas lietas, ja esat palaidis gaisā kādu ideju, tad tā ir realizēta. Kur jūsu darbiem meklējama panākumu ķīla?

– Stingri stāvu uz to, ka nav jēgas tērēt dienas un domas, lai nodarbotos ar bezjēdzīgām lietām bez ideāliem, bez nākotnes vīzijas. Lai nu varētu šos lepnos tautas uzdevumus izdarīt, tad vajag daudz un jaunu spēku un tādu darītāju, kas jau no bērnu dienām zina, ka pieklājas latviešu tautai par labu strādāt; kam tadā vīzē nav jātērē daudz laika pārliecināties un pārliecināt citus, ka šis darbs nāk visai cilvēcei par labu un ir Dievam patīkams. Tautas īstā, tautas bagātākā manta ir tie jaunekļi, kas savas garīgās dāvanas tik pilnīgi, cik tiem iespējams, izkopj, ar zinātībām izrotā un tad tās, cik un kur varēdami, tautai par labu izlietā.

– Kur slēpjas Latvijas izaugsmes iespējas?

– Jūra ir tā visauglīgākā druva priekš tiem, kas to prot art un ecēt ar derīgiem ieročiem. Šī druva pieder katram, kas to grib un prot apstrādāt, un tādēļ tā ir visiem brīvības un garīgās gaismas nesēja.

– Bet tam jau visam ir vajadzīgas zināšanas, izglītība.

– Visiem vajaga būt skolotiem, jo nemācīts jau neģeld gandrīz nekur citur kā tik pie vagas vilksanas. Viss, kas mācību vairo, ir derīgs un teicams. Jūs, kas labi grāmatnieki, gādāji, ka patīksana plaukst grāmatas lasīt un gudrības meklēt. Trīs lietas mums pār visu citu vajadzīgas, pirmā kārtā – skolas, otrā kārtā – skolas un

▶▶▶ 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

trešā kārtā – skolas. Zināšanas ir vērtība, ko cilvēkam neviens nevar atņemt.

– **Pateicoties jums, tika atvērta jūrskolas, visu kārtu jaunekļi varēja iegūt kādu no jūrniece profesijām, un vēl joprojām jūrnieceības izglītība ir dzīva. Bet no valdības gaitenēm ir izskanējuši arī tādi apgalvojumi, ka Latvijai nav savas flotes, tāpēc diezin vai ir gudri turpināt jūrnieceības izglītības uzturēšanu?**

– Tēvijas mīlestība jūrniecekam arī svešumā mēdz sirdī palikt karsta un pat vēl pieaugt, un tos aizdzīt uz Tēviju no tālienes ar visiem tiem kapitāliem, kas pēcāk nāk par labu baznīcai un skolai, draudzei un jūrnieceka radniekiem. Tā jau ir ar visu jūrnieceību, ka tikai vienu daļu var projektēt un izdarīt, otra daļa atliek debesīgiem spēkiem. Caur to arī jūrnieceība ir debesīm tuvāka nekā citi prasti amatī. Latviešu jūrniecekiem jāstrādā kopā ar likteni, latviešu tautas godu izsargāt un audzināt. Prāta gaisma rada kuģnieceību un nāk no kuģnieceības.

– **Kā jūs domājat, kā šodien pietūkst mūsu tautai un valstij?**

– Vienotība. Vienotība dod spēku – ir teikums, kura patiesība sen atzīta, un tomēr pie mums visur dzird žēlojamies par vienotības trūkumu, kas mums neļauj pieņemt spēkā. Vienotības trūkums atnes nelabus augļus, kurus katrs var rokām tautīt. Mūsu slinkums un palaišanās bija vienīgi tā vaina, kad, kauču uz mācību skubināti, neklausījām. No pašas Dieva puses lūdzu: uzmanieties! Topiet žigli un knaši kā citas mācītas tautas visapkārt Eiropā un neapkaunojiet mīlo latviešu tautu, lai nevar citi teikt: “Āre! Te nu tie tapa palaisīti brīvībā, bet vai tas tiem sliņķiem, tiem nelgām ko palīdzēja?”

– **Tomēr daudziem patīk mirdzēt prožektoru gaismās un gozēties slavas saulītē. Runā daudz, bet jēga maza.**

– Kad ziemā jaukā mēnesnīcas nakts raugās pa logu ārā, kur viss izskatās tik gleznas, tik balts un spīdīgs, – debess mirdz tūkstošām mīlgām zvaigznītēm; viss tālais, plašais lauks apsēts vieniem kristāliem un

dimantiem un izskatās kā liels sudraba lauks; koki apkārušies kā skaidriem dārgakmeņiem, un viss stāv tik klusu diži un karaliski, – tad gan neviens cilvēks, kas nepazīst dzīves patiesības, nevarēs atturēties, nevēlējies būt laukā šai laimīgajā garu pasaulē, lai tur uzreiz kļūtu bezgalīgi bagāts, lai būtu pašā tuvumā visam daļam un diženam. Bet kā viņš gan piekrāptos, ja viņš šiem dārgumiem piepildītu savas kabatas! Kā viņš visu to, ko agrāk turēja par tik jauku un dārgu, atrastu par aukstu un neizturamu. Cik neapmierinātam un tukšam viņam pēdīgi nevajadzētu iet uz mājām! Tādi ir arī daži cilvēki: no ārienes, tālienes mīļi, laipni, sirsnīgi, un tomēr cik parasti auksta viņu sirds!

Tāpēc daudz sabiedrībā jaukties nevar. Atklātībā jārādās tik maz, cik vien iespējams, ja nav vajadzīgs. Vispār galvenā kārtā jāliek vērā mērķis, ar kādu iet kādā sabiedrībā.

– **Vai paredzat Latvijai labākus laikus?**

– Mūsu Baltijas jūra atrodas pašā Eiropas vidū, un varam paredzēt, ka latviešu tautas nākamība būs kupla un dižena. Viss iesākums ir grūts, gals viegls – tā runā sakāms vārds. Cerēsim un mierīgākiem nākamajiem laikiem, uz vienprātību draugu



starpā – tad būs latviešu nākamie laiki viegli. Dedzīga tuvāku mīlestība, cieta apņemšanās un nešaubīga izdarīšana iespēj visu.

– **Šodien gan ir visai trauksmaiņi laiki.**

– Garīgi stipra tauta vairāk noskaņota mierīgai attīstībai, turpretim garīgi mazāk attīstīta vairāk tiecas pēc nemieriem. Lielākais cilvēces jaunums ir kādas nācījas gatavība karam.

– **Ko savā dzīvē uzskatāt par svarīgu?**

– Cilvēkmīlestību. Paša laime tīri nekas cits nav kā laimīgs cilvēks, priecīga sirds un mundrs gars.

– **Kāds ir jūsu dzīves moto?**

– Dots devējam atdodas.

– **Kādu dzīves atziņu esat guvis?**

– Ir lietas, ko nevar izteikt naudā. Visu vairāk savu laiku, dienas un stundas taupīgi un gudri iedalīt, jo esmu nomanījis, ka laiks ir tikpat vērts kā balta nauda kabatā.

– **Ko jūs, Valdemāra kungs, novēlētu jaunajai paaudzei, jūrskolniekiem, koledžas audzēkņiem un akadēmijas studentiem?**

– Labi saprotu un arī jūs būsit sapratuši, ka tādai lieliskai piemīgai īstais uzdevums ir tikai tas: uzskubināt tagadējos jaunekļus savā nākotnē izstrādāt patiesi lielus darbus tautai par labu, kādi man neizdevās. Un šī uzskubināšana – pie kuras man tik nejausi gadījās iegūt nepelnītu slavu – patiesi nāk istā laikā, jo tautas uzdevumi dižani aug dienu no dienas. Latvija stāv Eiropas pašā vidū.

– **Un ko vēlējat visai lielajai jūrnieceības saimei, 21. gadsimta Valdemāram?**

– Ak, sniedzāt jūs, kam Dievs līdzējis pie gaismas tikt un tās gudrības saules spīdumu baudīt, sniedzāt jel saviem brāļiem tumsībā roku un velciet tos gaismā. Jūs, kam Dievs vēlējis savas dienas valkāt kā gribēdamiem un kam sirds nesas cilvēka būšanas labot, te jums tīrums liels labu sēklu kaisīt!■

*Tam vien prieki gavilē
Visā platā pasaulē,
Kas ar prātu dedzīgu
Dzenas iekrāt gudrību.*

Krišjānis Valdemārs un Anita Freiberga

Apturēta Jūras aizsargājamo teritoriju dabas aizsardzības plāna sabiedriskā apspriešana

Gada pēdējā mēnesī viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrs (VARAM) Raimonds Čudars apturēja Jūras aizsargājamo teritoriju dabas aizsardzības plāna sabiedrisko apspriešanu un šos Dabas aizsardzības plāna priekšlikumus nevirzīs tālāk, bet turpinās darbu pie plāna izstrādes, ņemot vērā iesaistīto pušu, to skaitā piekrastes zvejnieku un ūdens sporta pārstāvju izteikto protestu pret Dabas aizsardzības plānā ietvertajiem priekšlikumiem aizsargājamām jūras teritorijām un to aizsardzības un izmantošanas noteikumiem.

i UZZIŅAI

VARAM veido nozares politiku, kā arī organizē un koordinē tās īstenošanu dabas aizsardzībā, tostarp dabas resursu saglabāšanā un ilgtspējīgā izmantošanā, vides investīcijās, reģionālajā attīstībā; savukārt Klimata un enerģētikas ministrija (KEM) cita starpā atbild par vides politiku.

Kamēr divas ministrijas – VARAM un KEM – koordinē, uzrauga, koncentrējas, plāno, pārvalda un monitorē vides un dabas aizsardzību un uzraudzību, Dabas aizsardzības pārvalde (DAP) sadarbībā ar zinātnisko institūtu "Bior" un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu strādā pie Jūras aizsargājamo biotopu izpēti projekta "Life reef", kura galvenais mērķis ir izpētīt jūras aizsargājamās biotopu un nodrošināt tiem nepieciešamo aizsardzības statusu Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā (EEZ).

Plāna izstrāde sākas 2022. gada maijā ar klātienes sanāksmēm ikvienam interesentam Salacgrīvā, Engurē, Ventspilī un Liepājā. Lai nodrošinātu, ka plāns būtu nozares profesionāļu, teritoriju lietotāju un dabas aizsardzības ekspertu kopīgi apspriests un pārdomāts, tika izveidota konsultatīvā grupa ar Zemkopības, Satiksmes, Ekonomikas, Klimata un enerģētikas un Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas, Valsts aizsardzības militāro objektu un iepirkumu centra, Vēja enerģijas asociācijas, Rīgas brīvostas pārvaldes, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Pašvaldību savienības, vairāku pašvaldību (Tukuma, Ventspils, Talsu, Limbažu),



Jūras Spēku krasta apsardzes dienesta, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, Valsts vides dienesta un Vides aizsardzības kluba pārstāvjiem. Konsultatīvās grupas sanāksmes ir atvērtas, tajās iesaistās ikviens interesents.

"Notikušas divas sabiedriskās apspriešanas, kurās ir konstatēta virkne jautājumu, ko plāns nerisina un kas ir apsverami turpmāk pie plāna izveides. Plāns ir izstrādāts, tiešām ņemot vērā dabas aizsardzības intereses kā primārās, bet mums ir

jāņem vērā, ka mums ir arī ekonomikas intereses un tautsaimniecības intereses. Mums ir jāņem vērā arī piejūras zvejnieku intereses, kā arī iespējas izmantot jūru zvejai. Un mums ir jāņem vērā arī rekreācijas intereses. Proti, tās, kas saistītas ar tūrisma attīstību un brīvā laika pavadīšanu pie jūras. Šobrīd tas ierobežojumu apjoms, kas plānā ir parādījis, nav adekvāts. Tas ir pārstrādājams un atkal apspriežams ar sabiedrību," sacīja Raimonds Čudars.

"Apzināmies, ka prezentētie zinātnieku sagatavotie priekšlikumi ir izraisījuši sabiedrībā būtisku satraukumu, šos priekšlikumus uztverot kā dabas aizsardzības plāna gala versiju. Tāpēc esam lēmuši sabiedrības iesaistes procesu turpināt jaunā kvalitātē ar atjaunotām karšu un priekšlikumu versijām, sagaidot konstruktīvu sabiedrības līdzdalību," skaidroja DAP ģenerāldirektore Laura Anteina.



Latvijā PMoU koncentrētās inspekciju kampaņas laikā mēnesī pārbaudīti 87 kuģi

Noslēgusies ikgadējā koncentrētā ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa, kas no 1. septembra līdz 30. novembrim notika visās Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) dalībvalstīs, arī Latvijā. Šogad kampaņas laikā īpaša uzmanība tiek pievērsta kuģu balastūdeņu apsaimniekošanai.

Latvijā kampaņas laikā veiktas 87 inspekcijas ārvalstu kuģiem – 48 pārbaudes Rīgā, 20 Liepājā, 16 Ventspilī, 2 Salacgrīvā un 1 Skultē. Divi kuģi aizturēti par pārkāpumiem, kas nav saistīti ar balastūdeņu apsaimniekošanu.



Kampaņas mērķis bija noteikt, vai kuģi atbilst obligātajām prasībām, kas noteiktas 2004. gada Starptautiskajā konvencijā par kuģu balastūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu (BWM konvencija).

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi izstrādātai, iepriekš saskaņotai metodikai.

Latvijā OVK inspekcijas veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā, lai nodrošinātu vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. PMoU misija ir garantēt kuģošanas un jūrnieku drošību reģionā. Latvija ir Parīzes Memoranda dalībvalsts no 2005. gada. ■



Latvijas Jūras administrācijas darbinieki talko Līgatnes dabas takās

Turpinot tradīciju, Jūras administrācijas darbinieki arī šogad piedalījās Dabas aizsardzības pārvaldes un Pasaules Dabas fonda kopīgās iniciatīvas "Daru labu dabai" aktivitātēs. Tā ir iespēja darbiniekiem satikties neformālā gaisotnē, iepazīties tuvāk un mācīties sadarbīties ar kolēģiem, iegūt zināšanas par dabas vērtībām un praktiski darboties to saglabāšanā.

Šā gada 31. oktobrī VSIA darbinieki piedalījās talkā Dabas aizsardzības pārvaldes apsaimniekotajās Līgatnes dabas takās. Zīmīgi, ka dabas takas izveidotas 1975. gadā, lai iepazīstinātu parka apmeklētājus ar Latvijas dabas vērtībām un vietējām savvaļas augu un dzīvnieku sugām, un šogad tās svin 50 gadu jubileju.

Talku ievadīja Līgatnes dabas taku vadītāja Ilmāra Radziņa stāstījums par taku vēsturi. Talkas dalībnieki demontēja novecojušo tūrisma infrastruktūru, sakopa lāču aploku un lāču māju. Saskaņā ar *helovīnu*



tradīciju tika izgrebti ķirbīši, kuri vēlāk tika nogādāti parka iemītniekiem mielastam. Pēc kopīgas talcinieku zupas baudīšanas administrācijas darbiniekiem bija iespēja piedalīties nelielā ekskursijā pa parku, kuru vadīja vadītāja Ilmāra stāstījums par parkā sastopamajiem dzīvniekiem.

Līgatnes dabas takas ir labiekārtotu taku kopums dabiskā meža ainavā, Gaujas Nacionālā parka teritorijā. Pirmie Līgatnes dabas taku iemītnieki bija seši staltbrieži, gadu vēlāk arī divas meža cūkas. Laika gaitā sekojuši vēl daudzi citi – dažādu apstākļu dēļ pamesti, ievainoti vai pieradināti dzīvnieku mazuļi. Līgatnes dabas takās iespējams apskatīt gan dažādu sugu Latvijas dzīvniekus, gan vērot neskartas dabas ainavas, klausīties meža un plavu balsis, izstaigāt Gaujas senlejas gravas un paugurus, kā arī baudīt aktīvu atpūtu un brīnišķīgu mieru. ■

Materiālu sagatavojusi Latvijas Jūras administrācijas eksperte vides aizsardzības jautājumos Ieva Šmite



Ir aizraujoši un izaicinoši būt klāt pārmaiņām

Neskatoties uz ļoti sarežģītu vispārējo situāciju, Latvijas Jūras administrācijai (JA) 2025. gads ir bijis labāks, nekā valstī kopumā, un labāks, nekā paši bija to plānojuši. Par 2025. gada izpildītājiem mērķiem un labajiem rezultātiem vēlos pateikties visam Jūras administrācijas kolektīvam un sadarbības partneriem. “Jau 2024. gadu noslēdzām ar labiem finanšu rādītājiem, arī šis gads būs ar peļņu, un tas, kas mūs visvairāk priecē, ka šī peļņa lielā mērā veidojas no JA sniegtajiem pakalpojumiem. Tas mazina atkarību no ostā ienākušo kuģu skaita, ko nekādā veidā nevaram ietekmēt, bet kas vienmēr ir bijusi būtiska administrācijas ieņēmumu daļa,” saka JA valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ. “Visas JA struktūrvienības jau decembra sākumā bija izpildījušas gadā plānotos ieņēmumus. Vienmēr jau varam paaugstināt pakalpojuma tarifus, lai vēl vairāk palielinātu ieņēmumus, bet tāds nav mūsu mērķis, tāpēc jau divus gadus tarifi netiek mainīti. Mūsu primārais mērķis ir sniegto pakalpojumu kvalitāte un labi finansiālie rādītāji mums ļauj to uzlabot, lai gan jāteic, ka katrai monētai ir divas puses: ir peļņa, bet to nevaram novirzīt attīstībai, jo jāmaksā peļņas nodoklis un dividendes valstij; lielākais mīnuss ir tas, ka, pat strādājot ar labiem finanšu rādītājiem, saviem darbiniekiem nevaram palielināt atalgojumu, jo ir noteikti griesti.”

Par 2025. gada darbiem, paveikto un iecerēm stāsta Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

– Viens no Jūras administrācijas šī gada uzdevumiem bija Jūrnieku reģistra pārcelšana uz Trijādības ielu, lai vienviet apvienotu visus administrācijas departamentus. Kā šajā ziņā esat pavierzījušies uz priekšu?

– Diemžēl viss nenotiek tik ātri, kā varētu vēlēties un kā bija domāts, bet šis plāns joprojām ir mūsu darba kārtībā. No jūrnieku apkalpošanas kvalitātes un telpu lietderīgas izmantošanas viedokļa raugoties, Jūrnieku reģistra atrašanās Trijādības ielā noteikti būs ieguvums gan mums pašiem – Jūras administrācijas kolektīvam, gan jūrniekiem. Šī gada nogalē tika parakstīts līgums par būvniecības darbu veikšanu. Tas ir būtisks solis šī plāna realizēšanai.

– Telpām un lokācijai, protams, ir liela nozīme, bet daudz svarīgāki ir jautājumi, kas saistīti ar jūrnieku kvalifikāciju.

– Jūrnieku reģistrs jūrnieku kvalifikācijas jautājumiem pievērš ļoti nopietnu vērību. Sadarbībā ar mācību centriem diskutējam, ko un kā jūrnieku kvalifikācijas sistēmā vajadzētu mainīt, lai mēs augtu un attīstītos kopā.

– Jūrnieku skaitam ir svarīga nozīme, bet Latvijas jūrnieku skaits katru gadu samazinās. Vai šīs diskusijas ir vērstas uz to, lai klientu skaitu varētu palielināt uz ārvalstu jūrnieku rēķina?



Jānis Krastiņš.

– Tieši tāda ir doma, ka mēs regulējumu pielāgojam tā, lai ļautu mācību centriem tālāk attīstīt savus pakalpojumus un palielināt klientu skaitu, apzinoties un rēķinoties ar to, ka Latvijas vietējā tirgus iespējas jau ir izsmeltas. Mūsu jūrnieku skaits lielāks nekļūst, gluži pretēji, katru gadu tas, lai arī nedaudz, tomēr samazinās, un krītas arī mācību centru klientu daudzums. Pašu mācību centru skaits gan pagaidām nesamazinās, un tie savstarpēji konkurē par katru jūrnieku. JA no savas puses meklē risinājumu, kā, nesamazinot prasības un nepazeminot kvalitātes līmeni, mūsu mācību centri var piesaistīt citu valstu jūrniekus. Jāpiebilst arī, ka process nenotiek tik ātri, taču tam ir objektīvs izskaidrojums. Varbūt teiktais skanēs mazliet birokrātiski, bet ir jāveic tirgus izpēte un analīze, kas jāņem vērā ieviešot izmaiņas normatīvajos aktos. Normatīvo aktu izmaiņu saskaņošanai nepieciešams vismaz pusgads, tāds nu ir šis birokrātiskais mehānisms, bet, ja vajadzētu mainīt kādu no likumiem, tad bez gada neko nevar paveikt.

▶▶▶ 19. lpp.

– Viens no starptautiskajā jūrniecības vidē apspriestajiem jautājumiem ir jaunu prasmju un kompetenču trūkums jūrniekiem.

– Tas tiešām ir aktuāls jautājums, par ko diskutē gan Eiropā, gan IMO līmenī. Kolēģi nesen piedalījās Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) rīkotajā seminārā, kur arī tika apspriesta šī tēma: kā organizēt un realizēt jaunās apmācības. Mums ir notikušas sarunas ar kuģu īpašniekiem, kuri no savas puses aktualizē tās jomas, piemēram, digitalizācija, IT un programmēšanu, kurās vajadzētu panākt augstāku vispārējo zināšanu līmeni. Tas viss ir labi, prasības un vajadzības jau var definēt, bet ja jaunieši nevēlas mācīties eksaktās ziņības, tad esam diezgan neapskaužamā situācijā. Neskatoties uz problēmām ar potenciālo studentu kontingentu un reālo situāciju, par jaunām mācību programmām, protams, tiek domāts. Adaptīvā mācību sistēmu izstrāde, modulāru kursu ieviešana par jaunajām tehnoloģijām: mākslīgo intelektu, alternatīvo degvielu un kiberdrošību. Tam jāklūst par mācību programmu sastāvdaļu, bet kā veidot un īstenot jaunās mācību programmas, par to būs jādomā jūrniecības mācību iestādēm, tālāk tas jau būs viņu stāsts. No pārmaiņām neviens nevarēs izvairīties.

– Nav jau noslēpums, ka viss jaunais nāk ar grūtībām, pirmā reakcija parasti ir – nevajag neko mainīt.

– Savulaik, kad uz kuģiem parādījās pirmās elektroniskās kartes, ļoti labi varēja redzēt jūrnieku reakciju. Viena daļa pretojās jauno sistēmu ieviešanai, vecie kapteiņi atzina tikai papīra kartes, bet tagad situācija ir mainījies, un ECDIS izmantošana ir kļuvusi par neatņemamu stūrmaņu ierīci.

– Digitalizācijai un tehnoloģiju attīstībai jau nevar aizšķersot ceļu.

– Šodien visos līmeņos notiek digitalizācija, un arī administrācija turpina darbu pie jūrnieku digitālajiem dokumentiem. Šajā procesā lielas cerības liekam uz Eiropas Jūras drošības aģentūru (EMSA), kas solīja, ka jau 2026. gadā pieejama digitāla



Tiekas Baltijas valstu Jūras administrāciju vadītāji.

sistēma, kas ļaus nodrošināt pilnvērtīgu, digitālu jūrnieku sertificēšanas procesu, ieskaitot jūrnieku elektroniskos sertifikātus. Paredzēts, ka to varēs izmantot visas ES dalībvalstis. Diemžēl EMSA digitālo dokumentu ieviešanas termiņš aizkavējas un no 2026. gada ir pārcelts uz 2027. gadu, sistēmas izstrāde turpinās. Tas nebūt nav vienkārši, jo divdesmit septiņām valstīm nonākt līdz vienprātīgai lēmuma pieņemšanai joprojām ir bijis diezgan liels izaicinājums. Domu apmaiņu laikā esam izteikuši savu viedokli, ka EMSA būtu tā institūcija, caur kuru praktiski un viegli varētu organizēt elektronisko dokumentu apriti, jo līdzšinējā sistēma, kad katra valsts savu elektronisko dokumentu veido atsevišķi, meklējot savus risinājumus, ļoti apgrūrina darbu ar šiem dokumentiem. Būtu loģiski, ja katras valsts informācija nonāktu EMSA sistēmā, kur to attiecīgi apstrādātu un kur būtu pieejams jebkurš ES valstu digitālais dokuments. Tas ievērojami atvieglotu darbu, piemēram, ostas valsts kontroles inspektoriem, jo viņiem nepieciešamā informācija vairs nebūtu jāmeklē Eiropas valstu institūciju mājaspapīros, tā koncentrēti būtu atrodamā vienā vietā, tāpēc ir prieks, ka EMSA turpina darbu šajā virzienā.

Kuģu reģistrs pārkāpis 50 SOLAS reģistrēto kuģu sliekšni

– Aizvadītais gads Kuģu reģistram ir bijis diezgan spraigs. Labā ziņa ir tā, ka esam pārsnieguši piecdesmit

reģistrēto SOLAS kuģu sliekšni un tagad jau 54 SOLAS kuģu reģistrēti Latvijas kuģu reģistrā. Otrā pozitīvā lieta ir tā, ka mūsu reģistrā pieaudzis jaunbūvētu kuģu skaits, decembrī plānots reģistrēt vēl pāris jaunbūves, un tiem tas būs pirmais kuģu reģistrs, bet mums tā ir jauna tendence, jo pirms laika jaunu kuģu reģistrēšana Latvijas Kuģu reģistrā bija milzīgs retums. Pateicoties jauno kuģu reģistrēšanai, samazinās mūsu reģistrā esošo kuģu vidējais vecums, kas noteikti ceļ Latvijas Kuģu reģistra prestižu.

– Pieminēji ļoti labās tendences, diemžēl dzīvē nemēdz būt tā, ka viss ir tikai labi, daba pieprasa līdzsvaru.

– Tā arī ir. Bez pozitīvās puses ir arī negatīvā. Jo lielāks kuģu skaits, no kuriem krietna daļa tomēr vairs nav tie jaunākie kuģi, jo pieaug arī problēmu risks. Uz šiem kuģiem, es pat teiktu – lielākajā vairumā gadījumu, varētu vēlēties profesionāli labākus jūrniekus. Augstas klases un darba tirgū pieprasīti speciālisti nemeklē darbu piekrastes flotē, kur algas ir būtiski zemākas nekā lielajā tirdzniecības flotē. Parasti piekrastes flotē ir problēmas, lai vispār nokomplektētu apkalpi, un tad darbā tiek pieņemti tādi jūrnieki, kuri lielajā flotē nevar dabūt darbu nepietiekamās kvalifikācijas dēļ. Tieši vāji sagatavoti un kvalificēti jūrnieki uz Latvijas karoga kuģiem bija iemesls, kāpēc 2024. gadā Latvija nokļuva Paris MoU pelēkā sarakstā. Jāatzīmē gan, ka Latvijas jūrnieki

šajā flotes segmentā atrodami pavisam nelielā skaitā. Sekas, ka esam Paris MoU pelēkajā sarakstā, izjūtam katru dienu.

– Kā izpaužas pieminētās sekas, un ko darāt, lai uzlabotu situāciju?

– Tas, mums kā karogvalstij, klientu piesaitē spēlē nozīmīgu lomu, jo kuģa īpašnieki jau arī vērtē un analizē katra karoga reputāciju. Ceļš atpakaļ uz Paris MoU balto sarakstu var aizņemt vairākus gadus. Esam izstrādājuši rīcības plānu, lai izkļūtu no pelēkā saraksta uz balto, jo tas noteikti ir kvalitātes rādītājs. Viennozīmīgi, pelēkais saraksts bija iemesls, kāpēc piebremzējusies vēl lielāka kuģu skaita reģistrēšana zem Latvijas karoga. Diezgan daudz jau runāts par netaisnīgo mehānismu, kā tiek aprēķināta karogvalsts atrašanās Paris MoU baltajā, pelēkā vai melnajā sarakstā. Diezgan daudz pat diskutēts dažādos līmeņos, ka karogvalstu atrašanās vienā vai otrā sarakstā ir tīri matemātisks process – jo lielāka flote, jo matemātika strādās tai par labu. Nelielajos kuģu reģistros, kāds ir arī Latvijas Kuģu reģistrs, pieaugot kuģu skaitam, palielinās arī risks, ka kādu no tiem varētu aizturēt, bet, tiklīdz tas notiek, pat samērā nelielā reģistrā esošo kuģu skaita gadījumā matemātika kļūst nepielūdzama. Kuģu aizturēšanas gadījumu pamatā pārsvarā ir kuģu apkalpju nepietiekamā kompetence un zema profesionālais līmenis, un joprojām krievu un ukraiņu jūrnieki veido ļoti lielu daļu no piekrastes kuģu zemās kvalifikācijas apkalpes.

UZZIŅAI

Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO) pieņēma lēmumu ieviest jaunus hidrogrāfijas standartus, bet IMO Kuģošanas drošības komiteja apstiprināja hidrogrāfijas standartu ieviešanas grafiku: no 2026. gada uz kuģiem sāks lietot jauno S-100 standartu, kam būs daudz līmeņu, tāpēc hidrogrāfijas nozare vēlas iegūt rīkus, ar ko datus sagatavot. 2024. gadā Jūras administrācija parakstīja līgumu par piedalīšanos "Interreg" projektā, kas ir jauns un pasaulē pirmais testa projekts S-100 standarta ieviešanā.



Jūras administrācija Liepājā ar Latvijas ostu kapteiņiem un Jūras spēkiem apspriež kuģošanas drošības jautājumus.



Jānis Krastiņš un Edgars Ģļavenko.

Kopīgi ūdeņi, vienādi standarti – Baltijas jūras partnerība jūras navigācijas nākotnei

– **Painteresējos Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) tīmekļa vietnē, kur tiek apspriesti jaunie standarti, un netiek slēpts fakts, ka šī produkta ieviešana ir izaicinājums, jo tas ir pilnīgi jauns navigācijas produktu klāsts, turklāt S-100 tehniskās jaudas un ražošanas gatavība dažādās Baltijas jūras valstīs atšķiras. Apmēram kurā vietā un gatavībā esam mēs?**

– Hidrogrāfijas dienests aktīvi strādā projekta ietvaros par karšu sagatavošanu jaunajā S-100 standartā. Novembrī Rīgā notika Baltijas jūras "Interreg" projekta dalībnieku seminārs par virzību un progresu projekta S-100 ieviešanā. Šajā projektā ir iesaistītas Baltijas jūras valstis un noteikti vairāki testa rajoni, no kuriem viens ir Irbes jūras šaurums. Projekta ietvaros jau esam iegādājušies jaunas programmas, kolēģi apguvuši jaunas prasmes, lai varētu sagatavot

datus un 2026. gadā iedarbināt jauno ģeotelpisko datu standartu, ar ko noteikti būs saistīti lieli izaicinājumi, jo paralēli jaunajam standartam būs jāuztur papīra kartes un elektronisko navigācijas karšu vecais standarts S-57. Vairāki datu slāņi uz kuģiem tiks nodrošināti reālā laika tiešsaistes režīmā, tādējādi nodrošinot kuģu vadītājus ar daudz kvalitatīvāku informācijas bāzi lēmumu pieņemšanai.

Baltijas jūras testa vietās, tā sauktajos poligonos, tiek pārbaudīts jaunais standarts, un šeit strādājam kopā ar saviem kolēģiem. Projekts izmantos Baltijas jūru kā izmēģinājuma poligonu, lai testētu, analizētu un pilnveidotu jaunus navigācijas produktus, ko izplatīs vēlāk visā pasaulē, izmantojot regulāru starptautisko sadarbību IHO ietvaros. Visi dati ir jāsaslēdz vienotā sistēmā un jāskatās, kā tas viss darbojas.

Projekta S-100 izstrādē Baltijas Jūras Hidrogrāfijas dienesti ir starp līderiem visā pasaulē, un par to vislielākais paldies jāsauc Hidrogrāfijas dienesta kolēģiem, kuri aktīvi un ieinteresēti iesaistās šajā darbā, apzinoties, ka tas ir pilnīgi jauns lauciņš, kur līdz galam vēl pat nav izveidoti risinājumi un vēl tikai tiek strādāts, lai saprastu, kā labāk savietot datus. Lai pozitīvi varētu attīstīt projektu, vai nu vajag lielu naudu, lai piesaistītu speciālistus no malas, vai arī viss progress balstās uz pašu darbinieku entuziasmu, uz cilvēkiem, kuriem patīk pētīt, attīstīt projektu un sasniegt rezultātu, kā tas ir mūsu gadījumā. Tas ir Eiropas finansēts

▶▶▶ 22. lpp.

►►► 21. lpp.

projekts, kur neiztikt arī bez izaicinājumiem. Piemēram, ir vajadzīgi reālā laika dati no Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra, taču viņus šis projekts un ar to saistītie jautājumi pilnībā neinteresē, un viņu nevēlēšanās sadarboties mums sagādā problēmas. Pašlaik šis jautājums joprojām nav atrisināts, neizslēdzu iespēju izmantot ostu datus vai meklēt vēl kādu citu risinājumu. Tomēr mums vēl ir laiks domāt, kā sagatavot datus un pāriet uz šo sistēmu, ar kādām institūcijām sadarboties datu ražošanā un apstrādē.

– Kopīgā Baltijas jūras S-100 projekta ieviešanai tādā ģeogrāfiski ierobežotā teritorijā kā Baltijas jūra, kuru intensīvi izmanto kuģu satiksmei, kuģu vadītājiem lēmumu pieņemšanai ir svarīgi, lai viņu izmantotie navigācijas produkti būtu saskaņoti pāri robežām un labi pielāgoti konkrētajiem reģionālajiem apstākļiem. Pieejamā informācija liecina, ka S-100 produktu ieviešana EC-DIS formātā notiks no 2026. līdz 2029. gadam, bet vai ir zināms, kas šo jauno produktu izplatīs?

– Joprojām neatbildēts palicis jautājums, kā tiks organizēta visu jaunā standarta datu izplatīšana starptautiskā līmenī. Pašlaik ir divi karšu izplatīšanas centri, un ir jautājums, vai nākotnē jauno elektronisko jūras navigācijas karšu standartu uzturēšanu un izplatīšanu nodrošinās šie centri, vai to darīs kāda jauna jūrniecības komunikācijas platforma. Neatbildētu stratēģiski svarīgu jautājumu joprojām ir ļoti daudz. Tāpat neatbildēti jautājumi joprojām ir arī nacionālajā līmenī. Līdz galam nav izlemts par atbildīgajām institūcijām dažādiem datu slāņiem. Datus S-100 sistēmai veido dažāda līmeņa institūcijas, un katrs informācijas līmenis kopā veido šo datu bāzi, un joprojām nav skaidrs, kā šie dati tiks izplatīti un kurš par kādiem datiem uzņemsies atbildību, tāpēc var teikt, ka priekšā vēl ir liels darba apjoms, bet vienlaikus jāatzīst, ka ir interesanti dzīvot šādā pārmaiņu laikā un piedalīties šo pārmaiņu ieviešanā. Ir ļoti aizraujoši būt tam visam klāt!

– Vai arī kuģošanas drošība ir tikpat aizraujošs process?



Jānis Krastiņš un SM Jūrlietu departamenta direktore Anita Rozenberga IMO Asamblejas 34. sesijā kopā ar Latvijas vēstnieku Lielbritānijā Ati Lotu.



Latvijas delegācija IMO HTW 11. sesijā.

– Kuģošanas drošība vienmēr ir aizraujošs process, tomēr jāatzīst, ka šajā ziņā daudzu lietu pamatā ir ikdienas rutīnas darbs: darbs ar normatīvajiem aktiem, pārbaudām citu valstu kuģus, sekojam prasību izmaiņām, un tie ir jautājumi, kur stingri jāievēro starptautiskie standarti, kam interpretācijas nav iespējamās. Starptautiskajam regulējumam allaž ir jāseko līdzi, tāpēc neviens no mūsu ekspertiem nekad neatslābst. Darba apjoms ar katru gadu reāli pieaug, un apstrādājamo dokumentu klāsts patiešām ir ļoti liels. Nav jau tā, ka šie dokumenti ir vienkārši jāizlasa un viss, tie visi ir jāizanalizē pēc būtības, lai sapratu, ko pieņem vienīgi zināšanai, bet kas jāintegrē un jāpielāgo katras dalībvalsts nacionālajiem normatīviem aktiem, piedevām daudz jautājumu uzrodas pilnīgi negaidot, un arī tos nevar atstāt bez ievēribas. 2025. gadā sakārtojām noteikumus kuģiem,

kas apkalpo vēja parkus, jo kuģu īpašnieki izrādīja interesi par šādu kuģu reģistrēšanu mūsu reģistrā. Tie ir kuģi ar savu īpašu darba specifiku, vajadzībām un prasībām, tāpēc par pamatu izmantojam mūsu angļu kolēģu regulējumu, jo viņiem jau ir liela pieredze, strādājot ar *offshore* kuģiem. Tas bija diezgan izaicinošs darbs, bet esam gandarīti, ka to paveicām, negaidot uz likuma grozījumiem vēl pāris gadus, un domāju, ka ilgtermiņā tas dos labu rezultātu.

– Kā JA vērtē drošību un kuģošanas drošību Baltijas jūrā?

– Ģeopolitiskā kontekstā diemžēl nākas secināt, ka, risinot drošības jautājumus Baltijas jūrā, vairāk notiek tāda kā papīru pārbīdīšana. Tie risinājumi, kas tiek meklēti un par ko notiek diskusijas, reti kad nonāk līdz reālai rīcībai. Regulāri tiek organizētas dažāda līmeņa sanāksmes, kurās diskutē par to, kā novērst ēnu flotes darbību, un vēl daudzas citas lietas, bet rīcība nesejo. Protams, var kuģiem pārbaudīt apdrošināšanas dokumentus, reģistrācijas apliecību un visas citas lietas, bet vajag papildu resursu, lai pārbaudītu visu iespējamo dokumentāciju, izpētot visas pieejamās datu bāzes, informācijas avotus un citas

platformas. Tas tiešām ir apjomīgs darbs, bet arī tad informācija būs nepilnīga. Arī citu valstu kolēģi atzīst, ka no valsts puses tiek izvirzītas prasības, bet pretī netiek saņemts finansējums, lai šīs prasības varētu izpildīt.

Baltijas jūras valstu ietvaros esam diskutējuši par to, ka vajadzētu operatīvāk un pilnvērtīgāk veidot informācijas apriti, lai gadījumā, ja kādai no valstīm ir izdevies atrast svarīgu informāciju, citām valstīm šis darbs vairs nebūtu jādara. Kā to labāk izdarīt – par to diskusijas joprojām turpinās. Mēs pārlietu ilgi, mokoši un bez rezultāta runājam un tērējam laiku, bet dzīvē viss attīstās un mainās daudz straujāk. Man bija izdevi-



Jānis Krastiņš un Anita Rozenberga
IMO Asamblejas 34. sesijā
kopā ar Singapūras MPA pārstāvjiem.

ba tikties ar ukraiņu kolēģiem, ar kuriem nebijām tikušies kopš Krievijas izraisītā kara sākuma. Apspriedām dažādus hidrogrāfijas jautājumus, un viņi cita starpā stāstīja arī par to, ka, tiklīdz kara vajadzībām ievieš kādu jaunu tehnisko risinājumu, ir pilnīgi skaidrs, ka tūlīt arī jābūt risinājumam, kā cīnīties ar šādu tehniku, jo pēc pāris mēnešiem krievi to būs nokopējuši, saražojusi un sūtīs cīņā pret ukraiņiem. Patiesībā tieši tā ir ar ikvienu jaunu tehnisko risinājumu, jo katra no pusēm domā, ko jaunu likt pretī.

Daudzi uztraucas par “ēnu kuģiem”, kas tiešām ir apdraudējums drošībai un kuģošanas drošībai, bet vēl daudz nopietnāks apdraudējums par “ēnu floti” ir GPS signāla traucējumi un

viltošana (*jamming and spoofing*). Esam novērojuši, ka GPS signāla viltošanas gadījumā, Liepājas ostas bojas atrodas pie Kaļiņingradas ostas, un tas patiesi ir apdraudējums kuģošanas drošībai.

– Starptautiskajos medijos publicētas diskusijas par to, vai dāņu loči var atteikties vest cauri Dānijas šaurumiem “ēnu flotes” kuģus, tā ierobežojot to kustību.

– Dānija to varētu ierobežot, un dāņi to ļoti labi apzinās, bet viņi apzinās arī pārējās konsekvences. Dāņi saka, mēs varam šo situāciju regulēt, bet tad visiem ir jāapzinās, ka tas vairs nav Dānijas jautājums, tad tas jau ir NATO jautājums, un tādā gadījumā visdrīzāk situācija eskalēsies.

Septembra sākumā Dānijā piedalījies sanāksmē. Braucot no Kopenhāģenas lidostas pāri Ēresunda tiltam, vēroju kuģus zem tā: tur bija kravas kuģis, ko pavadīja Krievijas kara kuģis, kam savukārt sekoja Dānijas kara kuģis. Atgriežoties redzēju divus tankkuģus, paskatījies sistēmā – viens no tiem ir Zviedrijas kompānijas kuģis, bet otrs – Krievijas “ēnu flotes” kuģis. Lūk, tāda ir reālā situācija Baltijas jūrā. Visi vēlas, lai šis nejēdzīgais karš reiz izbeidzas, lai beidzot būtu noregulēta Krievijas “ēnu flotes” problēma, bet, ja tam ķersies klāt pēc būtības, tad jāērķinās ar konsekvencēm, kas sekos. No dāņu skatpunkta raugoties, viņiem ir milzīgā “MAERSK” flote, un viņi vispirms domā par to, lai neciestu viņu kuģi un jūrnieki, jo jebkura asāka kustība Krievijas virzienā var atsaukties arī uz Dānijas floti.

– Tāpēc jau dāņu loči sakož zobus un cauri Dānijas šaurumiem ved arī Krievijas “ēnu flotes” kuģus. Tas pats notiek arī Somijā.

– Tieši tā, tur ir identiska situācija. Tieši Igaunijas kolēģi ir tie, kuri paūz viedokli par to, ka drošības jautājumus pagaidām tiek bīdīti tikai *papīri*, nav praktiskas darbības, bet vienlaikus viņi arī atzīst, ka pēc būtības īsti jau neko nevar pasākt. Tikai veikt pārbaudes, protams, tajā gadījumā, ja inspektoros vispār uzlaiž uz kuģa, bet ir gadījumi, kad inspektoriem nemaz neļauj ierasties uz kuģa inspekcijā, jo tam neesot juridiska pamata, un tādos gadījumos neko

UZZIŅAI

Eiropas Savienības fondu tīmekļa vietnē lasāma informācija: “2025. gada 25. martā valdība apstiprināja Satiksmes ministrijas (SM) sagatavoto Ministru kabineta (MK) rīkojumu par 2,48 miljonu eiro finansējuma piešķiršanu projekta “Eiropas Jūras, vienotā loga sistēmas EMSWe ieviešana” īstenošanai. Tas ievieš regulu, kas paredz ES dalībvalstīm izveidot Eiropas Jūras vienotā loga vidi, saskaņojot pašreizējās valstu vienotā loga sistēmas un ieviešot Eiropas Komisijas izstrādātās kopīgās tehniskās prasības. Projekts “Eiropas Jūras vienotā loga sistēmas EMSWe ieviešana” paredz Satiksmes ministrijas pārvaldītās valsts informācijas sistēmas “Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma” (SKLOIS) papildinājumu izstrādi un ieviešanu, lai nodrošinātu ES Regulas 2019/1239 par Eiropas Jūras vienas loga vides izveidi ieviešanu. Papildinājumu rezultātā Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma (SKLOIS) nodrošinās tādas pašas datu struktūras, formātus un datu apstrādi kā visās ES valstīs. Vienlaikus tiks izstrādātas jaunas datu ievades, apmaiņas un attēlošanas formas ziņošanai par kuģa ienākšanu ostā, kas ļaus sistēmas lietotājiem vienotā veidā sniegt nepieciešamo informāciju visās ES ostās. Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS) projekts tiek realizēts Eiropas Reģionālā attīstības fonda darbības programmas “Infrastruktūra un pakalpojumi” 3.2.2.1.1. apakšaktivitātes “Informācijas sistēmu un elektronisko pakalpojumu attīstība” ietvaros.

nevar pasākt. Protams, ir starptautiskā kuģošanas prakse, bet kamēr viena no pusēm neievēro noteikumus vai, pareizāk, sakot, pilda to savā interpretācijā, nevar sagaidīt labu iznākumu.

– Piemēram, jau pieminētie dāņu loči ziņo, ka uz Krievijas tirdzniecības kuģa tiltiņa stāv Krievijas militārajā formā ģērbies cilvēks, kuram uz tiltiņa vispār nevajadzētu atrasties.

– Un tad ir jautājums, kāpēc viņš tur atrodas un kāda ir patiesā situācija uz Krievijas “ēnu flotes” kuģiem, kāpēc kāds kuģis ir nometis enkuru un to velk pa jūras grunti, un kas patiesībā komandē šo kuģi? Ir grūti to visu izanalizēt, jo nav pieejama patiesa informācija.

►►► 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

– Pagājušajā gadā intervijā tu teici, ka Jūras administrācija ir SKLOIS sistēmas uzturētāja un nodrošina sistēmas operatīvo darbību. Sešu gadu laikā, realizējot SKLOIS pirmās un otrās kārtas projektus, izveidots kvalitatīvs pakalpojums, bet priekšā SKLOIS 3. kārtas ieviešana, kas bija jāizdara līdz 2026. gada 25. augustam. Toreiz izteici minējumu, ka šī ieviešana varētu būt pamatīgs izaicinājums dažādu birokrātisku iemeslu dēļ. Kā tad gada laikā ir veicies ar SKLOIS 3. kārtu?

– Lai gan Satiksmes ministrijai ir pieejams finansējums SKLOIS 3. kārtas ieviešanai, tomēr joprojām turpinās diskusijas un tiek meklēti labākie risinājumi, bet kā to labāk darīt, par to viedokļi atšķiras. Jūras administrācijas skatījumā vispareizāk būtu nopirkt Somijas izstrādāto sistēmu, kurā somi ir ieguldījuši milzīgu darbu, resursus un finanses, lai platforma aptvertu maksimālu informācijas apjomu, un viņiem tas tiešām ir izdevies. Ja SKLOIS 3. kārtas projektā izmantotu Somijas sistēmu, tad produkts tiešām būtu ļoti kvalitatīvs, ko diez vai mēs paši varētu sasniegt, kaut vai tāpēc, ka vairs nav iespējams veltīt pietiekami daudz laika kvalitātai izpēti un klientu prasību noskaidrošanai. Pēdējo divu gadu laikā Baltijas jūras reģions ir stipri vien mainījies. Ja kādreiz Baltijas jūra bija tikai kuģotājiem, tad tagad kuģošanai paliek arvien ierobežotāka teritorija. Redzam, kādas kļūdas, piemēram, attīstot vēja parkus, pieļautas Ziemeļjūrā, tāpēc būtu loģiski, ja Baltijas jūrā to visu ņemtu vērā, lai izvairītos no nepareiziem lēmumiem. No savas puses mēs darām, ko varam, lai izslēgtu kļūdas un kuģošanas ceļiem saglabātu iespējami vairāk vietas.

Noslēgumā vēlos pateikties visiem sadarbības partneriem gan privātajā sektorā, gan valsts pusē par veiksmīgu sadarbību un atļaujos cerēt, ka tā turpinās arī nākamajā gadā. Novēlu visai Jūrniecei nāzarei mierpilnu un patīkamu 2025. gada nogali un darbīgu, ražīgu un veiksmīgu 2026. gadu! Un miers lai pāri visam!■

Anita Freiberga

Jūrniece reģistra organizētais seminārs

3. decembrī notika VSIA "Latvijas Jūras administrācija" Jūrniece reģistra seminārs par jūrniece profesionālās sagatavošanas, sertificēšanas un darbiekārtošanas jomu aktualitātēm.



Semināru atklāja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, atzīmējot, ka šāds seminārs pirmo reizi tika rīkots pagājušā gadā. Necerēti lielā izglītības iestāžu, mācību centru un jūrniece darbā iekārtošanas uzņēmumu atsaucība liecina, ka kopīgas tikšanās jāriko arī turpmāk, iespējams pat biežāk.



Jānis Krastiņš (no kreisās), Kalvis Innuss, Kristaps Lūkins un Andris Junkurs.

Jūrniece reģistra (JR) vadītājs Kalvis Innuss pastāstīja par Starptautiskās Jūrniece organizācijas (IMO) aktualitātēm aizvadītajā gadā – februārī notikušajā HTW 11. sesijā iezīmēto tālāko ceļu darbā pie STCW konvencijas visaptverošajiem grozījumiem, STCW kodeksa A VI/1 4 standarta grozījumiem par vardarbības un uzmākšanās, tostarp seksuālas uzmākšanās, iebiedēšanas un seksuālas vardarbības novēršanu un reaģēšanu uz to, kas pieņemti ar Rezolūciju MSC.560(108), kā arī STCW-F konvencijas grozījumu stāšanās spēkā 2026. gada 1. janvārī.

Grozījumu STCW kodeksa A-VI/1-4 standarta grozījumi Latvijā ieviesti no 2025. gada 9. septembra, lai nodrošinātu iespēju jūrniecei nomainīt esošās prasmju apliecības pēc attiecīgo tēmu apguves.

K. Innuss informēja, ka STCW konvencijas visaptverošo grozījumu izstrādes un ieviešanas laiks tiek pagarināts no 2027. gada uz 2030.–2031. gadu. Ir identificētas vairāk

nekā 500 grozījumu jomas, piemēram, kuģu apkārpju apmācību prasību atjaunošana atbilstoši tehnoloģiju attīstības tendencēm, kā arī saistībā ar alternatīvo degvielu un enerģijas avotu izmantošanu u. c. Līdz ar to aktualizējas jautājums par prasībām, kas no konvencijas būtu izslēdzamas.

STCW-F konvencijas grozījumu stāšanās spēkā pārejas periods noteikts līdz 2031. gada 1. janvārim, šo grozījumu mērķis ir modernizēt un salāgot zvejas kuģu apkārpju apmācību un sertificēšanas prasības ar STCW konvencijas prasībām.

Runājot par jūrnieku elektroniskajiem sertifikātiem, K. Innuss uzsvēra, ka Latvija kā pirmā ES valsts ir iesaistījusies EMSA izstrādātās platformas testēšanā. Pašreizējā platformas funkcionalitāte ļauj ģenerēt e-sertifikātus (CoC, CoP un atzīšanas apstiprinājumus) un tos parakstīt ar drošu elektronisko parakstu, tostarp nodrošina sertifikātu autentiskuma pārbaudes.

JR vadītājs norādīja, ka Latvijā reģistrēti 10122 jūrnieki, no tiem 9437 nodarbināti tirdzniecības flotē, bet 685 – uz iekšējo ūdeņu un zvejas kuģiem. No tirdzniecības flotē nodarbinātajiem 5343 ir virsnieki, bet 4094 – ierindas jūrnieki. Kaut gan ir vērojama pakāpeniska Latvijas jūrnieku skaita samazināšanās, tā notiek galvenokārt uz ierindas jūrnieku rēķina.

Semināra turpinājumā JR Konvencionālās uzraudzības daļas (KUD) vadītājs Kristaps Lūkins ziņoja par jūrniecības izglītības iestāžu un mācību centru rādītājiem, kā arī jūrnieku kompetences līmeni.

2025. gadā Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās studējošo skaits ir 1627, kas ir par 80 studējošajiem jeb 5 % vairāk nekā jūrniecības izglītības iestādēs studēja 2024. gadā.

JR pēdējā gada laikā izsniegti 66 pirmie kvalifikācijas sertifikāti sardzes stūrmaņiem un 71 sertifikāts sardzes matrožiem, kā arī 40 pirmie sertifikāti sardzes mehāniķiem un 38 pirmie sertifikāti sardzes motoristiem. Viens pirmais sertifikāts izsniegts elektromehāniķim.



Jānis Krastiņš uzrunā semināra dalībniekus.

Veicot STCW kodeksa A-VI/1-4 standarta grozījumu ieviešanu, JR kopš 2025. gada 9. septembra jau 3526 jūrnieki saņēmuši jaunajām prasībām atbilstošas apliecības.

Par aktualitātēm jūrnieku darbiekārtošanā semināra dalībniekiem pastāstīja JR KUD vecākais inspektors Andris Junkurs. Pašlaik Latvijā darbojas 52 Latvijas Jūras



administrācijas licencēti komersanti, kuri sniedz darbiekārtošanas pakalpojumus kuģu apkārpju komplektēšanā. Šogad licencēti 7 jauni komersanti, bet darbību pārtraukuši 4 komersanti. 2024. gadā veikti 46 komersantu darbības novērtējumi. Biežāk konstatētie trūkumi un neatbilstības: nav noslēgts līgums par darbiekārtošanas pakalpojumu sniegšanu vai arī tas nav iesniegts JR; jūrnieks iekārtots darbā ar neatbilstošiem dokumentiem vai arī to termiņš beidzies reisa laikā. Vēl viena neatbilstība – komersanti ne vienmēr pārliecinās par MLC standarta prasībām atbilstošas apdrošināšanas esamību.

Līdzīgi trūkumi, kā arī nepilnības ieviestajā kvalitātes vadības sistēmā vai drošības vadības sistēmā konstatētas arī 2025. gadā.

2024. gadā komersanti ir iekārtojuši darbā 6463 personas, kas ir par 5 % mazāk nekā 2023. gadā. No kopējā aktīvo Latvijas jūrnieku skaita tikai 63,85 % tiek nodarbināti, izmantojot Latvijā licencētus darbiekārtošanas komersantus. Joprojām saglabājas tendence, ka komersantiem trūkst Latvijas jūrnieku, īpaši izpildes līmeņa virsnieku.

Semināra otrajā daļā izglītības iestāžu, mācību centru un darbā iekārtošanas uzņēmumu pārstāvji izmantoja iespēju pie kafijas tases pārrunāt svarīgākos jautājumus un aktualizēt problēmas gan savā starpā, gan ar Latvijas Jūras administrācijas pārstāvjiem.

Jūrniecības mācību iestādēs studējošo skaits pieaug

2025. gadā Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās studējošo skaits ir 1627, kas ir par 80 studējošajiem jeb 5 % vairāk nekā jūrniecības izglītības iestādēs studēja 2024. gadā.

2025. gadā uzņemti 460 jaunie studenti kuģu vadīšanas, kuģu mehānikas un kuģu elektroautomātikas specialitāšu apgūšanai, – liecina Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra apkopotie dati. Uzņemto studentu skaits, salīdzinot ar 2024. gadu, krities par 6 % – pērn tika uzņemti 488 topošie jūrniecības speciālisti.

212 jaunieši uzsākuši apgūt augstākās izglītības programmas, 248 – vidējās izglītības (jūrskolu) programmas. Divas trešdaļas augstskolu studentu (143) izvēlējušies kuģu vadītāja specialitāti, bet 62 studenti plāno kļūt par kuģu mehāniķiem. Pozitīvi, ka 7 jaunieši izvēlējušies kļūt par kuģa elektromehāniķiem. No jauniešiem jūrskolniekiem kuģu vadītāja specialitāti izvēlēties 151 audzēknis, kas ir tikpat, cik arī pagājušajā gadā, bet kuģu mehāniķa specialitāti – 97.

Augstskolās studentu skaits saglabājas tuvu pagājušā gada līmenim. RTU Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) šogad uzņemti 82 studenti, kas ir par vienu vairāk nekā pagājušajā gadā, RTU Liepājas Jūrniecības koledžā (LJK) pērn iestājušies 56 jaunie studenti, bet šogad 54. "Novikontas" Jūras koledžā gan novērojams uzņemto studentu skaita kritums – 2024. gadā uzņemti 90 studenti, bet šogad 76.

RTU LJK jūrskolas programmās 2025. gadā mācības uzsākuši 102 audzēkņi – 2024. gadā tie bija 113. Savukārt RTU LJA jūrskolā audzēkņu kritums nav tik liels – no 148 pērn uz 146 šogad. ■

Materiālu sagatavojuši Jūrnieku reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas speciālisti

"LSC" stipendiju programmai desmit gadi

Lai atbalstītu topošos jūrniekus un veicinātu jūrniecības izglītību Baltijā, SIA "LSC" divas reizes gadā – pavasarī un rudenī – izsludina pieteikšanos stipendijai. "Stipendiju projektu uzsākām 2015. gadā. Tagad, atzīmējot projekta desmit gadus, esam gandarīti un ar prieku varam teikt, ka šo gadu laikā varējām atbalstīt 121 stipendiātu, un starp viņiem ir arī tādi izcilnieki, kuri šo stipendiju saņēmuši atkārtoti. Desmit gados vairāk kā ceturtdaļmiljona, 231 245 eiro, esam izmaksājuši stipendijās," saka "LSC" Jūrniecības talantu vadītāja ILZE STANGAINE.



– "LSC" savā interneta vietnē informē: ja esi pilna laika jūrniecības students kādā no Baltijas valstīm, sekmīgi izieta un aizstāvēta jūras prakse uz kāda no "LSC" tehniskajā pārvaldībā esošās flotes kuģiem, mācību rezultāti 7 balles un augstāk, esi gatavs izaugsmei un vēlies būt daļa no "LSC" komandas, piesakies "LSC" stipendijai. Tātad stipendiju programma iet komplektā ar kadetu programmu?

– Uz "LSC" stipendijām var pretendēt tikai tie, kuri izgājuši kadetu praksi uz mūsu tehniskajā pārvaldībā esošajiem kuģiem un, protams, kuriem ir labas sekmes. Tomēr ir studenti, kuri stipendijām piesakās arī tad, ja viņu sekmju līmenis nav gluži septiņi plus. Mēs izskatām katru iesniegumu un ļoti ņemam vērā, kā kadetu pēc

jūras prakses novērtējis kapteinis vai vecākais mehāniķis, kā kadets ir strādājis, vai bijis uz tiltiņa un interesējies par kuģošanas lietām, vai, nostrādājot kadetam noteiktās četras stundas, otras četras tiešām veltījis mācībām, kā paredzēts programmā, vārdu sakot, vai cilvēks tiešām vēlas kļūt par labu speciālistu. Kad dodos uz sarunām pie kadetiņiem, vienmēr cenšos viņiem atgādināt, ka jābūt motivētiem, ieinteresētiem un atvērtiem visam, ko pieredzējušie speciālisti ir gatavi viņiem dot, katram pašam jāapzinās un jāizrāda vēlme.

– Bija laiki, kad kadeti īpaši par pirmo jūras praksi neko labu nevarēja pateikt, jo viņu pieredze pārsvarā bija vai nu kartupeļu mizošana, vai rūsas skrāpēšana. Vai tagad šajā ziņā kaut kas ir mainījies?

– Kartupeļu mizošanas laiki ir palikuši pagātnē, tagad uz mūsu kuģiem katram kadetam ir kapteiņa norīkots mentors, pie kura kadets jebkurā brīdī var griezties, lai risinātu visus jautājumus. Protams, sadarbībai atvērti ir arī pārējā kuģa apkalpe, bet ir viens konkrēts cilvēks, kurš parūpējas par kadetu.

– Vai kuģa apkalpe, kas noslogota savā tiešajā darbā, ir priecīga, ka jāvelta laiks vēl arī kādam jaunajam speciālistam?

– “LSC” regulāri rīko virsnieku seminārus, kuros mēs atgādinām, cik svarīgi ir apmācīt un sagatavot jaunus speciālistus, jo viņi ir mūsu jaunā maiņa, tie ir cilvēki, kuri strādās uz kuģiem, tāpēc nevaram tiem uzlikt darīt tos darbus, ko paši nevēlamies veikt. Mūsu pienākums ir palīdzēt kadeti, dalīties savās zināšanās un pieredzē, jo mums visiem kopā ir jādomā par kuģošanas nozares nākotni. Savukārt studentus aicinām domāt pāris soļus uz priekšu, jo nav tā: ja šodien interesējas par prakses iespējām, rīt jau var doties praksē, tāpēc der atcerēties, ka “LSC” divas reizes gadā izsludina pieteikšanos praksei, bet studentiem pašiem laikus tā jāplāno.

– Visticamāk, prakses vietu skaits ir ierobežots?

– Šoruden praksei pieteicās teju divsimt studentu no visas pasaules, un mēs izvērtējam visus pieteikumus pēc stingri noteiktiem kritērijiem, kur divi svarīgākie ir – sekmes un motivācija. No šī pulka apmēram sešdesmit studentu izvēlamies otrajai kārtai, kur jākāro testi, un tad ap 30 studentu tiek mūsu kadetu programmā, kuri savu jūras praksi iziet uz mūsu tehniskajā pārvaldībā esošajiem trīsdesmit astoņiem kuģiem. Gada laikā praksi iziet ap 60 studentu. Esam izveidojuši savu grafiku, un studentiem ir jāseko līdz informācijai, lai laikus pieteiktos.

– Ja jau šī programma pastāv, tad varētu domāt, ka “LSC” ar to ir apmierināta un arī ieinteresēta to turpināt?

– Tiešām esam priecīgi strādāt ar studentiem un dot viņiem iespēju veidot savu karjeru. Labs piemērs izaugsmes iespējām pie mums ir Aleksejs Sidorenko, kurš no kadeta



izauga līdz kapteinim un tagad ir “LSC” izpilddirektors.

– Vai nav tā, ka, izejot kadeta programmu un saņemot “LSC” stipendiju, jaunais speciālists pēc būtības jau ir sasaistīts ar jūsu kompāniju?

– Tā tas gluži nav, jo piešķirtā stipendija nekādā ziņā nesasaista jauno speciālistu un neierobežo viņa tālāko izvēli. Stipendija ir līdzmaksājums studentam, lai savu laiku viņš var pilnvērtīgi veltīt studēšanai, bet brīvo laiku sevis pilnveidošanai. Lai kļūtu par mūsu stipendiātu, pretendam ir jāiztur divi galvenie kritēriji: viņš ir bijis “LSC” kadets un ir pilna laika students kādā no Baltijas valstu jūrniecības izglītības mācību iestādēm. Tā kā Baltijas valstu studentiem ir interese par abām mūsu programmām, bet mēs esam vadošais kuģu menedžmenta uzņēmums Baltijā, sapratām, ka varam savas durvis pavērt plašāk un paplašināt arī stipendiju programmu, piešķirot

stipendijas Lietuvas un Igaunijas studentiem. Kompānija, veidojot gada budžetu, noteiktu summu atvēlēt stipendijām, tad šī summa tiek sadalīta uz pusēm, jo ir divas pieteikšanās sesijas, un tad mēs katru potenciālo stipendiātu izvērtējam individuāli. Kādam, kurš bijis izcils mācībās un praksē parādījis sevi no labākās puses, stipendijā varam piešķirt vairāk. Stipendiju apmēru izvērtējam individuāli pēc katra kadeta sasniegumiem. Stipendijas apmērs variē no 250 līdz 600 eiro. Savukārt, ja runājam par kadetu programmu, tad summas, ko ieguldām kadetos, nebūt nav mazas, jo vidēji viena prakses vieta izmaksā aptuveni desmit tūkstošus eiro, ņemot vērā, ka kadeti, izejot praksi, saņem mēneša algu.

– Pieļauju, ka “LSC” kadetu un stipendiju programmām varētu būt tālejošāki mērķi, domājot par speciālistu piesaisti flotei, jo nav noslēpums, ka pasaules tirdzniecības flote izjūt jūras virsnieku deficītu, piedevām jūras virsnieki noveco.

– Tā, protams, ir spēcīga motivācija, lai gan mūsu kapteiņu vidējais vecums nemaz nav tik liels, jaunākajam kapteinim ir tikai trīsdesmit viens gads. Taču taisnība, domājot par kadetu un stipendiju programmu, mūsu vīzija ir, ka topošais speciālists iziet kadeta programmu, pēc studijām atgriežas darbā uz mūsu kuģiem un veido savu jūras karjeru līdz kapteiņa vai vecākā mehāniķa amatam. Lai “LSC” kompānija cilvēkam būtu tāda kā otrā ģimene, kur viņš kā speciālists izaug, un mēs, protams, vēlamies, lai viņš pie mums arī paliek. Piemēram, mūsu pirmā stipendiāte Indra Anija Cekula jau aptuveni piecus gadus strādā “LSC” personāldaļā.

Mūsu kompānijas lielais plus ir tas, ka viss menedžments, pieci departamenti, ir zem viena jumta, tāpēc operatīvi un profesionāli varam risināt visus ar darbu saistītos jautājumus. Vienmēr uzsveram, ka krasts un jūra nav divas atsevišķas lietas, mēs visi strādājam kopā, lai sasniegtu pašu labāko rezultātu. Mēs esam komanda, bet komandai ir svarīga sadarbība. #TeamLSC

Anita Freiberga

Apvienotās Karalistes jūrnieku sagatavošanā ieviestas jaunas mācību programmas

Apvienotās Karalistes (AK) Jūras un krasta apsardzes aģentūra (MCA) ziņo, ka 2025. gada septembrī pirmā kadetu grupā AK uzsāka mācības saskaņā ar jaunu mācību programmu, kas sagatavos jaunos speciālistus atbilstoši kuģošanas nozares vajadzībām un mūsdienu prasībām. Jaunā mācību programma, kas izstrādāta pēc kuģošanas nozares iniciatīvas, jau 2023. gadā tika piedāvāta jūrnieku kvalifikācijas kursos, bet tagad ir ieviesta jūrniecības koledžu mācību programmā.

Kā obligāto mācību priekšmeti ir noteikti:

- Digitālās kartes;
- Alternatīvās degvielas un dzinēji;
- Kiberdrošība un datu prasmes.

Jaunā mācību programma ir jaunākais "Cadet Training and Modernization" (CT&M) programmas produkts, ko vada un koordinē Jūras un krasta apsardzes aģentūra (MCA) un kurā iesaistīti nozares pārstāvji, pasniedzēji un jūrnieki. Šī ir pirmā reize, kad tiek apvienoti jūrniecības izglītības un jūrniecības nozares ekspertu spēki, lai jauno speciālistu sagatavošanā sasniegtu maksimāli labu rezultātu.

"Ir vajadzīgs spēcīgs pamats, lai izaudzinātu un izglītotu tādu nākamo jūrnieku paaudzi, kas varētu strādāt efektīvi, droši un atbilstoši jūrniecības nozares un tehnoloģiju dinamiskajai attīstībai," norādīja MCA eksāmenu komisijas vadītājs Adžits Džeikobs. "Un tieši tas ir iekļauts mūsu jaunajā, nākotnes prasībām atbilstošajā mācību programmā, ko arī jūrniecības nozare ir atzinīgi novērtējusi. Jaunā programma ne tikai sagatavo topošos jūrniekus jaunām praksēm, bet arī nepieciešamajām prasēm jūrnieku labklājības nodrošināšanai."

CT&M programmas izstrādi jau 2021. gadā uzsāka īpaši izveidota Jūrniecības prasmju komisija, kurā savus spēkus apvienoja Apvienotās Karalistes Kuģniecības palāta, Tirdzniecības flotes apmācību padome, jūrnieku arodbiedrības, pedagogi un citi nozares speciālisti. Tāpat šī Jūrniecības prasmju komisija ir atbildīga arī par jauno standartu uzraudzību, regulāri veicot jūrnieku kvalifikācijas novērtējumus un jūrniecības mācību iestāžu un apmācības centru auditu. ■



Krieviju atstāj aiz borta

2025. gada 28. novembrī saspringtās vēlēšanās Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) ievēlēja savu jauno padomi nākamajam diviem gadiem – no 2026. līdz 2027. gadam. Padome ir IMO izpildinstitūcija, kas strādā IMO Asamblejas pakļautībā un ir atbildīga par organizācijas darba uzraudzību un vēlēšanu rīkošanu. IMO padomei ir liela ietekme svarīgu jautājumu risināšanā, un viens no aktuālākajiem darba kārtības jautājumiem ir un arī tuvākajā laikā būs kuģošanas dekarbonizācija, par ko dalībvalstis joprojām nespēj vienoties un kurā vajadzēs panākt lielāku vienprātību.

Atklājot Asamblejas 34. sesiju un uzrunājot dalībvalstis, IMO ģenerālsekretārs Arsenio Domingess teica: "Mēs šodien tiekamies laikā, kad jūrniecības nozare turpina strādāt sarežģītā starptautiskā vidē, ko rada ģeopolitiskā spriedze, mainīgi tirdzniecības modeļi un strauja globālā pāreja uz dekarbonizāciju un digitalizāciju. Mūsu turpmākie panākumi būs atkarīgi no jūsu lēmumiem un kopīgās rīcības, apvienojot šo daudzveidīgo kopienu. Savu darbu IMO esmu uzsācis ar vēlmi nedaudz visu sapurināt un padarīt pārredzamu, taču teikšu godīgi, mums vēl ir daudz darāmā."

IMO Padomes vēlēšanas bija saistītas ar cīņu par amatiem, karstām diskusijām, kritiku un lobēšanu, tostarp Krievija centās atgūt savu pozīciju un ietekmi IMO.

Padomes A kategorijas locekļi tika atlasīti un apstiprināti, pamatojoties uz šo valstu ietekmi kuģošanas pakalpojumu jomā pasaulē. Ievēlētās

valstis ir: Ķīna, Grieķija, Itālija, Japāna, Libērija, Norvēģija, Panama, Dienvidkoreja, Amerikas Savienotās Valstis un Apvienotā Karaliste.

Balsošanā tika noraidīta Krievijas kandidatūra, kas bija starp 48 valstīm, kuras pretendēja uz 40 vietām padomē, un Krievija bija vienīgā pretendente uz 10 valstu vietām A kategorijā, kas netika ievēlēta.

Padomes B kategorijas locekļi tika atlasīti un apstiprināti, pamatojoties uz to ietekmi starptautiskajā jūras tirdzniecībā. Ievēlētās valstis ir: Austrālija, Brazīlija, Kanāda, Francija, Vācija, Indija, Nīderlande, Spānija, Zviedrija un Apvienotie Arābu Emirāti.

Padomes C kategorijas locekļi tika ievēlēti atklātā balsošanā, un šeit kritērijs bija izvēlēties kandidatvalstis, kurām ir vai nu īpašas intereses jūrniecības jomā, vai kuru ievēlēšana līdzsvarotu ģeogrāfisko pārstāvniecību IMO padomē. Šīs vēlēšanas notika, ņemot vērā balsošanu A un B kategorijā.

Salīdzinot ar 2024.–2025. gada termiņu, C kategorijas padomes sastāvā bija trīs izmaiņas. Bangladeša, Dānija un Kenija zaudēja savas vietas, bet to vietā tika ievēlētas Beļģija, Nigērija un Dienvidāfrika. Valstis, kas saglabāja savu vietu, ir: Bahamu salas, Čīle, Kipra, Ēģipte, Somija, Indonēzija, Jamaika, Malaizija, Malta, Meksika, Maroka, Peru, Filipīnas, Katara, Saūda Arābijā, Singapūra un Turcija.

Jaunievēlētais padomes pirmais uzdevums būs pieņemt darba kārtību un darba plānu nākamajiem diviem gadiem. ■

Atdzīvojas ES zvejas flote

Eiropas Komisija publicēja 2025. gada ekonomikas ziņojumu par Eiropas Savienības zvejas floti, kurā sniegti dati par ES flotes sniegumu 2023. gadā, kā arī prognozes 2024. un 2025. gadam. 2023. gadā ES zvejas flotē bija 53 300 aktīvu kuģu, uz kuriem strādāja vairāk nekā 155 200 cilvēku. Prognozes liecina, ka 2025. gadā ES flotes darbības peļņa būs 567 miljonu eiro apmērā, kas liecina par pozitīvu tendenci, salīdzinot ar iepriekšējiem gadiem. ES zvejas flotes gada ekonomikas ziņojums



ir pilnīgākais un jaunākais informācijas un statistikas apkopojums par ES zvejas flotes ekonomisko sniegumu, ko izstrādājusi Zivsaimniecības zinātnes, tehnikas un ekonomikas komiteja un Eiropas Komisija.

“Priecājos redzēt pozitīvu tendenci ES flotes sniegumā, kas norāda uz pareizu virzību ilgtspējīgas zvejniecības jomā. Šī stratēģija sniedz reālu labumu ES flotei un atbalsta mūsu piekastes kopienas. Ja ievērojam zinātnē balstītas kvotas un ļaujam zivju krājumiem atjaunoties, tad redzam uzlabojumus mūsu flotes ekonomiskajā veselībā un labāku atalgojumu nozarē strādājošajiem. Lai arī ekonomiskās prognozes izskatās cerīgas, ir svarīgi atcerēties, ka problēmas joprojām pastāv, tāpēc jāturpina sadarboties, lai saglabātu mūsu nozares uzplaukumu,” teica Eiropas zivsaimniecības komisārs Kostass Kadiss.

Neskatoties uz flotes ekonomisko rādītāju pozitīvo tendenci, ziņojumā uzsvērtas problēmas, ar kurām joprojām saskaras ES zvejas flote.

■ **Strukturālas problēmas.**

■ **Novecojoši kuģi.** Daudzi ES flotes kuģi ir veci un neefektīvi.

■ **Paaudžu maiņa.** Nozarei ir grūti piesaistīt jauniešus zvejnieka karjerai zemās rentabilitātes un zemo algu dēļ daudzās flotēs.

■ **Reģionālās atšķirības.** Apkalpes ekonomiskie rādītāji un algas parasti atspoguļo krājumu stāvokli un pārmērīgo zvejas jaudu dažādos jūras baseinos un zvejniecībā, radot reģionālās atšķirības.

EK ziņojums par Eiropas Savienības zvejas floti tiks izmantots pārdomām par zivsaimniecības un akvakultūras vīziju 2040. gadam, ar ko Eiropas Komisija nāks klajā 2026. gadā.

Nem un dari, kaut vai par spīti!

Kapteiņa JURĢA SIMSONA ceļš uz jūru bijis gluži vai amerikāņu kalniņi, kas vienu brīdi viņu cēlis augšā un tad, elpai aizraujoties, atkal rāvis lejā. Pa ceļam mocījušas šaubas, bet uz priekšu dzinusi spītība, stingras apņēmības brīžus nomainījis totāls neizlēmības laiks. Tomēr Jurgis Simsons strādā jūrā, viņš ir veiksmīgs un kompetents, kāpis pa karejas kāpnēm un apliecinājis savu profesionālo varēšanu.

Jautāts, vai pēc divdesmit jūrā nostrādātiem gadiem, kad sasniegts kapteiņa rangs, Jurgis nedomā par kādiem jauniem izaicinājumiem un ambīcijām krastā, viņš atbild: “Reizēm ienāk prātā doma par krastu, bet tagad uz visu skatos nobrieduša cilvēka acīm. Ir iegūta pieredze un mainījies skatījums uz lietām. Tagad ir tā, ka dzīvi krastā par visiem simts procentiem nevaru iedomāties. Vismaz pašlaik. Jūra mani ir paņēmusi savā varā, un tam ir arī loģisks izskaidrojums, jo esmu pārdomājis, ko varu atļauties, ja esmu jūrniece, un ko varētu, ja strādātu krastā. Un te svaru kausi sliecas par labu jūrai, ne tikai finansiālā nozīmē, bet arī brīvā laika ziņā – nostrādājot piecas nedēļas jūrā, piecas nedēļas krastā esmu pavisam brīvs cilvēks, tās varu veltīt ģimenei un saviem vaļaspriekiem.”



Jurgis Simsons.

Šaubas un spītība

Jurgis dzimis un audzis Salacgrīvā, arī viņa tēvs bijis jūrniece, zvejojis Atlantijā un prom no mājām bijis pusgadu, reizēm pat vēl ilgāk. Tad Jurgā māte izteikusi ultimātu, tēvs no Atlantijas pārnācis strādāt “Brīvajā vilni” uz *Baltikām* un zvejojis Baltijas jūrā. Jau pamatskolas laikā Jurgim bijusi interese par jūrniece profesiju, tāpēc tad, kad Salacgrīvā atvēra Rīgas jūrskolas filiāli, bija skaidrs, kādu profesiju izvēlēties. “Man likās loģiski iet tēva pēdās, lai gan par darbu jūrā un kuģiem liela sajēga nebija. Tēvs mani gribēja atrunāt no šāda lēmuma, sakot, ka jūrniece profesiju nevar izvēlēties tikai ar prātu, šai profesijai ir jāpatīk, tā ir jāizvēlas ar sirdi. Viņš teica: tu neesi bijis uz kuģa un nezini, ko nozīmē strādāt jūrā.”

▶▶▶ 30. lpp.

►►► 29. lpp.

Jurģis cieši palika pie sava lēmuma un iestājās Salacgrīvas vidusskolas Rīgas jūrskolas Salacgrīvas filiālē, bet līdz pirmajai praksei lielākie redzētie kuģi bija kolhoza Atlantijas zvejas kuģi, tādas tupelītes vien, tāpēc elpa aizrāvās, kad Klaipēdas ostā, kur notika komandas maiņa, viņš ieraudzījis "Latvijas kuģniecības" tankkuģi "Estere", uz kura praksi gājis kopā ar puisiem no Rīgas un Engures jūrskolas. Ar pirmo praksi Jurģim laimējās. "Pirmā prakse un pirmā jūras pieredze bija ļoti laba, interesanta un aizraujoša kopā ar vienaudžiem. Kapteinis Anatolijs Šapašņikovs bija ar ziemeļu navigācijas pieredzi, pats pavisam jauns bija kļuvis par kapteini un mūs, kadetus, tiešām audzināja un pieskatīja. Darba dienas beigās, ejam gar Anglijas krastiem, kapteinis visus kadetus uzsauca augšā uz tiltiņa un paziņo, ka stūrmanis uzraudzīs navigāciju, bet visi kadeti pēc kārtas stāties pie stūres. Arī tad, kad savārtīgām ziepes, kapteinis, protams, aizrādīja, bet tas vairāk bija – pakratīt ar pirkstu."

Otrā prakse Jurģim izvērtās par īstu pārbaudījumu. Tikko bija iepazinies ar meiteni, kura vēlāk kļuva par sievu, tāpēc pieci ar pus mēneši jūrā likās kā mūžība. "Tik ilgi būt projām no krasta, kad krastā gaida meitene, tas bija traki. Sāku aizdomāties, vai tiešām vēlos būt jūrnieks? Jūrskolu tomēr apņēmos pabeigt, un tad jau redzēs, ko tālāk, jo pirms jūrskolas mācījos mūzikas skolā, iesākumā spēlēju vijoli, bet pēc neveiksmīga lēciena Salacā satraumējos un pārgāju uz trompeti, spēlēju pūtēju orķestrī "Enkurs" un draugu veidotā mūzikas *blicē* ar mazu džeza piesitienu."

Kad jūrskola bija pabeigta, Jurģa domas līdinājās kopā ar mūzikas skaņām, līdz mammas teiktais viņu nolika atpakaļ uz zemes, pareizāk sakot, uz jūras takas. "Mamma bija mūsu ģimenes dzelzs lēdija, un viņa stingri pateica: "Čalīt, ja esi iesācis apgūt jūrnieka profesiju, tad esi tik labs, turpini! Tev jāodas studēt uz Jūras akadēmiju, kad to pabeigsi un būsi ieguvis augstāko izglītību, varēsi darīt, ko vēlies!" Kādu brīdi turējos pretim, arī tēvs teica, ka tā ir mana izvēle, ko darīt tālāk, līdz beidzot



padevos mammas spiedienam un aizgāju uz akadēmiju. Aiz spīta pats sev pateicu – es to akadēmiju pabeigšu! Taču visu laiku biju pārliecināts, ka pēc akadēmijas nodarbošos ar mūziku."

Akadēmijas laiks esot bijis spraigs un interesants: mācības īpašas problēmas nesagādāja, laba draugu kompānija, ballītes, kāds aizgāja praksē, cits atgriezās, visu laiku notika kustība. Ceturtajā kursā pat sācis likties, ka uz lekcijām vispār nav ko piestaigāt, bet tad pēc kāda eksāmena pasniedzēja teikusi: "Jurģīt, būs vēlreiz jāatnāk uz eksāmenu!"

"Tad noskanēja klikšķis – nav labi, tā tālāk nedrīkst turpināties! Jūrniecības priekšmeti man viegli padevās, jo labus pamatus Salacgrīvā bija ielīcis Valdis Ozoliņš, un viņa iedotā

zināšanu bāze tiešām bija pamatīga," stāsta Jurģis. "2005. gadā absolvēju Jūras akadēmiju, un pēc izlaiduma nonācu izvēles priekšā – ko tālāk?"

Jāsāk dzīvot

Jāsāk dzīvot, kad galvā plosās viesulis, attiecībās notiek īsts ņigu ņegu, bet loģika saka: tu esi tik daudz laika veltījis, lai iegūtu augstskolas diplomu un profesiju, vai tiešām tas ir bijis zemē nomests laiks un veltīgi iztērēta enerģija? Darbs uz tankkuģiem nevilināja, draugi ieteica doties uz "Hanzu". "Sāku strādāt par trešo stūrmani uz kuģa "HORNCLIFF", ko varētu dēvēt par dažādu kravu pārvadātāju (konteineri, rūmes refrīžeratorkravas, Ro-Ro u. c.). Darbs bija interesants, reiss trīs ar pus mēneši, bet mājās vienmēr notika ķīviņi. Ceļā no Kostarikas uz Eiropu no sievas saņēmu vēstuli, ka mūsu attiecības ir galā. Savanīt sievu nevar, rakstu, bet viņa neatbild. Vakara saulriets man bija īsts pārbaudījums, visapkārt plašais okeāns, nav īsti ar ko nodarbināt prātu, galva pilna tikai ar paša domām un problēmām. Kad atgriezos krastā, ar sievu visu mierīgi izrunājām un vienojāmies, bet skaidrs bija viens – garie reisi man nederēs. Ja ar šodienas pieredzi atgrieztos tajā laikā, es, visticamāk, būtu rīkojies citādāk, bet tolaik – divdesmit četrus gadus jaunam cilvēkam, kuram nav pieredzes veidot attiecības, bet hormoni trako, nemaz nebija viegli tikt galā ar domām, kas riņķoja un plosījās galvā. Krasts mani tiešām ļoti ietekmēja. Reizēm atcerējos tēva teikto par jūrnieka profesiju, arī savu spītu studiju laikā, un tad pašam sev bija jāatzīst, ka man tajā jūrā kaut kas patiešām patika un krastā īsti nemaz negribu palikt."

Ambīcijas

Strādājot par 3. palīgu uz kompānijas "Tallink" prāmjiem, Jurģis izbrauca Baltijas jūru maršrutā Rīga-Stokholma, tomēr nesaskaņas ar kapteini vecāko palīgu un darba grafiks lika meklēt jaunas iespējas. Draugi no Salacgrīvas strādāja Ziemeļjūrā un deva padomus. Aberdīnā izgājis kursus, 2006. gadā Jurģis sāka strādāt Ziemeļjūrā uz naftas platformu sardzes kuģa. Viņš stāsta,

ka tie ir tādi nelieli kuģīši, mazāki par trīs tūkstošiem bruto tonnu, bet nav ne vainas, lai atspertos karjerai. "Tajā laikā sāku domāt par karjeru, jo akadēmijas diploms man bija un iegūtā izglītība ļāva domāt pat lielākiem kuģiem. 2007. gadā pārgāju strādāt uz *offshore* kuģiem, kas apgādā platformas ar visu nepieciešamo, bet arī tie kuģi tajā laikā vēl nepārsniedza trīs tūkstošus bruto tonnas. Biju jau kļuvis par kapteiņa vecāko palīgu, tāpēc darbs uz šāda kuģa lika aizdomāties, ka pienācis laiks raudzīties lielāka kuģa virzienā un kļūt ambiciozākam.

Ko meklēju, to arī atradu. 2013. gada maijā sāku strādāt par vecāko palīgu uz Norvēģijas kompānijas apgādes kuģa, tad dažādu krīžu dēļ šī kompānija kļuva maksātnespējīga, mainījās īpašnieki, taču kuģi joprojām tie paši, uz kuriem sāku un joprojām turpinu strādāt, tikai tagad kuģu īpašnieki ir amerikāņi ar reģionālo filiāli Skotijā."

Karjera

"Kad strādāju par vecāko palīgu pie norvēģu kapteiņa, lēnām sakrāju nepieciešamo cenzu, nokārtoju diplomu bez ierobežojuma, un tad jau varēja sākt domāt par kapteiņa uzpleciem. Tolaik man bija pieredze darbā ar dažādiem kapteiņiem, tāpēc likās, ka daudzās jomās esmu spējīgāks un zinošāks, vai gan citādi kapteiņi meklētu manu palīdzību un nāktu konsultēties, reizēm pat likās – pavisam vienkāršos jautājumos? Tas, protams, cēla pašapziņu – es taču varu būt kapteinis! Kad jautāju kapteinim, kā viņš skatās uz manām karjeras iespējām un izaugsmi, vai manī saskata kādu potenciālu, viņš atbildēja: "Tu jau rīt vari iet par kapteini!"

Veiksmīgai jūras karjerai vajag, lai visi puzzles gabaliņi būtu savās vietās. Ļoti svarīgi, kāda ir kompānijas politika, biznesa uzbūve un menedžmenta kompāniju filozofija un arī tas, vai kompānija ieklausās savu kapteiņu viedokli. Bija gandrīz viss vajadzīgais, lai Jurgis varētu kļūt par kapteini, vēl tikai vajadzēja kuģi. "2016. gadā rudenī kompānija vienu kuģi ņēma laukā no *parkinga*, lai sagatavotu "Statoil" kontraktam, un šim kuģim vajadzēja kapteini.

Mans kapteinis ilgi nevarēja izlemt, vai vēlas pieņemt jauno kuģi, beigu beigās menedžments uz jauno kuģi norīkoja mani. Kapteinis mazliet dusmojās un teica, ka nelaidīs valā, kamēr nesameklēšu sev vietnieku, kuram ir visas nepieciešamās prasmes, to skaitā divu gadu darba pieredze Ziemeļjūrā. Nodomāju, ka šis darbs taču bija jādara kruinga departamentam, bet sāku pārskatīt savu draugu listi un ieraudzīju Kārlī Irbenieku, par kuru biju pārliecināts, ka viņš ir piemērots šim amatam. Otrā rītā kapteinis priecīgs, jo esmu viņam ieteicis tiešām kārtīgu speciālistu, un jau pēc divām nedēļām Kārlis atbrauca mani nomainīt." Tagad Kārlis Irbenieks, tāpat kā Jurgis Simsons, ir kapteinis, abi strādā Ziemeļjūrā uz *offshore* kuģiem un abi ir pārliecināti, ka pats grūtākais jūrā ir darbs ar cilvēkiem.

Pats grūtākais un atbildīgākais ir darbs ar cilvēkiem

– Ko nozīmē stāvēt nezināmā priekšā, no vecākā palīga kļūt par kapteini?

– Biju pilns entuziasma. Tajā laikā likās – beidzot tas mirklis ir pienācis! Es zinu, kā strādāt, saprotu, ko darīt, jo, strādājot pie iepriekšējiem kapteiņiem, vienmēr analizēju, ko varētu darīt labāk, bet īpaši izvērtēju, ko labu no viņiem varu mācīties un pārņemt savā darbā. Kamēr esi vecākais palīgs, tu kaut ko vari tikai ieteikt kapteinim, bet gala lēmumu pieņem pats kapteinis, un ne vienmēr tas sakrīt ar tavu viedokli. Taču vienmēr esmu kapteini respektējis, jo subordinācijai jābūt.

Pirmais brīdis par kapteini tiešām bija emocijām bagāts. Pāris dienas līdz reisam bija laiks nomierināt emocijas, tad sākās neliela iekšēja trauksme – tā, tagad man aiz muguras neviens vairs nestāvēs, visi lēmumi būs mani, un visa atbildība gulsies tikai uz maniem pleciem. Joprojām atceros, kā sēdēju Oslo lidostā un nezināju, ko no jaunā darba sagaidīt, jo nekad to vēl nebiju darījis.

– Kāda tad bija pirmā pieredze kapteiņa amatā, ņemot vērā, ka kuģis vairāk par gadu bija nostāvējis bez darba?

– No menedžmenta saņēmu ziņu, ka 28. septembrī kuģim jābūt kā muzejam, tip – top gan tehniskā, gan vizuālā ziņā, bet faktā redzu, cik nolaists ir kuģis, un apzinos, ka pāris nedēļu laikā visu nevar izdarīt. Poļu kapteinis, kas nodeva kuģi, skatās uz mani un redz, ka esmu pavisam sašļucis, un saka: "Jurgī, nesatraucies, protams, no tevis prasa kuģi kā skaistu muzeju, bet mūsu resursi ir tādi, kādi tie ir, tāpēc ņem visu vieglāk." Sēžu uz tiltiņa, pārdzīvoju, cik viss nolaists, kur nu vēl visas tehniskās problēmas. Apkalpei tagad vajadzētu saraut, bet no viņiem nevaru to prasīt, jo jāievēro darba stundu grafiks, problēma problēmas galā. Domāju, cik labi bija, kad strādāju par vecāko palīgu. Bija lielas pārdomas, bet atziņa viena – jādara viss, kas manos spēkos. Lai arī kā gāja, kuģi veiksmīgi sagatavojām reisam, protams, tas nebija kā muzejs, bet bija tehniskā kārtībā, un klients mūsu kuģi nofraktēja uz trijiem gadiem.

Pirmie pāris reisi bija stresaini un smagi, patiesībā diezgan problemātisks bija viss pirmais kapteiņa gads, jo nācās piedzīvot dažādus incidentus, arī dīzeļa noplūdes un problēmas kuģa uzturēšanas ziņā. Ātri kaut ko panākt nav iespējams, resursi ir tik, cik tie ir, bet visgrūtākais kapteiņa amatā ir darbs ar cilvēkiem, jo mūsdienās atbildīgi strādāt grib tikai retais, un tad, vai nu ej auklēties, vai pildi bezjēdzīgu birokrātisku dokumentu kalnus.

– Vai pareizi saprotu, ka kuģa apkalpe kapteini nerespektē?

– Varbūt tas nav pareizais apzīmējums, bet tie instrumenti, ar ko kapteinis var strādāt, kļūst ļoti vāji, reizēm tie kapteinim vispār tiek atņemti. Kaut vai tad, ja tev uz kuģa ir pamatīgs slais. Ir jāiziet cauri papīru kalniem un nebeidzamām sanāksmēm, lai pierādītu, ka šāds cilvēks uz kuģa nav derīgs. Protams, var teikt, ka norakstīšana ir vienkāršākais risinājums, bet dažās situācijās tieši tā arī vajadzētu rīkoties, jo daži uz kuģa nav pareizajā vietā. To saku no savas pieredzes, un tas ļoti apgrūtina darbu, taču man no tāda cilvēka jāmeģina dabūt laukā labākais. Tā ir māksla, ko skolās nemāca un ko var apgūt tikai dzīves skolā.

►►► 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

Tikai tad, kad sāku strādāt kapteiņa amatā, tā pa īstam sapratu, ka man, lai strādātu ar cilvēkiem, vajadzēs apgūt psiholoģijas māku, jo kompānijā, kurā strādāju, psihologa prasmes tiešām ir jāliek lietā. Diemžēl visiem cilvēkiem ģimenē nav ieliktas šķietami pašsaprotamas vērtības: godīgums, taisnīgums, attieksme pret darbu, un ja tas nav iemācīts ģimenē, tad tas ir jādara kapteinim, lai cik jocīgi tas arī izklausītos.

– Vai pieaugušam cilvēkam ir tik viegli iemācīt to, kas nav ieadzināts no bēnu dienām?

– Tas nav viegli, tāpēc jau teicu, ka kapteiņa darbā vissarežģītākais ir darbs ar cilvēkiem, panākt, lai cilvēks pilda savus pienākumus, izdara prasīto un dara to atbildīgi, jo kuģis ir nedroša vide ar milzīgiem negadījumu riskiem.

– Darba devējs taču ar katru jūrnieku noslēdz līgumu, kurā ierakstīti viņa pienākumi, tiesības un atalgojums. Ja kāda no pusēm, šajā gadījumā jūrnieks, nepilda savus tiešos pienākumus, būtu tikai loģiski, ja viņš zaudē savu kontraktu. Cik saprotu, tā īsti nenotiek, tāpēc atklājiet, kādi kapteiņa rīcībā ir instrumenti, lai izpildītu šķietami neiespējamo misiju?

– Mana darbadevēja menedžments no kapteiņa sagaida, ka viņš atradīs pareizo pieeju ar katru apkalpes locekli, runās individuāli, motivēs, apmācīs viņu un gadījumā, ja cilvēkam ir īpašs skatījums uz saviem darba pienākumiem, tad kapteinis saprotamā veidā paskaidros, kas tieši no viņa tiek prasīts un sagaidīts. Kapteiņa pienākums ir katram apkalpes loceklim izskaidrot, kā droši un pareizi paveikt prasīto, un te atkal atgriežos pie iepriekš teiktā – kapteinim jābūt psihologam, lai motivētu cilvēku strādāt. Godīgi sakot, kapteiņa karjeras sākumā tieši to man bija visgrūtāk aptvert: kā var būt, ka cilvēks atnāk strādāt uz kuģa, bet ignorē prasības, cilvēks paraksta kontraktu, bet uz pienākumu pildīšanu viņu vajag vēl īpaši motivēt. Jāatvainojas tiem, kuri nav auguši ģimenē, dzīvē mēdz būt dažādas situācijas, taču mani vecāki tiešām ieadzināja pašsaprotamas lietas,

godīgi, atbildīgi paveikt darbu. Bet tagad cilvēks var mierīgi pateikti – šodien neiešu un nedarīšu.

– Un tad kapteinis saka – nē, tu iesi un darīsi!

– Tā gluži nedrīkst teikt, un nenostrādā arī tas, ja atgādini par darba līgumā ierakstīto, ir jāmeklē istā pieeja.

– Tad jau ar baltiem cimdziem?

– Arī ne gluži, bet uz to pusi. Pats esmu jutis, un arī kolēģi saka to pašu – ja kapteinis atļaujas pateikt kādu skarbāku vārdu, apkalpei ir pietiekami daudz instrumentu, lai pazīnotu kompānijai par savu neapmierinātību ar kapteiņa rīcību.

– Viņi iet ar MLC konvencijas karogu?

– MLC ir viens no ieročiem, bet ir vēl citi rīki, kā pasūdzēties, pēc kā kapteinim jāiet cauri tādām birokrātijas dzirnavām un jāraksta papīru kaudzes, lai attaisnotu savu lēmumu, domu un rīcību, kāpēc kapteinis attiecīgajā reizē rīkojās tieši tā. Kapteiņi kļūst arvien neaizsargātāki, jo viņu stingrie lēmumi tiek apšaubīti, un no kapteiņa prasītas tādas lietas, ko pēc būtības vajadzētu risināt pavisam citā līmenī un veidā. Vismaz tā tas notiek kuģošanas segmentā, kurā es strādāju.

– Jūsu teiktais ir pavisam satraucošs stāsts, jo pirmais, kas šādā situācijā cieš, ir kuģošanas drošība.

– Tieši tā, incidenti notiek un pēc tam tiek izanalizēti kompānijā. Kad iznāk runāt ar menedžmentu vai superintendentu, neko necenšos noklusēt un viņiem atklāti paužu savu viedokli par incidentiem un cilvēkiem, kuri nepilda savu darbu. Zinu, ka daži kapteiņi ir gatavi pieciest slaidu izdarības uz kuģa, mēģina saprast, kā strādāt, lai viņu dēļ notiktu starpgadījumi, bet nav gatavi iet cauri trakajai birokrātijas gaļasmašīnai.

– Kādu ceļu ir izvēlēties kapteinis Jurgis?

– Cenšos strādāt, kamēr vēl redzu iespēju neiziet no drošības, likumu un morāles rāmjiem. Bija laiks, kad, apkalpi komplektējot, prasīja kapteiņa viedokli, saņēmām CV, lai iepazītos ar

kandidātu. Godīgi sakot, CV par cilvēku neko nepasaka, jo papīrs pacieš visu un sarakstīt var zilus brīnumus, taču par visu var pārliecināties darbā vai vismaz darba pārrunās. Pietiek ar desmit piecpadsmit minūtēm, lai varētu pateikt, kas tas par cilvēku. Man pats svarīgākais, lai cilvēkam ir vēlme strādāt, pārējo es viņam iemācišu. Kopā ar palīgiem apkalpei rādām paraugu un mēģinām katram individuāli atrast pareizo pieeju. Tas, protams, prasa laiku un nervus, bet esmu izvēlējis šādu darba metodi. Nevaru mainīt kompānijas politiku, bet varu darīt labāko, lai mana apkalpe strādātu ar maksimālu atdevi. Jebkurā krīzes situācijā mans kā kapteiņa vārds būs pēdējais.

Ievēroju, ka liela daļa cilvēku nāk strādāt jūrā tikai naudas dēļ, viņi pret jūru nejūt patiku, cieņu un bijību, un tad kapteinim, vecākajam palīgam un vecākajam mehāniķim sākas problēmas, jo atkal un atkal jāmēģina pārliecināt cilvēku, kāpēc jūrā nedrīkst pieļaut pat vismazāko nolaidību. Jūra neko nepiedod. Ja tikai nauda ir motivācija, tad problēmas ir garantētas.

– Incidenti jūrā notiek, un lielākoties tas ir cilvēka faktora dēļ.

– Ir pierādīts fakts, ka astoņdesmit līdz deviņdesmit procenti negadījumu notiek cilvēka faktora (*human factor*) dēļ. Beidzamais skaļākais incidents mūsu kompānijā bija gadījums, kad apgādes kuģis iebrauca naftas platformā. Uz naftas platformas apgādes kuģiem darba specifika ir tāda: ostas bāzē kuģis uzņem visu platformai nepieciešamo, sākot ar uršanas šķidrumiem, beidzot ar pārtiku, tad nogādājam šo kravu uz naftas platformu, ņemot vērā laika apstākļus. No platformas jāstāv drošā attālumā, jārespektē visas viņu vajadzības un jāgaida, kad varēs izkraut kravu. Ja laika apstākļi nav labvēlīgi, kuģi parasti nostājas zemvēja pusē, drošākā attālumā, lai, ja nu kas, neuznestu kuģi virsū platformai. Arī avāriju izraisījušais kuģis stāvēja zemvēja pusē, jo laika apstākļi neļāva izkraut kravu, prognozes kaut ko cerīgu rādīja uz rīta pusi, tāpēc kapteinis vakarā nodeva rīkojumus, stūrmanis visu saprata un akceptēja, bet... pēc divdesmit minūtēm kuģis ar degunu

iebrauc tieši platformā. Paldies Dievam, viss beidzās tikai ar vieglu kuģa degungala deformāciju. Loģisks jautājums – kas notika? Ir lietas, ko īsti nekad neuzzināsim, jo nav patiesās versijas, ko tieši darīja vai nedarīja sardzes stūrmanis. Lai gan patieso cēloni varētu pierādīt, menedžments to nevēlas afišēt, bet, analizējot situāciju, atklājās virkne pārkāpumu. Iemesli: cilvēka faktors, klāja bezatbildība un nolaidība.

– Kādas konsekvences sekoja pēc incidenta?

– Kuģa laika frakta līgums tika pārtraukts, no darba atbrīvoja kapteini un otro palīgu. Sekoja pamatīga izmeklēšana, visā flotē tika ieviestas preventīvas lietas, tāpat pamatīgi pārbaudīja kapteiņu darbu.

– Cik ļoti Ziemeļjūrā, plānojat darbus, jāreķinās ar laika apstākļiem?

– Ziemeļjūra ir Ziemeļjūra. Mums ir stingri noteikti limiti, kas atļauj strādāt, tomēr kapteiņiem tiek atstātas tiesības šos limitus pārkāpt. Laikam ejot un iegūstot lielāku pieredzi, retāk izmantoju kapteiņa autoritāti strādāt ārpus noteiktajiem limitiem. Parasti ļoti nopietni izvērtēju situāciju un pārbaudu, vai visas papildu drošības sistēmas vajadzības gadījumā nostrādās.

– Reizēm nākas klientam pateikt nē. Cik to viegli izdarīt?

– Jo ilgāk strādāju amatā, jo vieglāk pateikt nē, lai gan no kolēģiem esmu dzirdējis, ka bieži vien komerciālais spiediens ņem virsroku, un pateikt nē ir ļoti grūti. Kad bija mazāka darba pieredze, arī man bija grūti to izdarīt, bet vienmēr apzinājos riskus un sekas. Ar savu zināšanu apjomu un pieredzi pieņemu izsvērtu lēmumu un daru tikai tad, ja apzinos, ka tas ir droši.

– Kas jums palīdz risināt problēmas un pieņemt lēmumus?

– Vispirms vajag nomierināties. Ja esmu uzvilks un jārīcina kāda problēma, nekam citam nevaru pieslēgties, kamēr to neesmu atrisinājis. Ir gadījums konflikta situācijas starp mani un menedžmentu, kad, tās risinot, gribētu visu tā sulīgi aprakstīt, bet tad gluži intuitīvi paņemu pauzi, palpoju svaigu gaisu, nomierinos



Kapteinis Jurgis Simsons kopā ar kuģa apkalpi.



Jurgis ķer vēju un vilni.

un pēcāk visu redzu jau citā gaismā. Parasti, izvērtējot iepriekšējā dienā uzrakstīto, saku paldies Dievam, ka noliku visu uz pauzes, jo reizēm tiešām vajag septiņas reizes nomērit, lai vienreiz nogrieztu. To vienmēr saku arī savai apkalpei: visu pārbaudām – vienreiz, divreiz, trīsreiz...

Kā kapteinim man nākas strādāt arī ar klientiem un atbildēt uz viņu jautājumiem – kāpēc tā braucāt, kāpēc tā rīkojāties vai tā nedarījāt, un reizēm mani lēmumi viņiem ir nesaprotami. Tad pacietīgi jāskaidro, ka allaž cenšos pieņemt klientam izdevīgu risinājumu, protams, pirmajā vietā vienmēr liekot drošību.

– Vai kapteiņa lēmumus menedžments un klienti respektē?

– Klients, ar kuru strādāju jau kopš 2016. gada, manus lēmumus respektē, jo ir pārliecinājies par šo lēmumu pareizību, tomēr nekad nedrīkst aizmirst, ka problēmas var rasties arī rutīnas dēļ, tāpēc vienmēr jābūt modram. Ja karjeras sākumā domāju, ka esmu gatavs strādāt kapteiņa amatā, tad vēlāk nācies iet cauri tādām situācijām, ko pat kapteiņa palīga amatā nebiju pieredzējis. Kapteiņa profesionalitāte ir tā, ka tu spēj pareizi rīkoties nestandarta situācijās un pieņemt pareizus lēmumus. Protams, ir jāprot un jāvēlas strādāt ar cilvēkiem, ko ar katru gadu ir arvien grūtāk darīt, jo pasaulē

viss ir mainījies. Tagad tiešām nākas auklēties ar apkalpi. Var jau būt, ka citās kompānijās viss notiek citādi, bet mana pieredze ir tieši tāda, un, kā redzu, tad tolerance tiek prasīta ne tikai jūras industrijā, bet arī daudz plašākā mērogā. Bet uz kuģa ir grūti būt tolerantam, jo vienmēr jāatceras par riskiem, iespējamām nestandarta situācijām, tāpēc pret darbu nevar būt pavirša un neapzinīga attieksme. Pats esmu visam gājis cauri, tāpēc lieliski zinu, ko domā mana apkalpe, es viņiem redzu cauri. Vienmēr savējiem saku – ja esat sastrādājuši ziepes, atnāciet un godīgi to pasakiet, jo agri vai vēl tas noteikti nāks gaismā, un tad būs vēl lielāks nesmukums.

– Vai ir kāda recepte, kā tikt galā ar stresu?

– Nolikt uz mirkli emocijas malā, īpaši tad, ja redzi netaisnību kādā lietā. Saproti, ka tev ir taisnība, bet jāpiekāpjas kāda cita spiediena priekšā. Parasti savas emocijas neizrādu, vispirms visu cenšos sadedzināt sevī, un ar to pēc tam nākas kaut kā tikt galā. Uz kuģa palīdz svaigs gaiss, sporta zāle un mūzika. Atgriežoties krastā, skriešana, motocikli, darbs piemājas saimniecībā, mūzika un kaitošana. Ne vienmēr izdodas visu sadedzināt un atbrīvoties no apspiestajām emocijām. Varbūt arī ģimene reizēm cieš no manām iekšēji dedzinātām emocijām. Sieva ļoti labi redz, kādas ir bijušas manas piecas nedēļas jūrā, kāds ir bijis reiss.

Īpaši stulbas ir situācijas, kas jārisina cilvēku nopietnu personisko uzskatu konfliktu dēļ. Daudz šādu gadījumu nav bijis, tomēr ir nācies no kuģa norakstīt divus ekipāžas locekļus šādā kontekstā, jo savādāk nu nekā.

Emocijas

Kapteinis Jurgis Simsons saka – ir labi, ja spēj kontrolēt savas emocijas, neko nevajag darīt tikai uz emociju pamata. Viņš pats tieši emociju dēļ ir pieļāvis kļūdas, bet tur neko nevar darīt, dzīves skola ir jāiziet, un tikai tā cilvēks iemācās būt iecietīgāks un vairāk ieklausīties otrā.

Savulaik Jurgis nepabeidza Salacgrīvas mūzikas skolu. Mūziku nolika

►►► 34. lpp.

▶▶▶ 33. lpp.

malā, jo mūziķiem ir jāmuzicē, jurniekiem jāstrādā jūrā. "Bet tad Salacgrīvā satiku pūtēju orķestra diriģentu, kurš mani uzrunāja: "Jurģi, mums ir problēmas ar trompetistiem, nāc spēlēt!" Atkal uzvirzījās patīkamas emocijas. Daudzus gadus trompeti nebiju turējis rokās, jo strādāju taču jūrā, bet diriģents saka – trompete nav liela, vari ņemt jūrā līdzī un pa brīviem brīžiem vingrināties. Tā arī izdarīju, un tagad trompete mani vienmēr sagaida uz kuģa, bet, kad atgriežos krastā, dodos uz savu pūtēju orķestri "Enkurs". Mazliet esmu atgriezies mūzikā. Mājās dažreiz ir strīdi, jo trompete ir ļoti skaļa, tāpēc dažreiz nākas meklēt vietu spēlēšanai ārpus mājas," stāsta Jurģis.

Vairāk ieklausīties otrā, to tiešām kapteinim Jurģim dzīve ir iemācījusi. Tas ir normāli, ka jaunības maksimums liek spuroties pretim vecāku



Pūtēju orķestri "Enkurs" Jurģis Simsons muzicē kopā ar kapteini Kārlī Irbenieku.

padomiem. "Kad pašam ir bērni, tu labāk saproti dzīvi, tagad domāju, ka vēl vairāk vajadzēja ieklausīties vecāku padomos. Paldies mammai, jo tieši viņas stingrā nostāja man dzīvē devusi lielas iespējas, un paldies



vecākiem, kuri ieaudzināja šķietami pašsaprotamas, bet dzīvī tik ļoti svarīgas lietas: būt godīgam, taisnīgam, rūpēties par savu veselību, tuviniekiem, savu kuģa apkalpi un atcerēties, ka dzīvē nav tikai jūra, ir arī krasts," saka Jurģis. "Kamēr tu sev ļauj atkāpties, nekas nenotiek, tāpēc vajadzīga attīstība. Ņem uz dari, kaut vai par spīti!"■

Sarunājās Anita Freiberga

Dzimumu līdztiesības jautājumi ir stratēģiska prioritāte

No 20. līdz 24. oktobrim Barselonā notika "WISTA International" ikgadējā starptautiskā kopsapulce un konference "Kugniecības un tirdzniecības nākotnes dzinējspēks: globālā enerģija izaicinošos laikos".

Konferences laikā vislielākā uzmanība tika pievērsta dzimumu līdztiesības jautājumiem, lai jūrniecības nozarē veicinātu daudzveidību un vienlīdzīgas līderības iespējas visiem.

IMO ģenerālsēkretārs Arsenio Domingezs piedalījās divās galvenajās sesijās: apaļā galda diskusijā par dekarbonizācijas ietekmi uz kugniecības, kruīzu un enerģētikas nozarēm, kā arī noslēguma sarunā pie kamīna, ko vadīja Amerikas kluba izpilddirektore Doroteja Džoanno. Arsenio Domingezs uzsvēra lielo sadarbības nozīmi starp valdībām, kuģu īpašniekiem un zinātniekiem, lai veicinātu jūrniecības nozares pāreju uz degvielām ar zemu un nulles oglekļa emisiju līmeni. Tāpat sarunā tika uzsvērti jūrnieku labklājības nozīme un jūrnieku kriminalizācijas problēmas risināšana, darbā pieņemšanas un dzimumu līdztiesības veicināšana. IMO plānošanas un programmas direktora vietniece Luīze Proktora

sesijā par "IMO-WISTA starptautiskās partnerības atjauninājumiem" uzsvēra, ka uz datiem balstītas iniciatīvas ir būtiskas tālākā politikas izstrādē, kas veicina iekļaujošu attieksmi un līderības iespējas. "Šī partnerība ir ne tikai par informēšanu, bet arī par konkrētu rīcību, jo mēs kopā veidojam iespēju sievietēm strādāt jūrniecībā," norādīja Luīze Proktora.

Otrais IMO-WISTA kopīgi rīkotais pētījums par sievietēm pirmo reizi jūrniecībā sniedz globālu un objektīvu datu kopu par sieviešu līdzdalību publiskajā un privātajā jūrniecības nozarē. Aptauja, kas publicēta 2025. gada maijā, liecina, ka sievietes pašlaik veido nedaudz mazāk par 19 % no kopējā darbaspēka: 19 % no darbaspēka valsts jūrniecības iestādēs un 16 % no privātā sektora darbaspēka (izņemot jūrniekus), kas 2024. gadā bija 176 820 personas, salīdzinot ar 151 979 personām 2021. gadā. Jūrā sievietes joprojām ir ievērojami nepietiekami pārstāvētas, veidojot tikai 1 % no jūrniekiem, bet 5 % studentu, kas iegūst jūrniecības izglītību, ir sievietes, un tas norāda, ka vairāk sieviešu uzsāk jūrniecības izglītības apgušanu nekā pāriet uz darbu jūrā, izvēloties jūrniecības karjeru.

Nākamā IMO-WISTA aptauja par sievietēm jūrniecībā tiks veikta 2027. gadā. Domājot par šo nākamo aptauju, mērķis joprojām ir skaidrs: paaugstināt dzimumu līdztiesības, caurskatāmu rīcību un karjeras iespējas sievietēm starptautiskajā jūrniecības kopienā. Luīze Proktore mudināja visus piedalīties gaidāmajā aptaujā gan publiskajā, gan privātajā sektorā, lai nodrošinātu salīdzināmu datu kopu, kas palīdzētu uzrādīt nepilnības, novērtēt progresu un izstrādāt iniciatīvas, kas atbilst reālām vajadzībām, nevis pieņēmumiem.

IMO jau ir paudusi, ka tā pastiprinājusi savu apņemšanos nodrošināt dzimumu pārstāvību, izmantojot vairākas nesen īstenotas iniciatīvas, tostarp IMO Globālo stratēģiju sievietēm jūrniecības asociācijās 2024.–2029. gadam (TC komiteja apstiprināja 2025. gada jūnijā), Sieviešu līderības un pilnvarošanas (WLE) apmācības kursu sadarbībā ar Pasaules Jūrniecības universitāti (WMU) un "WISTA International", kā arī veidojot programmas, piemēram, SMART-C sieviešu programmu. Dzimumu līdztiesības jautājumi ir stratēģiska prioritāte visos IMO projektos un tehniskās sadarbības darbā.■

Trešajā ceturksnī krītas “Jūrnieku laimes indekss”



2025. gada trešā ceturksņa “Jūrnieku laimes indekss” (SHI), ko tradicionāli apkopojusi “The Mission to Seafarers”, atklāj jūrnieku labklājības lejupslīdi, kas rada bažas par darba un dzīves apstākļu pasliktināšanos jūrā pēc tam, kad pirmajos šī gada ceturkšņos bija vērojama cerīga situācijas uzlabošanās. Jūrnieku vidējais laimes līmenis 2025. gada trešajā ceturksnī no 10 punktiem samazinājās līdz 7,05, salīdzinot ar 7,54 iepriekšējā ceturksnī.

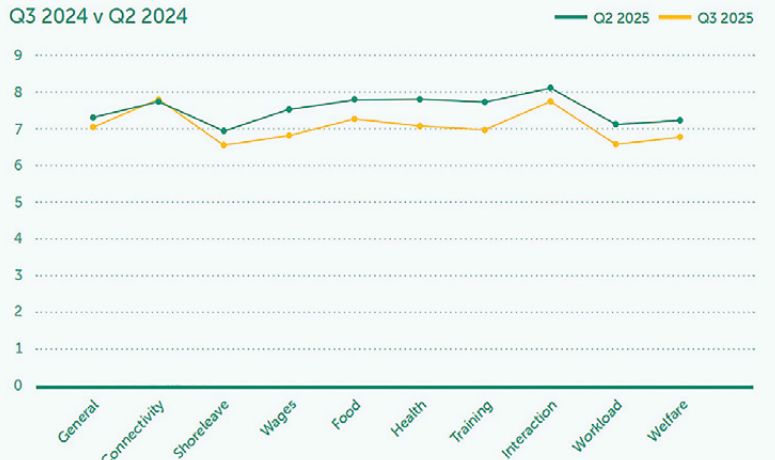
Jaunie dati iezīmē kritumu gandrīz visos dzīves aspektos jūrā: algas, veselība, apmācība, pārtikas kvalitāte un darba slodzes pārvaldība, un tikai digitālā savienojamība uzrāda uzlabojumus. Šāda lejupslīde norāda uz sistēmiskām problēmām, kas turpina apdraudēt morālo līdzsvaru, drošību un noturību visā starptautiskajā tirdzniecības flotē.

Vājinās arī apkalpes sadarbība, kas vēsturiski bija visnoturīgākā un visaugstāk novērtētā joma, un tas liecina, ka jūrniecības darba kumulatīvais spiediens tagad ietekmē pat visspēcīgākās saites uz kuģa.

“Šie rezultāti ir skaidrs brīdinājums. Jūrnieki mums saka, ka pieaugošais operatīvais spiediens, pieaugošais administratīvais slogs un pastāvīgais apkalpes trūkums nopietni ietekmē viņu labsajūtu. Šī ir problēma, kas jārisina visai nozarei. Jūrniekiem ir nepieciešama mūsu līdzjūtība, atbalsts un aizstāvība. Bez jēgpilnas rīcības jūrniecības nozare riskē padziļināt savu darbā pieņemšanas un noturēšanas krīzi, radot tālejošas sekas drošībai, ilgtspējībai un globālās tirdzniecības stabilitātei,” aptaujas rezultātus komentēja “The Mission to Seafarers” direktors Bens Beiljs. “Jūrnieki pastāvīgi uzsver, ka uzticama piekļuve internetam joprojām ir būtiska ģimenes attiecību uzturēšanai un garīgās veselības atbalstam. Tomēr daudzi respondenti atzīmēja būtiskas atšķirības starp kuģiem, dažām apkalpēm baudot stabilu savienojumu, savukārt citām joprojām ir grūtības, ko rada augstas izmaksas

Happiness Data

Q3 2024 v Q2 2024



un ierobežoti dati. Daudzi respondenti aprakstīja, ka jūtas pārslogoti, atpūtas laika pārkāpumi ir ikdienišķa parādība, daudzi ziņoja par hronisku nogurumu, pieaugošu stresu un to, ka dokumentācijas prasības aizēno faktisko drošības praksi. Daži savus kuģus salīdzināja ar peldošiem cietumiem, jo iespējas izkāpt krastā turpina samazināties – gan tādēļ, ka kuģi ostās uzturas īsāku laiku, gan ierobežojošu noteikumu un pārmērīgu transporta izmaksu dēļ.”

Neskatoties uz šīm problēmām, indekss atspoguļoja arī jūrā strādājošo noturību. Daudzi respondenti pārdarīja lepnumu par savu profesiju un pateicību par ciešajām attiecībām starp apkalpēm. Tomēr kopējā aina joprojām ir satraucoša. Lejupslīdes plašums gandrīz visās labklājības jomās liecina, ka operacionālais un ekonomiskais spiediens pārsniedz šī gada sākumā sasniegtos ieguvumus.

Krasta atvaļinājumam atkal ir jākļūst par normu, nevis izņēmumu

Jūrniekiem arvien grūtāk ir nokāpt krastā, un jauni pētījumi liecina, ka kopš pandēmijas ir strauji samazinājusies piekļuve krasta atvaļinājumam. Aptauja atklāja, ka galvenie šķēršļi, kas kavē apkalpes locekļus

pamest savus kuģus, ir darba slodze uz kuģa, īsa uzturēšanās ostā un uzņēmuma vai ostas ierobežojumi.

ITF Jūrnieku trasta pētījumā “Shore Leave and the Future of Port-Based Welfare” konstatēts, ka kopš 2020. gada jūrnieku pavadītais laiks labklājības krasta centros samazinājies par 61 %. Gandrīz septiņi no desmit respondentiem norādīja, ka lielākā daļa apkalpes locekļu tagad krastā pavada mazāk nekā divas stundas, ja viņiem vispār rodas tāda iespēja.

Šie secinājumi atspoguļo Pasaules Jūrniecības universitātes (WMU) 2025. gada sākumā publicēto ziņojumu, kurā atklāts, ka 25 % jūrnieku vidēji sešarpus mēnešu līguma laikā nebija pavadījuši krastā atvaļinājumu un gandrīz puse pavadīja krastā mazāk nekā trīs stundas.

“The ITF Seafarers’ Trust” vadītāja Keitija Higinbotoma norādīja, ka aptaujas dati liecina par skaidru neatbilstību starp nozares retoriku un realitāti. “Ja mēs nopietni uztveram MLC regulu, kas pieprasa, lai jūrniekiem tiktu piešķirts atvaļinājums krastā viņu veselības un labsajūtas uzlabošanai, mums jānodrošina, ka operacionālie un komerciālie faktori nepadara šo noteikumu bezjēdzīgu,” viņa teica.

▶▶▶ 35. lpp.

Ziņojumā brīdināts, ka bez rīcības var veidoties "apburtais loks" – mazāk apkalpes locekļu dosies atvaļinājumā krastā, kas novedīs pie krasta jūrnieku labklājības pakalpojumu pasliktināšanās, un labklājības centru aizvēršana vēl vairāk samazinās jūrnieku iespējas iziet krastā. Nozares pārstāvji apgalvo, ka lejupslīdes apturēšanai vajadzēs kuģu īpašnieku, regulatoru un labklājības organizāciju koordinētu sadarbību. "Jūrnieku labklājība ir atkarīga no kopīgas atbildības," sacīja Starptautiskās Kristīgās Jūrniecības asociācijas (ICMA) ģenerālsēkretārs Džeisons Zuidema. "Iespējai izkāpt krastā atkal jākJūst par normu, nevis izņēmumu."

42 % jūrnieku paredz pārtraukt darbu jūrā pirms 55 gadu vecuma

Arī "Danica Crewing Specialists" 2025. gada jūrnieku aptauja, kurā piedalās galvenokārt Austrumeiropas un

UZZIŅAI

"Danica" aptaujas datubāzē ir gandrīz 73 tūkstoši jūrnieku no visas pasaules, un aptauju aizpildīja gandrīz 8000 jūrnieku, kas ir par 10 % vairāk nekā 2024. gadā. Dati tikai apkopoti laikā no 2025. gada maija līdz oktobrim, un lielākais respondentu skaits bija vecākās amatpersonas.

Filipīnu jūrnieki, atklāj, ka jūrnieka profesija piedzīvo arvien lielāku spiedienu, pieaug stresa līmenis un priekšlaicīgas pensionēšanās gadījumu skaits, pašlaik 42 % jūrnieku paredz pārtraukt darbu jūrā pirms 55 gadu vecuma. Tas veicinās jūrnieku trūkumu, jo īpaši augstāko amatpersonu vidū.

Garīgā labklājība joprojām rada arvien lielākas bažas – 44 % jūrnieku ziņo par stresu pēdējā līguma laikā (salīdzinājumā ar 35 % 2024. gadā), un 16 % norāda, ka jūtas garīgi nomākti. Tomēr arvien vairāk darba devēju atbalsta apkalpes labklājību, izmantojot privāto medicīnisko

apdrošināšanu, kas tagad sedz 24 % jūrnieku un viņu ģimeņu, kas ir par 33 % vairāk nekā 2019. gadā.

Tomēr rezultāti liecina arī par pozitīvām norisēm labklājības, apmācības un apkalpes noturēšanas jomā. Arī apmierinātība ar apmācībām ir uzlabojusies – 64 % respondentu tās novērtē kā "ļoti" vai "ārkārtīgi noderīgas". Jauna apmācību kategorija ir kibernetika. Kopējais noturības rādītājs pieaug, jo arvien vairāk jūrnieku izvēlas ilgāk palikt pie pašreizējiem darba devējiem, kas liecina par lielāku lojalitāti un stabilitāti darbaspēkā.

"Mēs redzam satraucošas pazīmes saistībā ar stresu un priekšlaicīgu pensionēšanos, un tas mums liecina, ka nozarei ir jādarbā vairāk, lai jūrniecība kļūtu par ilgtspējīgu un pievilcīgu karjeru," sacīja uzņēmuma "Danica Crewing Specialists" rīkotājdirektors Henriks Jensens. "Progress apmācībā, apdrošināšanā un lojalitātē ir iepriecinošs, taču reālas pārmaiņas nozīmē atbalstīt visus jūrnieka dzīves aspektus jūrā."■

Jūras tirdzniecība ir pakļauta spiedienam

ANO Tirdzniecības un attīstības ģenerāldirektorāts (UNCTAD), pamatojoties uz "Clarksons Research" kuģniecības izlūkošanas tīkla datiem, secina, ka globālā kuģniecība saskaras ar trauslu izaugsmi, pieaugošām izmaksām un pieaugošu nenoteiktību politiskās spriedzes dēļ, kas maina tirdzniecības modeļus, pārveido jūras tirdzniecību un maina jūras ceļu maršrutus. Globālā kuģniecība, kas apkalpo vairāk nekā 80 % no pasaules tirdzniecības, ir pakļauta milzīgam spiedienam, pieaugošām izmaksām un nenoteiktībai. UNCTAD 24. septembrī publicēja "Jūras transporta pārskatu 2025", kurā teikts, ka pēc nelielas 2,2 % izaugsmes 2024. gadā jūras tirdzniecība 2025. gadā samazināsies līdz 0,5 % atzīmei.

Kuģi, kas kādreiz cauri Sarkanajai jūrai ceļu veica dažu dienu laikā, tagad nedēļām ilgi kuģo ap Labās Cerības ragu. Kravu pārvadājumi ir augsti un svārstīgi, piegādes ķēdes ir trauslas, un ostu darbības traucējumi kļūst hroniski.

Kuģu maršrutu novirzīšana palielināja tonnāžu līdz rekordaugstam 6 % līmenim 2024. gadā, kas ir gandrīz trīs reizes straujāks nekā tirdzniecības apjoma pieaugums. Līdz 2025. gada maijam Suecas

kanāla apkalpotā kuģu tonnāža bija par 70 % zemāka nekā 2023. gadā, savukārt Hormuza šaurums, caur kuru tiek šķērsota 11 % no pasaules tirdzniecības un trešdaļa no naftas, ko transportē pa jūru, saskārās ar traucējumiem un riskiem.

Amerikas Savienoto Valstu un vairāku tirdzniecības partneru politiskie lēmumi, tostarp jauni tarifi un ASV ostās noteiktās nodevas ārvalstīs būvētiem vai ārvalstu ekspluatētiem kuģiem, palielina izmaksas un vairo nenoteiktību. Arī enerģijas transportēšana piedzīvo pārejas posmu: ogļu cenas pieauga, naftas apjomi saglabājās nemainīgi, bet to maršruti bija garāki, un gāzes tirdzniecība palielinājās. Akumulatoriem, atjaunojamajai enerģijai un digitālajai ekonomikai vitāli svarīgie minerāli kļūst par jaunu spriedzes avotu. Konkurence par piegāžu nodrošināšanu un pievienoto vērtību rada jaunas prasības transportam un loģistikai.

Garāki maršruti nozīmē arī lielākas emisijas. Kuģniecības siltumnīcefekta gāzu emisijas 2024. gadā pieauga par 5 %. Tikai 8 % no pasaules flotes tonnāžas ir aprīkoti alternatīvo degvielu izmantošanai, un kuģu pārstrādes rādītāji joprojām ir zemi.

IMO nulles neto emisiju ietvars, kura pieņemšanu izskatīja 2025. gada oktobrī, noteica virzienu uz nulles neto emisijām līdz 2050. gadam, ieviešot globālu degvielas standartu un oglekļa emisiju cenu noteikšanas mehānismu starptautiskajai kuģniecībai. Iegūtie ieņēmumi varētu palīdzēt finansēt taisnīgu pāreju, tostarp jaunattīstības valstīs un vismazāk attīstītajās valstīs.

UNCTAD ziņojumā brīdināts, ka jūras transporta dekarbonizācija radīs ievērojamas izmaksas, tostarp flotes atjaunošanai, ostu pielāgošanai un alternatīvo degvielu infrastruktūrai. Lai veicinātu pāreju, būs nepieciešami skaidri regulatīvie signāli, lielākas investīcijas un sadarbība starp valdībām, nozari un finanšu dalībniekiem.

Tāpat nozari pārveido un ietekmē arī citas būtiskas pārmaiņas, tostarp automatizācija un digitalizācija, kas sola efektivitāti, bet arī palielina kiberriskus.

Jūras transports jau iepriekš ir pārcietis vētrains jūras, bet nekad tik daudz pārmaiņu vienlaikus. Nozare pielāgosies. Jautājums ir, vai pielāgošanās būs pārvaldīta vai haotiska, iekļaujoša vai šķērjoša, ilgtspējīga vai vienkārši izdzīvošanai piemērota.■

Dānijas loči brīdina par “ēnu flotes” iespējamo apdraudējumu drošībai



Bjerne Cēzars Skinnerus ir jūrnieris, Dānijas Jūras virsnieku asociācijas biedrs, Dānijas Jūras loču asociācijas priekšsēdētājs, tiesnesis Dānijas Jūras un komercielu augstākajā tiesā. Aukstā kara laikā 80. gados viņš vairākus gadus dienējis Jūras spēkos, 90. gados strādājis uz gāzes tankkuģiem, bet tagad jau vairāk nekā 26 gadus ir locis gan valsts loča dienestā “DanPilot”, gan privātajā sektorā, nodrošina drošu kuģu navigāciju Dānijas ūdeņos.

“Danwatch” pētnieciskajam žurnālistam Jakobam Kjēgam Boram viņš atzīst, ka, neskatoties uz ilgo darba stāžu, nekad neko tādu nav piedzīvojis, ko tagad viņš redz uz naftas tankkuģiem Dānijā un Baltijas jūrā: Krievu militārām uniformām līdzīgos tērpos gērbti cilvēki atrodas uz civilajiem kuģiem un elpo ločiem pakausī. “Svarīgi dokumenti pazūd bez pēdām, nekāda sadarbība, nevājošs tonis un pilnīga slepenība. Tas pārsniedz manu trakāko iztēli,” saka pieredzējušais locis, stāstot par Krievijas “ēnu floti”, kas katru dienu caur Dāniju kuģo cauri ar sankcijām pakļauto Krievijas naftu.

Dānijas Karaliskā Jūras kara flote kopā ar NATO sabiedrotajiem cenšas apkopot pēc iespējas vairāk informācijas par “ēnu flotes” kuģiem, izmantojot operāciju “Baltijas sardze”, taču tikai loči faktiski novēro klāja darbību, jo daļa no loču pienākumiem ir pievērst uzmanību kļūmēm un trūkumiem uz kuģiem, kas kuģo Dānijas ūdeņos, un ziņot par tiem varas iestādēm. Faktiski loču dienests ir vienīgā institūcija, kas Dānijai sniedz

ieskatu informāciju par to, kas patiešībā notiek uz kuģiem.

“Ir biedējoši redzēt militāri gērbtus vīriešus stāvam sardzē. Ja viņi būtu civilā apģērbā, jūs viņus nepamanītu, bet esmu pārliecināts, ka tā ir daļa no taktikas, lai viņus pamana. Ne tikai mēs, loči, bet arī kuģa apkalpe, tāpēc viņi neuzdrošinās darīt neko tādu, ko krievi nevēlas,” saka Skinnerups.

Kā atzīst pieredzējušais locis, atšķirībā no agrākajiem laikiem, kad uz kuģiem bieži vien valdīja laba sadarbība, tagad viņš piedzīvo, ka loči sastopas ar ledainu nelaipību, bieži vien šķiet, ka apkalpe gribētu, lai loči pārāk daudz neredz. Kad loči ierodas uz tilta, viņus sagaida slikta atmosfēra un noslēpumaina slepenība. “Mēs parasti lūdzam parādīt dažus dokumentus, lai pārliecinātos, ka kuģim ir īpašnieki un apdrošināšana, ar kuriem var sazināties vajadzības gadījumā.”



Lai gan situācija ir uzskatāma un nepārprotama, apstiprināta arī ar fotoattēliem, tomēr oficiāli neviens to nav apstiprinājis, tostarp arī Dānijas valsts loča dienests “DanPilot”.

Atbildot uz žurnālistu jautājumiem, “DanPilot” ne apstiprina, ne noliedz loču ziņojumus par vīriešiem formas tērpos, norādot, ka loči ievēro likumā noteikto ziņošanas pienākumu, kad tie saskaras ar acīmredzamām neatbilstībām.

“Mēs rūpīgi sekojam līdzi notikumu attīstībai, taču mums nav nekādu pazīmju par problemātisku mijiedarbību starp mūsu darbiniekiem un kuģu apkalpes locekļiem,” preses konferencē teica “DanPilot” pārstāvis.

Dānijas ārlietu ministrs Larss Lekme Rasmusens uz žurnālistu jautājumu, vai viņš ar saviem Eiropas sabiedrotajiem apspriedis uniformētu vīriešu atrašanās uz civilajiem tirdzniecības kuģiem Dānijas ūdeņos, ir atteicies atbildēt. Arī Dānijas Sabiedriskās drošības un ārkārtējo situāciju pārvaldības ministrija komentārus nesniedz.

“Ēnu flote” ir pazīstama ar to, ka kuģo ar viltotiem reģistrācijas dokumentiem, bieži vien bez apdrošināšanas dokumentiem, bieži vien neviena informācija par kuģiem nav pareiza, tāpēc ir grūti atrast kādu, kuru varētu saukt pie atbildības katastrofu, spiegošanas vai līdzīgu incidentu gadījumā.

“Baltic Sentry” operācijas ietvaros varas iestādes sazinās ar kuģiem un lūdz tiem nodot apdrošināšanas dokumentus, taču varas iestādes vairākkārt ir tikušas maldinātas. Vairākos gadījumos locis ir arī pieredzējis, ka starp tīri aziātu apkalpēm ir viens krievs, kurš oficiāli skaitās otrais palīgs, bet nepārprotami ir galvenais uz kuģa. “Tas man atgādina politiskos virsniekus, kas bija redzami uz padomju kuģiem aukstā kara laikā. Es domāju, ka viņi tur ir, lai kontrolētu apkalpi un noturētu to rindā,” saka Skinnerups. “Varas iestādes cīņu pret “ēnu kuģiem” uzsāka tikai 2024. gada decembrī ar operāciju “Baltic Sentry”, bet Dānijas loči jau ilgu laiku pirms tam brīdināja par to, cik bīstama izskatās situācija. Mēs gadiem ilgi centāmies brīdināt valdību, bet viņi mūs neuzklausa. Joprojām nedomāju, ka viņi dara visu iespējamo. NATO kuģi, kas tur kuģo apkārtnē, krieviņiem neko daudz nenožīmē.”

Dānijas un citu Eiropas valstu valdībām ir jāapzinās, cik nopietna ir kļuvusi situācija, tāpēc Dānijas loči aicina uz konkrētu un izlēmīgāku rīcību pret kuģiem, kas, viņuprāt, bieži vien pārkāpj starptautiskās tiesības un sankcijas pret Krieviju pilnīgi bez jebkādam sekām. ■

Izstrādāts mākslīgā intelekta skrīninga rīks ugunsgrēku samazināšanai uz konteinerkuģiem

"World Shipping Council" (WSC), cenšoties samazināt ugunsgrēku un kravas negadījumu skaitu, ko izraisa nepareizi deklarētas kravas, izstrādāja programmu, lai apvienotu mākslīgā intelekta (MI) jaudu ar parastajiem pārbaudes standartiem. Saskaņā ar "Allianz Safety and Shipping Review 2025" publicēto informāciju, kuģu ugunsgrēki ir sasnieguši augstāko līmeni desmit gadu laikā, un galvenie šo ugunsgrēku cēloņi ir nepareizi deklarētas bīstamās kravas.

Lai izvairītos no augstākām kravas pārvadājumu likmju maksām, nosūtītāji apzināti nepareizi deklarē kravu, neņemot vērā to, ka viņu nepatiesi sniegtā informācija par kravu transportēšanas laikā var radīt apdraudējumu kuģim, cilvēkiem un pārējai kravai.

"Mums jau nācies piedzīvot pārāk daudz traģisku incidentu, kad nepareizi deklarēta krava izraisījusi katastrofālus ugunsgrēkus, tostarp ar cilvēku dzīvību zaudēšanu," sacīja

WSC prezidents un izpilddirektors Džo Krameks. "Tagad, lai samazinātu risku, programma apvienos kopīgu skrīninga tehnoloģiju, kopīgus pārbaudes standartus un reālās pasaules atgriezenisko saiti. "National Cargo Bureau" (NCB) izstrādājis MI skrīninga rīku, kas kuģniecības sabiedrībā dod iespēju skenēt rezervācijas, lai noteiktu tirdzniecības modeļus un identificētu riskus. Sistēmai ir iespēja reāllaikā skenēt miljoniem rezervāciju, izmantojot atslēgvārdu meklēšanu un MI vadītus algoritmus, kas sniedz brīdinājumus

UZZIŅAI

WSC paziņojumā teikts, ka programma nosaka kopīgus pārbaudes standartus sūtījumu pārbaudei un incidentu atgriezenisko saiti, lai nodrošinātu, ka pieredze no reāliem gadījumiem veicina profilaksi. Palaišanas brīdī programmai ir pievienojušies pārvadātāji, kas pārstāv vairāk nekā 70 % no globālās TEU jaudas.

pārvadātājiem, kuriem pēc tam ir jāpārskata rezervācijas, kuras vajadzības gadījumā var pārbaudīt, veicot "mērķtiecīgas fiziskas pārbaudes".

"Strādājot kopā un izmantojot labākos pieejamos rīkus, mēs varam laikus identificēt riskus, rīkoties ātri un novērst negadījumus, pirms tie notiek, tomēr kravu drošības programma neatbrīvo nosūtītājus no pienākuma deklarēt bīstamas kravas," uzsvēra Džo Krameks, kurš arī norādīja, ka "tas ir drošības sākumpunkts, un tas ir jādara saskaņā ar starptautiskajām tiesībām."

2025. gadā ir notikuši vairāki augsta līmeņa ugunsgrēki, to skaitā "Wan Hai 503", kurā tika zaudēti četri apkalpes locekļi, un ugunsgrēks uz "Marie Maersk", kas tika nodzēsts bez cilvēku upuriem.

Starptautiskais P&I klubs šo iniciatīvu atzinīgi novērtējis kā svarīgu instrumentu nepārtrauktā cīņā par drošu konteinerkravu pārvadāšanu.■

Ko jūrnieceības nozare patiesībā domā par mākslīgo intelektu?

Lai gan jūrnieceības nozarē mākslīgais intelekts (MI) ir viena no galvenajām apspriestajām tēmām, tomēr nozare vēl nav gatava pieņemt MI izaicinājumus, ko apliecina jauni nozares pētījumi, kas atklāj pārsteidzošu informāciju MI ieviešanā jūrnieceībā. "Thetius" un "Marcura" kopīgajā pētījumā "Bez ažiotažas: ko jūrnieceības nozare patiesībā domā par mākslīgo intelektu un kur tā to pielieto", 82 % no jūrnieceības speciālistiem norādījuši, ka MI var uzlabot darba efektivitāti uz kuģiem, tomēr tikai 23 % no uzņēmumiem apmāca savus darbiniekus MI lietošanai. Vēl zīmīgāks ir fakts, ka 81 % īsteno tā sauktos izmēģinājuma projektus, bet tikai 11 % ir izstrādājuši MI ieviešanas politiku un nepieciešamos drošības pasākumus.

Pētījumā atklātā plaša vairāk attiecas uz izpildi, nevis algoritmiem. Tā atspoguļo neatbilstību starp valdes līmeņa ambīcijām un organizācijas gatavību, kas nepieciešama, lai koncepciju pārvērstu reālos ikdienas rīkos gan vadības, gan administratīvajās struktūrā.

Vīzijas un izpildes atšķirība

Jūrnieceības līderi tagad uzskata MI par stratēģiski svarīgu, taču vīzijas pārņemšana uz darbības praksi ir sarežģīta, jo tas nozīmē saskarties ar dažādām problēmām: datu apstrādes kvalitāti, pārmaiņām vadības darbā, pārvaldību un apmācību, kurām daudzas organizācijas nav pievērsušas pietiekamu uzmanību. Ir ļoti viegli teikt, mēs, protams, esam ieinteresēti mākslīgajā intelektā, bet patiesībā ir nepieciešami resursi, laiks un enerģija, lai to praktiski ieviestu.

Aptauja liecina, ka 37 % respondentu ir pieredzējuši MI projekta neveiksmi vai kaitējumu esošajam procesam. Gandrīz ceturtdaļa respondentu uzskata, ka tirgotāji ir vainojami MI risinājumu pārspīlēta reklamēšanā, ja produkts nesniedz solītos rezultātus. Rodas fundamentāla neatbilstība starp to, kas tiek pārdots, un to, kas jūrnieceībai patiesībā ir nepieciešams. Daudzi pārdevēji izmanto vispārīgus MI modeļus, kas apmācīti plašos datu kopumos, bet nesaprot jūrnieceības tematiku un nianšes, tāpēc nozarei it kā specifiski apmācīts MI

var sniegt šķietami ticamas, bet bīstami nepareizas atbildes. MI sistēmas ir jāveido jūras vajadzībām un nepārtraukti jāpārbauda reālos ekspluatācijas scenārijos.

Cilvēciskais faktors: kas patiesībā kavē komandu attīstību

Pētījuma rezultāti atklāj, ka divas trešdaļas no respondentiem uztraucas, ka pārmērīga paļaušanās uz mākslīgo intelektu varētu vājināt cilvēka faktora nozīmi.

"Kuģniecības nozarē joprojām svarīgas ir cilvēku attiecības, jo jūras darījumi lielā mērā balstās uz personīgo uzticēšanos, reputāciju un spriedumiem, kas veidoti daudzu gadu pieredzes laikā. Bailes nav par to, ka MI palīdzēs šajos lēmumos, bet gan par to, ka MI varētu aizstāt attiecību dinamiku, kas nodrošina darījumu noslēgšanu," šāds ir viens no pētījuma secinājumiem. 70 % respondentu uzskata, ka MI vajadzētu ietekmēt darbības, bet cilvēki pieņem galīgos lēmumus.■

Vai virzāmies uz jaunu Somālijas pirātisma krīzi?

Pēc vairāku dienu izvērstas glābšanas operācijas un vajāšanas EUNAVFOR un Indijas Jūras spēki panāca pirātu ieņemto kuģi Indijas okeānā.

ES Jūras drošības centrs Indijas okeānā (MSCIO) savā paziņojumā norāda: "Indijas Jūras spēki un EUNAVFOR operācija ATALANTA uzrauga ar jūras incidentiem saistīto "Pirate Action Group" (PAG). Pašlaik šī grupa nerada draudus tirdzniecības kuģiem, tomēr kuģiem ieteicams saglabāt vispārēju modrību."

Saskaņā ar jūras drošības konsultāciju kompānijas "Vanguard Tech" sniegto informāciju pirāti joprojām aiztur *dhow* kuģa zvejniekus un apdraud viņu drošību. Lai gan aizdomās turētie pašlaik nerada draudus tirdzniecības kuģiem, pirāti joprojām ir atteikušies padoties, tāpēc situācija vēl arvien nav atrisināta.

Pirātu grupējums vismaz nedēļu bija apdraudējis kuģošanu reģionā un tikai dažas stundas pirms EUNAVFOR reaģēšanas vienību ierašanās nonāca ārvalstu karogu jūrnieku sagūstīšanas zonā.

6. novembrī aptuveni 560 jūras jūdzes uz dienvidaustrumiem no Eilas pirāti atklāja uguni ar kājnieku ieročiem, pēc tam uzkāpa uz tankkuģa "Hellas Aphrodite" klāja. Kapteinis pavēlēja apkalpei paslēpties citadelē. Spānijas fregate "ESPS Victoria", kas patrulēja šajā reģionā, 7. novembrī, pielietojot spēku, panāca, ka pirātu grupa pameta tankkuģi un aizbēga.

Saskaņā ar "EOS Risk Group" datiem ir pamatotas aizdomas, ka pirāti, kas darbojas no viņu ieņemtā *dhow* zvejas kuģa, 7. novembrī mēģināja tuvoties LNG kuģim "Al Thumama", tomēr kuģim izdevās novērst uzbrucēju nokļūšanu uz kuģa. Iespējams, ka šie paši pirāti mēneša sākumā mēģināja tuvoties arī vairākiem citiem kuģiem, tostarp zvejas kuģim "Intertuna Tres", beramkravu kuģim "Spar Apus" un tankkuģim "Stolt Sagaland". Nolaupt *dhow* kuģi un vajājot mērķus



EUNAVFOR un Indijas Jūras spēki 7. novembrī atbrīvo "Hellas Aphrodite" no pirātiem.

atklātā jūrā, pirātu grupa izmantoja taktiku, kas pazīstama no Somālijas pirātisma kulminācijas 2010. gadu sākumā, kad marodieri sasniedza pat Indijas rietumu piekrastes ūdeņus.

Vai esam gatavi apspiest draudus?

Tā BIMCO jautā publiskotajā paziņojumā. "Novembra sākuma Somālijas pirātisma incidenti liek uzdot jautājumu, vai mēs virzāmies uz jaunu Somālijas pirātisma krīzi, līdzīgu tai, ko mēs redzējām 2000. gados un 2010. gadu sākumā. Protams, ir grūti paredzēt, kas notiks, taču ir dažas pazīmes, kas liecina, ka Somālijas pirātisma uzliesmojums ir tepat aiz stūra, tāpēc vissvarīgākā ir modrība. Kuģošanas nozarei ir jābūt sagatavotai, ņemot vērā to, ka esam mācījušies no pieredzētā un ieguvuši prasmes aizsargāties.

Pirmkārt, kuģniecības nozare zina, kā mazināt pirātisma risku. Lielākajai daļai kuģu joprojām ir ieviesti dažādi pašaizsardzības pasākumi, un daži kuģi joprojām izmanto bruņotu apsardzi, kam pirms aptuveni desmit gadiem šķita izšķiroši pirātisma uzbrukumu ierobežošanā.

Tāpat jūras spēki šajā reģionā ir modri. Lai gan to spējas vairs nesasniedz iepriekšējo līmeni, jūras spēki joprojām saglabā pienācīgu kontroli pār notikumiem un kustībām šajā apgabalā, un incidentu gadījumā jūras spēki ir arī pierādījuši spēju

iejaukties.

Visbeidzot, pirms desmit gadiem izveidotais tiesiskais regulējums, kas ļauj ārvalstu jūras spēkiem nodot aizdomās turētos pirātus kriminālvaļāšanai reģionā, joprojām ir spēkā, un to var izmantot, lai nodrošinātu, ka jūras spēku tiesībaizsardzības operācijas tiek veiktas līdz pat jurisdikcijam noslēgumam, kas ir būtiski, lai apturētu noziedzīgos grupējumus, kuri apsver pirātisma ienākumu plūsmas sākšanu."

Rūpīga riska novērtēšana ir būtiska

Kuģniecības nozarei ir galvenā loma, lai pirātisma problēma neklūst nekontrolējama. Visiem kuģiem, kas darbojas Somālijas pirātu darbības rādīusā, ir jāveic rūpīgs kuģu un reisu riska novērtējums un jāievēro vadlīnijas, kas izklāstītas Jūras drošības labākajā vadības praksē (BMP MS). BMP MS ir izstrādājusi kuģniecības asociāciju grupa, tostarp BIMCO, konsultējoties ar galvenajām militārajām ieinteresētajām personām. Tajā ir ietvertas vērtīgas vadlīnijas par to, kur atrast informāciju par draudiem, kā mazināt ievainojamību, kā plānot un veikt operācijas apdraudētajā zonā un kā rīkoties pirātu uzbrukuma laikā un pēc tā. BMP MS un MISTO var atrast publiskajā tīmekļa vietnē www.maritimeglobalsecurity.org kopā ar citiem nozares drošības norādījumiem.

►►► 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

ATALANTA joprojām piedalās jūras drošības misijās

EUNAVFOR ATALANTA operācijas komandieris viceadmirālis Ignacio Villanueva Serrano: "Šis ir bijis rošs laiks, kurā gan operāciju zonā, gan štābā notiek daudzās aktivitātes. Pateicoties daudznacionālo spēku un starptautisko partneru, kā arī reģiona valstu reģionālo un vietējo spēku apņēmībai, pirātisms

turpina tikt ierobežots. Stratēģiskā līmenī jauns pagrieziena punkts operācijai ir vienošanās parakstīšana ar Eiropas Savienības Tiesībaizsardzības sadarbības aģentūru (Eiropolu). Dokumentā ir izveidots sadarbības satvars, jo īpaši informācijas apmaiņas ziņā. Šis nolīgums ļauj ATALANTA sniegt atbalstu un palīdzību Eiropalam efektīvā un tiešā veidā, nepārsniedzot operācijas līdzekļus un iespējas.

Tāpat ļoti nozīmīgas bija Eiropas Savienības misiju vadītāju vizītes

uz mūsu flagmaņa klāja. Īpaši jāatzīmē pasākums Salalā, Omānā, kur uz mūsu flagmaņa klāja tikās ES dalībvalstu vēstnieki Omānā un Omānas pārstāvji. Šīs vizītes un pasākumi apliecina ATALANTA lomu ES diplomātijas atbalstīšanā reģionā, veicinot tās attīstību un panākumus.

ATALANTA joprojām ir pilnībā apņēmusies atbalstīt un veicināt reģionālos spēkus, kuru centieni un centība ļauj tiem veikt ievērojamus uzlabojumus jūras drošības misijās."■

Pirātisma atgriešanās Somālijā ir skarbs atgādinājums – vajadzīga pastāvīga modrība

Pēc vairākiem relatīvi mierīgiem gadiem 2025. gadā pirātisms pie Somālijas krastiem ir strauji atjaunojies. Somālijas ūdeņos un Indijas okeāna rietumu daļā notikusi virkne koordinētu uzbrukumu. Eskalācijas kulminācija bija kuģa "HELLAS APHRODITE" dramatiskā nolaupīšana 6. novembrī, kas atkal izraisījusi bažas jūrniecības un apdrošināšanas nozarē. Uz kuģa "HELLAS APHRODITE", kas kuģo zem Malas karoga, pirāti uzkāpa 560 jūras jūdzes uz dienvidaustrumiem no Eilas, bet pirms uzkāpšanas uz kuģa šāva ar ložmetējiem. Divdesmit četru cilvēku apkalpe atkāpās uz citadeli. Vairākas dienas nebija drošas informācijas par to, kas notiek ar kuģi un jūrniekiem.

"Latsco Marine Management" nāca klajā ar paziņojumu, ka ES Jūras spēku misijas (NAVFOR) ATALANTA bruņotie spēki ar helikoptera palīdzību iekļuva kuģī un apstiprināja, ka visi apkalpes locekļi ir drošībā.

Šis pirātiem bija neveiksmīgs mēģinājums nolaupīt kuģi un tankkuģa apkalpi pie Somālijas krastiem, tomēr tas, visticamāk, nebūs vienīgais šāds gadījums uz pēdējais incidents, jo arvien satraucošāka ir informācija, kas liecina par pieaugošiem pirātisma draudiem, kas saistīti ar kaujinieku grupējumu "Al Shabaab" un hutiešu nemierniekiem.

"Esam dziļi pateicīgi un atviegloti, ka visi 24 apkalpes locekļi ir drošībā. Mēs uzturējam ar apkalpi ciešu kontaktu, un viņu labklājība ir mūsu galvenā prioritāte," paziņoja kompānija "Latsco Marine Management". "Latsco Marine Management" izsaka visdziļāko pateicību visām ārkārtējās situācijas reaģēšanā iesaistītajām ieinteresētajām

personām, ATALANTA un mūsu apkalpei uz kuģa par ātro rīcību, profesionalitāti un sadarbību situācijas kontrolēšanā."

Saskaņā ar "Dryad Global" sniegto informāciju, ko apstiprinājušas UKMT0, MSCHOA un vairāki jūras ziņu avoti, īpaši pirātu aktivizēšanās sākusies oktobra beigās, mobilizējoties "Pirate Action Groups" (PAG), izmantojot nolaupītas dhow laivas kā māteskuģus. Šie māteskuģi ir ļāvuši pirātiem izvērst spēku tālu atklātā jūrā – parasti 300 līdz 600 jūras jūdžu attālumā no Somālijas krastiem, un daži incidenti ir ziņoti pat 800 jūras jūdžu attālumā. Pirātu uzbrukumos neilgā laikā jau cietuši kuģi: "HELLAS APHRODITE", "STOLT SAGALAND", "MV SPAR APUS".

Pirātisma aktivizēšanas ietekmē vairāki priekšnoteikumi.

Dalīta jūras spēku uzmanība

Tā kā starptautiskie jūras spēki hutiešu operāciju dēļ daļēji novirzīti uz Sarkano jūru, pirāti ir izmantojuši samazināto patruļu skaitu Somālijas baseinā.

Finansiālais stimuls

Izpirkuma samaksa, piemēram, 5 miljoni ASV dolāru par "ABDULLAH" atbrīvošanu 2024. gada aprīlī, ir apliecinājuši pirātisma pastāvīgo ienesīgumu, stimulējot turpmākus uzbrukumus.

Nelikumīga zveja un vietējo iedzīvotāju sūdzības

Daudzas dhow kuģu piestātnes ir saistītas ar strīdiem par nelikumīgu zveju, un dažās vietējās kopienas pauž neapmierinātību ar ārvalstu veikto Somālijas ūdeņu izmantošanu.

Organizētā noziedzība un kaujinieku saites

Izlūkošana liecina par pieaugošām saitēm starp pirātu grupējumiem, "Al Shabaab" un hutiešiem, pirātiem darbojoties kā kaujinieku grupējumu starpniekiem vai līdzekļu piesaistītājiem.

Jūras spēku patruļas, tostarp ES NAVFOR operācija ATALANTA un Indijas Jūras spēki, palīdz atturēt pirātus no uzbrukumiem, taču apgabala milzīgais mērogs un pirātu grupējumu mainīgā taktika rada pastāvīgas problēmas.

Apdrošinātājiem, kuģu īpašniekiem un operatoriem pirātisma atdzimšana Somālijā atspoguļo nepieciešamību pēc stingras riska pārvaldības un proaktīvas zaudējumu novēršanas: stingras BMP5 ieviešanas atbilstoši nozares labākajai praksei, brauciena plānošanas, veicot rūpīgus, konkrētajam braucienam specifiskus apdraudējuma novērtējumus un nodrošinot, lai visa apkalpe būtu instruēta par ārkārtējām procedūrām, ziņošanu par incidentiem un aizdomīgām darbībām, kas uzlabo kolektīvo drošību un ļauj ātri reaģēt, apdrošināšanas apsvērumiem, lai pārliecinātos, ka kara riska, nolaupīšanas un izpirkuma maksas (K&R) segumi ir atjaunināti un atspoguļo pašreizējo apdraudējumu vidi, kā arī sadarbību starp nozares asociācijām, jūras spēkiem un izlūkošanas pakalpojumu sniedzējiem, lai būtu informēti par jaunākajām norisēm.

Pirātisma atgriešanās Somālijā ir skarbs atgādinājums, ka jūras drošības apdraudējumi prasa pastāvīgu modrību. Lai gan nozarei ir instrumenti un pieredze, lai pārvaldītu šos riskus, pašapmierinātība nav īstais risinājums.■

Valdība atbalsta “Lielo ostu divējāda lietojuma publiskās infrastruktūras attīstību”

2025. gada 2. decembrī valdība atbalstīja Satiksmes ministrijas (SM) sagatavoto normatīvo regulējumu: “Lielo ostu divējāda lietojuma publiskās infrastruktūras attīstība” īstenošanas noteikumus, kas paredz Eiropas Savienības Kohēzijas politikas programmas 2021.–2027. gadam specifiskā atbalsta mērķa “Attīstīt noturīgu aizsardzības infrastruktūru, veicinot militāro mobilitāti Eiropas Savienībā” pasākuma īstenošanas nosacījumus un tam piešķirto investīciju apguvi.

Pieņemtie noteikumi paredz finansējumu un tā izlietojuma nosacījumus,



Kopējais plānotais finansējums ir aptuveni 25 088 344 eiro, tostarp Eiropas Savienības Kohēzijas fonda finansējums 21 325 092 eiro un privātais finansējums 3 763 252 eiro apmērā.

lai līdz 2029. gada 31. decembrim divās Latvijas ostās – Liepājā un Ventspilī – izveidotu divējāda lietojuma publisko infrastruktūru, kas vienlaikus kalpotu gan militārām, gan civilām vajadzībām un atbilstu mūsdienu drošības un mobilitātes prasībām. Ņemot vērā aktuālo ģeopolitisko situāciju un pieaugošos drošības izaicinājumus NATO austrumu flangā, pasākums ir būtisks gan Latvijas, gan Eiropas aizsardzības spēju stiprināšanai, nodrošinot sabiedroto spēku mobilitāti un kritiskās infrastruktūras noturību.

Divējāda lietojuma infrastruktūra ostās sniedz iespēju vienlaikus efektīvi apkalpot gan militārās vienības, gan komerciālās kravas, nodrošinot paaugstinātu nacionālās un reģionālās drošības līmeni, uzlabojot reakciju uz krīzēm, ekstrēmiem laikapstākļiem un ārējiem draudiem. Tāpat šāda infrastruktūra nodrošina pielāgošanos mūsdienu klimatnoturības prasībām.

Liepājas ostā paredzēts pārbūvēt pietātni, palielinot tās nestspēju un pielāgojot militāro un komerciālo Ro-Ro kuģu apkalpošanai, palielināt ūdens dziļumu līdz 12 metriem un nodrošināt iespēju apkalpot kuģus līdz 290 m garumā, modernizēt ostas navigācijas aprīkojumu, uzlabojot kuģošanas drošību un nepārtrauktību, kā arī integrēt infrastruktūru atbilstoši ES militārās mobilitātes standartiem un NATO prasībām.

Ventspils ostā atjaunos vismaz vienu no stratēģiski nozīmīgajiem tiltiem pār Ventu, nodrošinot militārā un smagā transporta kustību, izveidos neatkarīgu elektroapgādes sistēmu pludmales radaram, būtiski stiprinot situācijas uzraudzību, ieviesīs padziļinātas detekcijas sistēmas gaisa, virsūdens un zemūdens objektu identifikēšanai, kā arī modernizēs ostas drošības dienestu centru, stiprinot reaģēšanas spējas 24/7 režīmā.■

Darba vizītē Rīgu apmeklēja Baltijas jūras, Melnās jūras un Egejas jūras transporta koridora Eiropas koordinators Mario Mauro

2025. gada 1. decembrī darba vizītē Rīgu apmeklēja Baltijas jūras, Melnās jūras un Egejas jūras transporta koridora Eiropas koordinators Mario Mauro. Vizītes mērķis bija gūt priekšstatu par Eiropas transporta tīklā (TEN-T) ietilpstošā koridora transporta nozares aktualitātēm Latvijā, kā arī iepazīties ar Latvijas dzelzceļa, jūrniecības un aviācijas nozarēm, lai identificētu potenciālās jomas ciešākai sadarbībai.

Saskaņā ar jauno TEN-T regulu, kas stājas spēkā 2024. gada 18. jūlijā, Eiropas Savienības transporta pamattīkla koridori un dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori ir apvienoti t. s. Eiropas transporta koridoros, kas atspoguļo augstāko stratēģisko nozīmi ilgtspējīgu un multimodālu kravu un pasažieru pārvadājumu plūsmu attīstībā Eiropā. Latvija ietilpst divos no kopumā deviņiem Eiropas transporta koridoriem – Ziemeļjūras-Baltijas jūras koridorā un Baltijas jūras-Melnās jūras-Egejas jūras koridorā.

Eiropas koordinators Mario Mauro tikās ar satiksmes ministru Ati Švinku. Tikšanās laikā abas puses pārrunāja transporta koridora nozīmīgumu, tostarp un jo īpaši – drošības kontekstā, jo šis ir vienīgais Eiropas koridors, kas ietver transporta savienojumus gan ar Ukrainu, gan Moldovu, kas ietilpst šajā koridorā. Tika pārrunāta arī koridora darbības plāna izstrāde, kurā tiks analizēts Eiropas transporta koridora stāvoklis, identifikētas tā vājās vietas un noteiktas prioritātes turpmākajai attīstībai līdz 2030. un 2040. gadam. Darba plānu paredzēts publicēt 2026. gadā.

Satiksmes ministrs informēja par Latvijas transporta nozares izaicinājumiem kopš Krievijas uzsāktā kara Ukrainā un tās pārorientāciju uz Ziemeļu-Dienvidu virzienu. Vienlaikus ministrs uzsvēra militārās mobilitātes nozīmi esošajos ģeopolitiskajos apstākļos, norādot, ka tas ir viens no galvenajiem transporta infrastruktūras politikas plānošanas elementiem.

Tāpat tika pārrunāta “Rail Baltica” pārrobežu projekta attīstība Baltijas valstīs un Latvijas posma īstenošana atbilstoši projekta pirmās kārtas tvērumam un pieejamam finansējumam. Ņemot vērā, ka “Rail Baltica” projekts ir Eiropas Savienības stratēģisks projekts, kas novērš būtisku plaisu Eiropas transporta tīklā, Latvijas ieskatā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) finansējumam arī nākamajā ES finanšu periodā (2028.–2034.) jāturpina kalpot kā galvenajam instrumentam pārrobežu savienojuma izveidei saskaņā ar TEN-T regulā noteikto pamattīkla izveides termiņu līdz 2030. gadam, un puses atzinīgi novērtēja progresu ES Padomes diskusijās par šo priekšlikumu.

Eiropas koordinators apmeklēja arī Rīgas brīvostas pārvaldi un devās izbraucienā ar jauno daudzfunkcionālo ledus klases kuģi “Laura”.■

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

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./ 2024., %
Beramkravas	12619,9	10593,6	12948,2	9243,3	8192,3	7153,1	-12,7
labība un tās produkti	2536,1	2566,9	2392,3	2826,3	3104,6	2625,8	-15,4
ķīmiskās beramkravas	1330,3	1172,0	473,7	425,3	380,6	345,9	-9,1
ogles	2624,9	718,5	4411,5	1370,1	159,8	0,0	-100,0
koksnes šķelda	1045,2	718,2	772,3	742,5	1060,1	902,0	-14,9
Lejamkravas	2522,7	2076,2	1342,6	805,5	800,6	1242,4	55,2
naftas produkti	2436,2	1990,2	1229,9	704,2	660,3	938,4	42,1
Ģenerālkravas	6757,7	6737,6	6954,1	6971,9	7440,8	6913,1	-7,1
konteineri	4230,9	3913,9	4278,3	4568,9	4587,8	4510,5	-1,7
(TEU)	41351,1	38452,9	42470,5	41380,6	45946,7	45189,6	-1,6
Roll on/Roll of	163,9	0,0	18,6	20,2	0,0	0,0	0,0
vienības	20150	0	753	1004	0	0	0,0
kokmateriāli	2008,4	2454,1	2487,2	2142,3	2707,5	2283,1	-15,7
tūkst. m³	2474,6	3166,8	3152,0	2786,4	3431,4	2996,2	-12,7
metāli, metāllūžņi	302,6	332,5	87,4	66,4	99,3	82,4	-17,0
Kopā	21900,3	19407,4	21244,9	17020,7	16433,7	15308,6	-6,8

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

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./ 2024., %
Beramkravas	1894,9	2000,5	4688,0	4374,8	2294,3	2231,1	-2,8
minerālmēsli	236,5	273,9	125,0	0,0	0,0	18,1	100,0
ogles	523,3	334,7	2940,8	2101,2	868,0	1278,9	47,3
labība un tās produkti	382,6	495,2	346,4	350,3	460,2	366,1	-20,4
Lejamkravas	7610,1	5595,3	5956,4	3275,9	3522,3	4017,4	14,1
nafta	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	7209,9	5179,5	5449,1	2972,0	3107,2	3725,6	19,9
Ģenerālkravas	2329,0	2444,7	2643,3	2055,8	1612,0	1788,4	10,9
konteinerizētas kravas	4,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	232	0	0	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	1983,7	2089,8	2196,4	1721,1	1306,2	1545,9	18,4
vienības	80631	85986	89953	69504	53630	61772	15,2
kokmateriāli	339,9	347,9	398,7	334,3	305,2	220,5	-27,8
tūkst. m³	377,3	392,5	449,6	377,3	344,3	248,8	-27,7
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	11834,0	10040,5	13287,7	9706,5	7428,6	8036,9	8,2

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

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./ 2024., %
Beramkravas	4179,4	4216,8	4638,1	4517,0	4214,8	4179,7	-0,8
ogles	265,2	28,8	85,0	15,0	0,0	31,5	100,0
labība un tās produkti	2396,2	2465,2	2912,7	3015,4	2767,0	2563,6	-7,4
celtniecības materiāli	693,4	725,1	734,5	694,2	611,9	761,2	24,4
koksnes šķelda	214,0	316,3	231,1	257,8	366,7	314,3	-14,3
Lejamkravas	547,6	508,7	300,2	243,1	232,5	263,4	13,3
jēlnafta	40,7	28,1	3,6	1,3	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	416,4	408,2	276,1	240,4	228,7	263,4	15,2
Ģenerālkravas	1100,5	1648,5	2040,8	1758,2	2054,1	1897,0	-7,6
konteineri	56,9	129,1	138,9	39,0	57,8	67,9	17,5
skaitis TEU	3611	11871	11309	3290	5331	6304	18,3
Roll on/Roll of	724,6	1181,0	1428,0	1450,6	1618,0	1551,1	-4,1
skaitis	38070	59029	84434	90804	100914	105350	4,4
kokmateriāli	276,5	299,3	339,7	253,0	372,4	274,5	-26,3
tūkst. m³	314,8	333,4	380,4	294,6	429,4	317,5	-26,1
metāli, metāllūžņi	0,0	3,7	3,0	1,3	0,1	0,0	-100,0
Kopā	5827,5	6374,0	6979,1	6518,3	6501,4	6340,1	-2,5

Satiksmes ministrijas informācija

Arodbiedrības veido globālu aliansi, lai iebilstu pret ostu automatizāciju

Arodbiedrību samits Lisabonā pulcēja pārstāvjus no vairāk nekā 60 valstīm.

Divu dienu samitā Lisabonā, Portugālē, pulcējās simtiem arodbiedrību pārstāvju no vairāk nekā 60 valstīm, lai cīnītos pret ostu centieniem ieguldīt investīcijas ostu darbību automatizācijā ar mērķi uzlabot ostu pakalpojumu efektivitāti. Arodbiedrību līderi paziņoja, ka ir izveidota alianse, kura cīnīsies, lai apvienotu ostu strādniekus visā pasaulē, saglabātu darbavietas dokeriem, ko ostu darbinieki var zaudēt, ieviešot pārlietu intensīvu automatizāciju ostās.



Samitu, kas notika ar moto "Cilvēki pār peļņu: pret automatizāciju", kopīgi organizēja "The International Dockworkers Council" (IDC) un "The International Longshoremen's Association" (ILA), un tika nolemts izveidot tā saukto jauno Globālo jūrnieceības aliansi. Tās ziņo, ka tā būs apņēmusies apturēt automatizācijas izplatību ostās visā pasaulē. Mērķis ir apvienot ostu strādniekus visā pasaulē, lai iesaistītos koordinētos streikos.

Samitā piedalījās arī jūrnieceības un ostu nozaru vadītāji, zinātnieki un eksperti, kuri puda savu skatījumu uz ostu modernizācijas procesiem. Arodbiedrību alianse uzskata, ka automatizācijas mērķis nav modernizēt ostas, bet tā tiek veikta, lai atbrīvotos no darbiniekiem un palielinātu ostu biznesā iesaistīto uzņēmēju peļņu.



Arodbiedrību alianse apstiprināja kopīgumu slēgšanu kā būtisku instrumentu tehnoloģisko izmaiņu regulēšanai ostās. Ja ostas nolems ieviest termināļu automatizāciju bez konsultācijām ar arodbiedrībām un nesaņems to piekrišanu, tad arodbiedrības patur tiesības aicināt doku strādniekus rīkoties vienotā un koordinētā struktūrā, lai paralizētu darbību.

Lai gan IDC un ILA piekrīt, ka nākotnes ostām jābūt modernām, zaļām un efektīvām, tās tomēr norāda, ka šis process nevar notikt uz darbavietu rēķina. Arodbiedrības aicina ostu pārvaldes visā pasaulē izstrādāt formulu, kā integrēt doku strādniekus savās tehnoloģiskajās investīcijās.

Jau 2024. gadā ILA pasaules ostās rīkoja akcijas pret automatizāciju, kas paralizēja darbību 36 ostās, galvenokārt austrumu krastā un Meksikas līča piekrastē, kad vairāk nekā 47 tūkstoši strādnieku piedalījās streikos, protestējot pret kompensācijām un automatizācijas izmantošanu. Līdzīgas akcijas pret automatizāciju ir notikušas arī Kanādas, Jaunzēlandes, Austrālijas, kā arī citu valstu ostās.

Alianse cer, ka turpmāk pretestība ostu automatizācijai nebūs sadrumstalota lokāla pretestība, bet gan globāla stratēģija.

“Ja viņu stratēģija ir globāla, tad arī mūsu stratēģijai tādi jābūt. Visur, kur ir osta, tur būs organizēta arodbiedrība, un visur, kur strādnieks ir apdraudēts, tur būs starptautiska solidaritāte,” atzīmēja IDC Starptautiskā darba koordinators Hordi Aragunde. ■

No bērnības sapņa līdz mūža mīlestībai

SVETLANA ŠALAJA, Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra inspektore, 2026. gada februārī varēs svinēt 30 Jūras administrācijā nostrādātu gadu jubileju. Ja neskaita pāris mēnešus pēc Latvijas Universitātes beigšanas, tad Kuģu reģistrs ir Lanās pirmā un vienīgā darba vieta.



“Cherry” kucēni, 2023. gads.

“Tā sanācis, ka mana ģimene bijusi saistīta ar transporta jomu, tikai ar dažādām nozarēm – mamma visu mūžu nostrādāja *Latvijas Dzelzceļā*, tēvs bija tiltu būvnieks. Es pati studēju Latvijas Universitātes Vadības un ekonomikas fakultātē, ekonomiskās informātikas specialitātē. Faktiski mēs bijām programmētāji, taču deviņdesmito gadu sākumā tas bija kaut kas pavisam jauns, man pašai pirmais dators parādījās tikai 4. kursā! Beidzu augstskolu 1995. gadā, sāku strādāt citā uzņēmumā, bet ieraudzīju sludinājumu “Dienā”, ka Kuģu reģistrs meklē datu bāzes programmētāju, un aizgāju uz interviju. Beigās mēs bijām palikušas divas pretendentes, un tikai vēlāk uzzināju, ka mana “priekšrocība” bija tā, ka man nebija bērnu – otrai pretendentei bija divi. Es gan savus darba devējus “pievilu”, jo jau nākamajā gadā

man piedzima dēls. Protams, kamēr bērni bija mazi, viņi slimoja, taču es nekad neatļāvos ņemt slimības lāpu. Vecmāmiņas tolaik strādāja un palīdzēt nevarēja, tomēr es sameklēju auklītes, kas bērnus pieskatīja, jo man vienmēr šķita – kā, tur taču ir mans darbs, tur ir mani klienti, man tur jābūt! Šī apziņa, ka man noteikti jābūt savā darbavietā, lai ne brīdi neciestu mani klienti, man saglabājās gadiem ilgi – līdz laikam, kad klienti sāka “digitalizēties,” atceras Svetlana Šalaja. Viņa piebilst, ka sevī vienmēr jutosi lepnumu par sava darba unikalitāti – viņa ir tā, kura Latvijā reģistrē kuģus, faktiski vienīgā, kura dara tieši šādu darbu.

Savukārt Lanās vaļasprieks, kas vienlaikus ir viņas dzīves mīlestība un nu jau arī nopietna nodarbošanās,

▶▶▶ 44. lpp.

▶▶▶ 43. lpp.

pie viņas atnāca it kā nejauši. "Suņi bija mans sapnis jau bērnībā, bet mēs ar vecākiem un brāli dzīvojām divistabu dzīvoklī, vietas bija maz, un vecāku nosacījums bija strikts – nekādus dzīvniekus! Tagad jau bērni ar saviem vecākiem dara visu, kas ienāk prātā, taču es pat iedomāties nevarēju iebilst tēvam. Kad tēvs aizgāja mūžībā, es biju vēl ļoti jauna, bija jāsāk veidot sava dzīve faktiski no nulles, jāņem pirmais kredīts – ko nu par suņiem sapņot! Taču brālis vienkārši atnesa mājās uz ielas atrastu kucēnu – tas kļuva par sākumpunktu," saka Lana.

"Dēlam bija trīs gadi, kad es ieraudzīju sludinājumu par skotu terjera meitenes, pēdējās no kucēnu metiena, pārdošanu. Tolaik mums darbā bija ne tikai alga, bet arī piemaksa dolāros, ko es krāju. Un tā nu man bija sludinājums, un bija nepieciešamā naudas summa. Mēs braucām uz Jelgavas pusi, un es teicu vīram – iebrauksim paskatīties to sunīti! Vīrs atbildēja – tu ko, tu taču strādā, mums ir mazs bērns, kurš rūpēsies par suni? Nu bet tikai paskatīties! Vīrs man nenoticēja, tomēr aizveda "paskatīties". Kad iegājām tajā mājā, kucēns skrēja pretī, un es suņukam domās teicu – neskrien pie manis, skrien pie vīra – tas būs pareizais gājiens! Un mazais tā arī izdarīja! Mājās braucot, es sēdēju pie stūres, bet vīrs turēja klēpī kucēnu. Jāsaka gan, ka tā arī bija vienīgā reize, kad suns sēdēja viņam klēpī. Patiesībā jau ir tā, ka vīrs uz manu mīlestību pret suņiem ir mazliet greisirdīgs. Savukārt suņi viņu parasti atzīst par bara vadoni un respektē vairāk nekā pārējos ģimenes locekļus. Skotu terjers kļuva par manu pirmo kinoloģisko mīlestību, tas bija pavisam īpašs suns. Ļoti iespējams, ka kādreiz pie šīs šķirnes atgriezīšos, tas sapnis joprojām ir dzīvs," atzīst Svetlana.

Vēlāk, kad ģimene jau pārcēlās uz savu māju, radās doma par lielu un drošu suni, un Lanai dzīvē ienāca melnais terjers (ko tolaik vēl sauca par krievu melno terjuru). "Tas jau bija kārtīgs darba suns, ar kuru gājām pie instruktora un mācījāmies, pirmajai melno terjuru meitenei sekoja nākamā, ar to arī piedalījāmies sacensībās. Taču dzīvē viss atkal pamainījās, sākoties



Lana ar melno terjuru Tessera un Vesthailendas terjuru Juki.

kovida pandēmijai. Meitai mācības bija attālināti, viņai bija daudz brīva laika, un viņa lūdzās, ka grib mazu sunīt, tādu, ko var paņemt klēpī un samīļot. Tā nu pirmais kernterjers tika paņemts meitai. Bet ļoti drīz, pavisam neplānoti, ģimenē ienāca arī rotveilers. Dēla priekšnieks tolaik bija kāds francūzis, viņam bija rotveilera kucēns, ļoti mīlīgs, visur braukāja līdz – reizēm saimniekam, kad saimnieks bija aizņemts, tad manam dēlam. Tad francūzim bija jāaizbrauc uz savu zemi, un viņš palūdza, vai nevaram tikmēr kucēnu pieskatīt. Mēs piekritām. Tā viņš aizbrauca, atgriezās, tad aizbrauca vēlreiz un vairs neatgriezās, un par savu suni nelikās ne zinis. Arī tādi cilvēki mēdz būt. Suns, protams, tā

arī palika pie mums, mīlēts un apmīlēts, tāpat kā pārējie mūsu suņi," skaidro Lana.

Taču kernterjera meitene bija pavisam īpaša, un tieši ar viņu Svetlana sāka strādāt profesionāli, pievērsties arī selekcijas darbam. "Tas ir suns ģimenei un bērniem – veselīgs, nealerģisks, ļoti draudzīgs. Patiesībā nekādu mīnusu – vienīgi plusi," viņa atzīst. Sākot pievērsties nopietni suņu audzēšanai, *kernu* meitenei pievienojās smaidīgā aristokrāte – Vesthailendas balto terjuru kucīte. Un tas bija brīdis, kad Lana saprata – hobijs pamazām pārtop nopietnā darbā, kas prasa nopietnas zināšanas. "Es sāku ar vienas dienas semināriem, bet tas nebija



Ar vīru, dēlu un skotu terjeru Baksiju Jūras administrācijas sporta spēlēs 2002. gadā.



Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra darbinieki 2004. gadā.

pietiekami. Gribēju izprast vairāk – selekciju, ģenētiku, likumus, uzvedību, veselību – un iestājos Latvijas Kinoloģiskās federācijas kursā, kur bija jāmacās gadu. Mācības bija tiešām intensīvas, divreiz nedēļā, vakaros. Tas bija nopietns darbs, nevis vienkārši “noklausīties kursu”. Tobrīd manām terjeru meitenēm jau bija bijuši trīs kucēnu metieni, un, tikai mācoties kursus, sapratu, cik daudz vēl nezinu. Taču vislielākais ieguvums ir cilvēki, ar kuriem iepazīnos – pasniedzēji, federācijas darbinieki, profesionāļi. Tie ir cilvēki, kuri dzīvo kinoloģijā, pie viņiem varu vēsties ar jebkuru jautājumu. Tā ir vide, kurā jutos starp savējiem. Tas ir neatsverami,” saka Svetlana.

Tagad Svetlanai ir sava, reģistrēta suņu audzētava, un pašlaik tajā ir



Lanas meita Amelija ar Vesthailendas terjeru Marmalade, sauktu arī par Juki.



Izlaidums, pabeidzot kursu “Kinoloģijas pamati” 2025. gadā.

divas šķirnes – kernterjeri un Vesthailendas baltie terjeri. Taču suņi joprojām ir mīļoti ģimenes locekļi, nevis daļa no biznesa, jo Lanas uztverē nauda nav galvenais, galvenais ir mīlestība. Cilvēki, kuriem Svetlana uztic savus kucēnus, visbiežāk kļūst par ģimenes draugiem. “Kad cilvēks ierodas apskatīties kucēnus, dēls brīdina – ņemiet vērā, ka mamma jums zvanīs un jautās, kā klājas viņas sunim!” smejas Lana. Pēdējā metienā bija 7 kucēni – tas ir daudz –, taču nekāda reklāma nebija vajadzīga, informāciju par kucēniem cilvēki vienkārši nodeva saviem draugiem un radniekiem.

“Manas audzētavas uzdevums ir ne tikai radīt labus suņus – mans uzdevums ir radīt laimīgus cilvēkus! Suņi ir liels prieks, bet arī liela atbildība. Ja māc šaubas, tad labāk nogaidīt! Suns – tas ir ilgtermiņa stāsts. Ja bērns grib suni, tad lai piedalās kopšanā, lai ved suni pastaigās, lai iet kopā ar suni uz apmācībām – tas ieaudzina ļoti labu un veselīgu atbildības izjūtu. Cilvēki, kuri aizved sev līdzī manas audzētavas kucēnus, aizved līdzī mazliet no manis. Tā ir mana sirdslieta, tā ir mana misija,” uzsver Svetlana Šalaja. ■

Sarma Kočāne

Kuivižos degustē zivis līdz pēdējai asakai

Laikā starp Valsts svētkiem un Pirmo Adventi salacgrīviešu biedrība “Mežābele” kopā ar Latvijas piekrastniekus apvienojušās biedrības “Mazjūras zvejnieki” dalībniekiem kuivižnieka Andra Skujas kultūras klubā, ko piekrastes zvejnieks jau kurā paaudzē iekārtojis savā tīklu šķūnī Krišupītes kreisajā krastā Kuivižos, sarīkoja īstas piekrastes zivju pusdienas, un reklāma vēstija – “līdz pēdējai asakai”. Mēdz teikt, ka solīts makā nekrīt, bet šoreiz iekrita gan. Izdevās!

Šādām degustācijām pamati ielikti jau pagājušajā gadā, kad īstā latvju saimniece Ruta Birkenberga kopā ar “Mežābeles” čaklajām palīdzēm jauniesu centrā “Bāka” cepa un marinēja no Bērziema atvestās stintes jeb salakas tā, ka vēl tagad to svaigo gurķu garša mutē. Vidzemes jūrmalā ar stintēm ir gaužām švaki, te vairāk iedzīvojušies invazīvais apaļais jūrasgrundulis. Tādēļ stintes sanākušie gana čakli ēda un uzkoda, slavējot prasmīgās pavāres. Šoreiz īpašas kulināres iemaņas demonstrēja IK “J.A.N.K.I.” saimniece Inese Koluškina, gatavojot dažādas ēdmaņas no tārīta loma – vimbām, repģēm, brēliņām, butēm un citām zivīm, kas nu pa nakti salīdušas tīklos. Vienprātīgi par istu kulinārijas brīnumu tika atzītas viņas slavenās ceptās vimbu kotletes, ar kurām varētu lepoties visaugstākās raudzes Eiropas restorānī. Inese nudien savu lietu prot, ne pa velti Salacgrīvas Nēģu svētkos viņas virtuvi pie Svētcīma vienīgā



nēģu tača Svētupē gāž vai apkārt. Kopā ar savu dzīvesbiedru piekrastes zvejnieku Nikolaju viņi ir īsti savas aroda meistari. Valsts svētkos salacgrīvieši abus centīgos jaunos cilvēkus izvirzīja Limbažu novada Atzinības rakstam.

Andra tīklu šķūnī viss bija bez maksas, turklāt degustāciju papildināja īsta svētku sajūta – tā bija sirsnīga novadnieku kopāšanās ar neiztrūkstošajiem zvejnieku stāstiem, jokiem un paretai mūspusē senzināmai anekdotei, kur atkal tika celts godā

Tallinas autobuss, kura ugunis tika noturētas par bākas gaismām ieejai ostā, Pēteris I, ko it kā kāds vietējais zvejnieks vedis savā laivā tieši iepretim Kuivižiem, bet tas tā arī nav varējis saskatīt krastu, un kur tad vēl divpadsmit angļu diversanti garos melnos ādas mēteļos, kuri okupācijas gados ar laivu izcēlušies krastā un aizgājuši pārnakšņot uz Kuivižu purvu, bet vietējie jau zinājuši teikt: “Drīz Latvija atkal būs brīva!”

Pats kultūras nama saimnieks Andris visā nopietnībā bija ķēries pie sava

meistarstiķa – zivju zupas, vārītas bez ūdens. Tas ne vienreiz vien izmēģināts selgā uz motora “galvas”, vedot jūrā visādus priekšniekus un augstus amata vīrus, Valsts prezidentu Gunti Ulmani ieskaitot. Visi viņam svēti nosolījušies rūpēties un gādāt par pārticīgu piekrastes zvejnieku nākotni, tomēr pēc gadiem pats Andris kļuvis pat Rīgas brīvostas ledlauža “Varma” stūresvīru. Vai maz jājautā, kā tad tagad sokas Vidzemes jūrmalas piekrastes zvejniekiem?! Taču bēdāties nebija lemts – Andris kā puse no kādreiz slavenā kuivižnieku ansambļa “Bežstepseļa muzikanti” solistiem rāva vaļā senu jūrnieku šļāgeri, un viena vieda dāma, piespiedusies man cieši klāt, ausī čukstēja, ka viņa nūdien jūtoties ka Hamburgas vai Antverpenes ostas kvartālā. Man pašam gan uzausa atmiņā izjūtas no Amsterdamas slavenā Rembranta laukuma kvartāla. Ak vai! Biedrības “Mazjūras zvejnieki” valdes loceklis bērziemietis Andris Cīrulis atzīst, ka piekrastniekiem ir gana problēmu ko risināt, taču kopā ar Zemkopības ministrijas Zivsaimniecības departamentu



Gints Šīmanis ir apmierināts ar degustāciju.

un tā ilggadējo vadītāju Normundu Riekstiņu, par laimi, allaž tiek atrasti abpusēji risināmi koppunkti, ko var realizēt ikdienā. Tas vienmēr vieš cerības, ka valdības visaugstākās ierēdniecības līmeņos tiks rasti risinājumi piekrastes zvejnieku dzīves uzlabošanai. Biedrības valdes locekle Iveta Tomsone uzsver, ka šāda kopāpāšanās Kuivižos ir ļoti noderīga, jo te sestdienas dienā sanāca ap diviem simtiem piekrastes iedzīvotāju, kuri ar savu aktīvo dzīves pozīciju lieliski nodemonstrēja, ka

viņiem piekrastes zvejnieku liktenis nav vienaldzīgs. Jūra mūs vieno, un jūras vīros ir mūsu spēks!

Vismaz pozitīvi tas, ka Eiropas Savienība atvēl finanses šādām kopāpāšanās, arī piekrastes zivju pusdienas tika sarīkotas projekta “Atbalsts piekrastes zvejniecības attīstības mārketinga programmas īstenošanai” ietvaros. Tādās reizēs zvejnieki un viņu domubiedri nevis kavējas atmiņās par jaunības gadiem, bet domā, ko un kā pašu piekrastē tiklos un murdos vēl kaut ko varētu noķert. Atzīstami, ka Salacgrīvas ostas pārvalde, kuras pārzinā ir arī Kuivižu osta, te uzsākusi realizēt pietātnes būves projektu piekrastes zvejniekiem Krišupītes labajā krastā, kur izsenis glabājušās kuivižnieku zvejas laivas jau kopš zvejnieku arteļa “Enkurs” laikiem. Ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais visā nopietnībā un sevi raksturojošā pārliecībā atzīst, ka piekrastes zvejnieku arods noteikti ir jā saglabā kā liels mūspuses tautsaimnieciskais un kultūrvēstures resurss.■

Gints Šīmanis

“Dvēseļu puteņa” strēlnieka izaugsmes stāsts

Lāčplēša dienā Salacgrīvas bibliotēkā pirms tradicionālā lāpu gājiena un kora “Dvēseles dziesma” koncerta tika atvērta grāmata, kas māca patriotismu un vairo dzimtā krasta mīlestību.

Piejūrnieku izaugsmes stāsti pēdējā laikā nav retums. Parasti tos raksta ar ievingrinātu roku profesionāli žurnālisti vai ar dabas dotu talantu apveltīti rakstītā vārda meistari. Šoreiz piedzīvots atzīstams izņēmums – Salacas krastos par sevi uzrakstījis gados jauns cilvēks, ostas aizsardzības virsnieks Edgars Rings. Ikdienā mēs viņu sastopam pie Salacgrīvas ostas pārvaldes loču kutera stūres, sagaidot un pavadot kuģus, un sākotnējie iespaidi nebūt neliecina par romantisku jūrnieku ar bagātu militārās karjeras pieredzi. Tikai tuvāk iepazīstoties ar Edgara paša pirmo uzrakstīto grāmatu “No



Edgars Rings.

Vana-Ikla mežu ārēm līdz zilās jūras plašām tālēm”, savilņo autora romantiskais skats uz jūru, savu dzimto pusi Igaunijas pierobežā un patriotisma nots, kas caurauž uzrakstīto. Jā, un arī pati grāmata nosaukta gana emocionāli, skarbiem jūras vīriem neierasti.

Kas mūs var piesaistīt šajā gados jaunā “jūras vilka” dzīves stāstā? Pirmkārt, tēvzemes mīlestība. Lai kur Edgars ietu un lai ko darītu, Latvijas un latviešu lieta viņam vienmēr bijusi tā svarīgākā. Kā kulminācija piedzīvotajam ir

▶▶▶ 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

filmēšanās talantīgā režisora Dzin-tara Dreiberģa vēsturiskajā drāmā "Dvēseļu putenis". Vai līdzcilvēki maz zināja, ka Edgars te atveidojis gana redzamu lomu? Atmiņas par filmēšanos ir visnotaļ intriģējošas jau no pirmā brīža: "Ne mīksti nešauboties, es nosūtīju pieteikumu un ar lielu prieku uzņēmu ziņu, ka esmu apstiprināts kā aktieris, kā masu skatu dalībnieks. Filmēšana notika četros posmos, un gandrīz visos no tiem es ņēmu dalību. Izejot cauri šiem posmiem un iejūtoties strēlnieka lomā, caur mani un ap mani veidojās stāsts. Pašam savs stāsts, kas ļāva man pārdzīvot un izdzīvot visas tās šausmas, ko sev līdzī nes karš, tas viss, ko karavīrs izjūt un pārdzīvo kaujas laukā." 2017. gadā, par laimi, vēl nebija pašreizējās dramatiskās ģeopolitiskās situācijas, taču Edgars savā tēlā ielika visu līdzšinējo militāro pieredzi, kas gūta Latvijas armijā, Valsts robežsardzes dienesta gaitās uz Latvijas – Igaunijas robežas pie Ainažu robežkontroles punkta, dzīvē uz kuģiem dažādos platuma grādos un FRONTEX starptautisko operāciju laikā Vidusjūrā un Egejas jūrā, aizsargājot ES ārējo robežu ar Turciju un Grieķiju pret nelegālajiem migrantiem, kuri lida kā blusas uz Eiropas gana biezo kažoku.

Otrkārt, intriģējoši ir detalizētie jūras braucienu apraksti. Tos pavada autora romantiskais skats uz ikdienas darba pienākumiem: "Pārvarot Irbes šaurumu, pavērās sirmā Baltijas jūra. Te jau vilnis bija lielāks un vienāds, ar baltām galotnēm, kas atgādināja aitiņu ganāmpulku. Pagriežot kuterus Ventspils virzienā, vilnis vienalga iznāca tieši purnā, bet tas nemazināja ātrumu, un tika uzturēta vienmērīga gaita. Sasniedzām Ventspili, un kuteri vakara saulrietā skaisti ieslidēja Ventā un pietauvojās nodalās piestātnē."

Ne mazāk saistošas ir atmiņas no gadiem, kad Edgars piedalījās starptautiskajās misijās: "Kuteris liegi slīdēja pa maziem, ņirbošiem vilnišiem. Mazās šļakatas, atsitoties pret korpusu, radīja vienmērīgu troksnīti, kas saplūda ar pilnīgo klusumu, kas rīta agrumā valdīja Egejas jūrā. Bija viegla krēslīņa, un varēja manīt, kā lēnām sārtoties padebeši



Edgars Rings.



Turcijas krastā aiz augstajiem kalniem. Ātri vien palika gaišāks, un saule sprauktin spraucās no kalnu galotnēm un cēlās augstāk. Skats bija kā no filmas, kur saule paceļas tuksnesī aiz piramīdām. Līdz ar saules parādīšanos kļuva arvien siltāks un siltāks. Kuteris lēnām virzījās uz ostas pusi, jo patruļa tuvojās noslēgumam. Ceļā uz ostu tika satiktas daudzas jo daudzas zvejnieku laiviņas, kas rīta agrumā devās apraudzīt un izlikt tīklus."

Kad autoram atklāju, ka man viņa rakstītajā tā kā pietrūkst adrenalīna

no kontrabandistu ķeršīšanas uz tām sābru robežām tajos tālajos deviņdesmitajos, kad pat spirts pa zemē ieraktu cauruli tika pumpēts no Latvijas uz Igauniju, kad kurdu bēgļi ar traktoru "Belarus" tika vesti jūrā, pāršēdināti laivā, lai tā nelaimīgi strandētu kaut kur Igaunijas salu arhipelāgos, Edgars nopietni atsaka, ka tie esot stāsti citai grāmatai. Viņš savā pirmajā daiļdarbā vēlējies sevis piedzīvoto vairāk tvert emocionāli patrietiskā jutoņā. Par to vislabāk pārliedzina kaut vai šis fragments "Dvēseļu puteņa" filmēšanas epizodē – prologa ainas no Brīvības cīņās ievainoto ratiem: "Laiks vilkāms kā vesela mūžība. Un šajā mūžības tukšumā un klusumā mana sirds nodrebēja. Es dzirdēju. Es dzirdēju saucam manu vārdu. Bet kas? Vai tas varēja būt tiesa? Tā bija manas māmuļas balss, kas starp kritušajiem stāviem meklēja savu zēnu, savu studentu, savu varonīgo strēlnieku. Es dzirdēju, kā mātes balss tuvojas ratiem, bet varēju noprast, ka viņas skatiens veras milzīgajā, nosarmojušajā strēlnieku kaudzē. Pēc brīža jau balss attālinājās un kļuva klusāka. Es to nevarēju pieļaut. Es nevarēju pieļaut, ka māmuļa mani neatrod un es palieku mūžam dusēt šajos sasodītajos ratos."■

Gints Šimanis

KĀ APMAINĪT DROŠĪBAS PAMATKURSA APLIECĪBU?



VĒRSTIES MĀCĪBU IESTĀDĒ, KUR IZSNIEGTA
IEPRIEKŠĒJĀ PRASMJU APLIECĪBA



IEPAZĪTIES AR GROZĪJUMIEM



SAŅEMT JAUNU APLIECĪBU AR ATBILSTOŠU
ATSAUCI

GROZĪJUMI STĀSIES SPĒKĀ 2026. GADA 1. JANVĀRĪ

VAIRĀK INFORMĀCIJAS: WWW.LJA.LV



Drošības pamatkursa programmās iekļauj kompetenci par vardarbības un uzmākšanās novēršanu uz kuģiem

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Kuģošanas drošības komiteja pieņēmusi Rezolūciju MSC.560(108) par STCW konvencijas kodeksa A-VI/1-4 standarta grozījumiem, ieviešot jaunu jūrniekiem apgūstamo kompetenci par vardarbības un uzmākšanās (*violence & harrasment*) novēršanu uz kuģiem. Grozījumi stāties spēkā 2026. gada 1. janvārī, un pārejas periods nav paredzēts.

Sākot ar 2025. gada 9. septembri, Latvijas jūrniecības mācību iestādes “Drošības pamatkurss” un “Drošības pamatkurss – atjaunošanas programma” mācību kursu programmās iekļāvušas STCW konvencijas kodeksa A-VI/1-4 standarta grozījumos noteikto kompetenci par vardarbības un uzmākšanās novēršanu uz kuģiem. Pēc kursa apgūšanas tiek izsniegta prasmju apliecība, kurā norādīts: *“Iekļaujot STCW kodeksa A-VI/1-4 grozījumus, kas pieņemti ar Rezolūciju MSC.560(108)”*.

Aicinām jūrniekus Latvijas jūrniecības mācību iestādēs apgūt jaunās kompetences un saņemt jaunas “Drošības pamatkurss” vai “Drošības pamatkurss – atjaunošanas programma” apliecības, kas atbilst STCW konvencijas grozījumu prasībām!

1. Jūrniekam jāvēršas tajā mācību iestādē, kur saņemta iepriekšējā prasmju apliecība.
2. Jūrnieks mācību iestādē tiek iepazīstināts ar grozījumiem.
3. Jūrniekam tiek izsniegta jauna prasmju apliecība, kurā iekļauta atsauce uz STCW kodeksa A-VI/14 grozījumiem.

Informējam, ka Jūrnieku reģistra izdotu jūrnieku kvalifikācijas sertifikāti turpina būt derīgi līdz dokumentos norādītajam datumam. Pēc 2026. gada 1. janvāra sertificēšanas nolūkiem Jūrnieku reģistrā tiks pieņemtas tikai tās prasmju apliecības, kurās norādīta atsauce uz STCW grozījumiem.

*Nevajag daudz ļaužu pie tādu darbu strādāšanas,
kas nezūdamu svētību atnes; dedzīga tuvāku mīlestība,
cieta apņemšanās un nešaubīga izdarīšana iespēj visu.*

/Krišjānis Valdemārs/

Žurnāls “Jūrnieks” izsaka pateicību visiem:

- kuri finansēja, atbalstīja, sadarbojās, dalījās ar informāciju, sniedza intervijas, rakstīja, rediģēja, maketēja, drukāja un, protams,
- visiem, visiem, visiem, kuri lasīja žurnālu!

Paldies par kopā būšanu un uzticību!

Jūsu visilgmūžīgākais žurnāls “Jūrnieks” pasaules vēsturē

