



# JŪRNIEKS

NR. 6 (145) 2024



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

“Ja jūrniecības nozare piedzīvo grūtus laikus, tad šis ir laiks, kas liek rīkoties, meklēt un rast tādus jaunus risinājumus, par ko labos laikos vienkārši nedomā.”

2024. gada  
23. decembrī  
stājās spēkā jauns  
MLC 2006 konvencijas  
grozījumu kopums



NAVIGATING  
THE FUTURE.  
SAFETY FIRST!

Latvijas Jūras spēku  
komandierim Mārim  
Polencam piešķir  
flotiles admirāļa  
dienesta pakāpi

Latvijas ostas joprojām  
uz reformu takas,  
Ekonomikas ministrija  
veidos lielo ostu  
attīstības ceļa karti

ESPO ir jaudīgākā  
profesionālā  
organizācija Eiropā





## LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: [lja@lja.lv](mailto:lja@lja.lv)

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciālists

67062125, 26454516

### LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: [kr@lja.lv](mailto:kr@lja.lv)

### LATVIJAS JŪRNIĒKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: [jr@lja.lv](mailto:jr@lja.lv)

### HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: [lhd@lja.lv](mailto:lhd@lja.lv)

### KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: [kdd@lja.lv](mailto:kdd@lja.lv)

### KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: [kdi@lja.lv](mailto:kdi@lja.lv)

### KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: [koai@lja.lv](mailto:koai@lja.lv)

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



@LVJurasAd

# Saturs

## LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi Latvijā. Novembris – decembris
- 6 Hutiešu nemiernieki turpina uzbrukumus kuģiem  
Ajaska ir viens no populārākajiem kruīzu galamērķiem  
Kabeļu bojājumus Baltijas jūrā uzskata par Krievijas veiktu sabotāžu  
"Bloomberg" ziņo par netirās degvielas atgriešanos
- 7 Latvijas Jūras administrācijas darbinieki talko dabas liegumā "Mežmuižas avoti"  
Par Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieci apstiprināta Elīna Strode
- 8 Meklējam risinājumu jūrniecības izaugsmei
- 14 Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistram ir ar ko lepoties

## DROŠĪBA

- 16 Varat būt droši, mēs zīmēsim jauno flotli!
- 21 Vācijā atklāts jauns Baltijas jūras spēku štābs  
Somija brīdina par navigācijas signālu traucējumiem Baltijas jūrā
- 22 Jūras drošība. Eiropas Padome pieņem jaunus tiesību aktus
- 23 Tirdzniecības kuģu drošībai ir izšķiroša nozīme jūrniecībā

## IZGLĪTĪBA

- 24 Jūrniecības mācību iestādes iztur pārbaudījumus
- 26 Pieaug jūrniecības mācību iestādēs uzņemto studentu skaits  
Kā savienot izglītības metodiku ar jūras realitāti?
- 28 STCW konvencija uz pārmaiņu sliekšņa
- 30 Par ko liecina Tallinas Jūras akadēmijas pieredze?
- 32 2024. gada izlaidums "World Maritime University"

## JŪRĀ UN KRASĀ

- 33 Ostas valsts kontrole apkalpes algām un jūrnieku darba līgumiem saskaņā ar MLC  
OVK kampaņas laikā Latvijā pārbaudīti 97 ārvalstu kuģi
- 34 ISWAN ziņo  
2024. gada 23. decembrī stājas spēkā jauns MLC 2006 konvencijas grozījumu  
kopums
- 35 EMSA aktualitātes  
Jūrnieku algām laba pieauguma dinamika
- 36 COP29 panāk lūzumu sarunās par augstas integritātes oglekļa tirgiem

## OSTAS

- 38 Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome risina finanšu, kravu un pārvaldības  
problēmas ostās
- 40 Tverot Eiropas laukumu kopumā
- 42 Rīgas ostā ievieš digitālu piekļuves sistēmu kravu pārvadājumiem
- 43 Parakstīts Liepājas Ilgtspējīgas industrijas centra izveides paziņojums  
Turpinās Karostas kanāla sanācijas projekts  
Ventspils ostā sāk veco ugunsboju nomaiņu  
Ventspils osta ir ceļā uz zaļā amonjaka ražošanu un eksportu
- 44 Liepājā atklāts viens no lielākajiem zivju pārstrādes kompleksiem Baltijā  
Liepājas dome spriež par jauniem projektiem  
Liepājnieki dodas pieredzes apmaiņā uz Norvēģiju
- 45 Salacgrīvas ostas pārvaldei – 30

## BRĪVBRĪDIS

- 46 Lai izmakšķerētu tunci, tā galva jānotur virs ūdens
- 48 Latvijas Jūrniecības savienība svin 35 gadu jubileju



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

E-pasts: [jurnieks@lja.lv](mailto:jurnieks@lja.lv). Redaktore: Anīta Freiberga, tālr. 29229063.

E-pasts: [marnews@com.latnet.lv](mailto:marnews@com.latnet.lv). Datorgrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Ventspils brīvostas/Līgas Udodovas (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anītas Freibergas, Kristapa Lūkina, Armīna Janika, Ērika

Kukuta, Valda Kauliņa, Roberta Lagzdīņa, Emīla Atstāja, Gata Diedziņa, Ilmāra Znotiņa, Valtera Vieta, Jāņa Dobra, Edgara Vijupa, Valsts kancelejas, MK, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Klimata un enerģētikas ministrijas, Latvijas Jūrniecības savienības, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, "VIA Latvia", RTU LJA, RTU LJK, Tallinas Jūras akadēmijas, EP preses dienesta, P&O, "TUI Cruises" publicitātes foto, CMA, MSC, BPO, "Associated Press", ETA, IMO publicitātes foto, "Reuters", AFP, EPA, flickr.com foto, Snapc foto.

Foto no Sergeja Skripejeva personīgā arhīvā.

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

**Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.**

# Vairošim Valdēmāru!

Lielais jubileju gads ir aizvadīts. Kā jau pieņemts, reizi piecos gados jūrniecības sabiedrība un katrs šajā nozarē iesaistītais izvērtē iepriekšējā darba cēlienā kopumā paveikto un, protams, arī savu ieguldījumu. Latvijas jūrniecības izglītība, Ainažu jūrskola, Latvijas Jūras akadēmija un Latvijas Jūras administrācija – tie katram no mums bija 2024. gada atskaites punkti. Ar skaistu balli Rīgas Latviešu biedrībā izskanēja Latvijas Jūrniecības savienības 35. dzimšanas dienas gads, simboliski vienkopus pulcējot un apvienojot visu jūrniecības sabiedrību, kad kopā sanāca gan tie, kuri astoņdesmito gadu beigās drupināja padomiju, lai kā Fēniksu no pelniem augšā celtu savu Latviju un, kā jau jūras ļaudīm pienākas, augstu celtu Latvijas kā jūras valsts karogu, gan tie, kuri tolaik vēl nemaz nebija dzimuši, bet tagad turpina savu priekšgājēju iesākto. Par ko balle lika aizdomāties? Par to, ko pēc balles *WhatsApp* čātā rakstīja LJS biedri un ko var izteikt divos vārdos – KOPĀ BŪŠANA. Cilvēkam ir svarīga piederības sajūta. Piederība ģimenei, tautai, valstij un domubiedru kopienai, un balle bija lielisks atgādinājums tam, cik svarīgs ir kopā būšanas spēks.

Kad vieni svētki godam nosvinēti, vieta tukša nepaliek, to vietā nāk citi. 2025. gadā LIELAJAM LATVIJAS CILVĒKAM KRIŠJĀNIM VALDEMĀRAM aprit 200 gadu, un šis notikums ir iekļauts UNESCO atzīmējamo gadu kalendārā. Lai cienīgi atzīmētu šo notikumu, ir apvienojušies Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs, Talsu novada muzejs, Roņas Jūras zvejniecības muzejs, Rīgas Latviešu biedrība, Latvijas Jūrniecības savienība, SIA "Jūras Informācija", Imanta Ziedoņa fonds "Viegli" un fonds "Valdemārs", lai izveidotu vienotu notikumu kalendāru ar moto "Vairo Valdēmāru!". Par Valdēmāra jubilejas gada un notikumu patronu aicināts kļūt Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs, un uz viņa pozitīvu atbildi cer visa jūrniecības sabiedrība.

Kopš 1992. gada tiek rīkoti "Valdemāra lasījumi", kas šogad decembra sākumā, pieminot Krišjāņa Valdēmāra 199. dzimšanas dienu 2. decembrī un aiziešanu mūžībā 1891. gada 7. decembrī, notika Limbažu novadā. "Šīs tradīcijas saknes meklējamas Latvijas Kultūras fondā, kur, pateicoties tās priekšsēža dzejnieka Imanta Ziedoņa iniciatīvai, tika īstenota īpaša latviešu jūrniecības vēstures izpētes programma. Kad Atmodas gados jau gana tika runāts par kuģniecības pagājības "zelta Ulmaņļaikiem", filozofs Kārlis Lūsis rosināja veikt akadēmiskāku

K. Valdēmāra darbības izpēti. Pirmoreiz Kultūras fondā plašāk tika runāts par šī dižgara veikumu bibliotēku un latviešu tulkojošo un skaidrojošo vārdnīcu attīstībā, arī viņa unikālo 1881. gadā Maskavā izdoto "Jūras kabatas vārdnīcu" attiecīgi 9 un 11 valodās, kas lūkojama Ainažu jūrskolas muzeja ekspozīcijā, par Valdēmāra saraksti ar piekrastes kapteiņiem, ko jau pētīja Valsts vēstures arhīvs, kas rezultējās divos apjomīgos lietišķās sarakstes sējumos. Ar laiku lasījumu organizēšanu pārņēma akadēmiskā studentu mūža organizācija konkordija "Valdemārija", kam Limbažu pusē ir ne mazums biedru un atbalstītāju. 1927. gadā dibinātā vienotne uzsver, ka, "strādājot savu mērķu piepildīšanā, organizācija par savu paraugu un garīgo patronu ņem Krišjāņa Valdēmāra personību un viņa darbu latviešu tautas labā," šādu ziņu žurnālam atsūtīja īstenais valdemārietis Gints Šimanis.

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 izteiktās domas aktualitāte nav zudusi – "Vienotība dod spēku!". Kā raksta Gints, Valdemārs ir mūsu kuģniecības un jūrniecības izglītības dvēsele, kura žurnālista veikums aktualitātes un gaišredzības ziņā līdz mūsdienām palicis nepārspēts un kura apbrīnas vērtais ieguldījums mūžos paliks latviešu tautas piemiņā.

Valdemāra 200. jubilejas gads mums dod iespēju atkal pacelt jūrniecības karogu, mācēt atrast pareizos vārdus, lai jaunos ieinteresētu kļūt par profesionāliem jūrnikiem. Dod iespēju citam citu sadzirdēt un saprast. Vienotība dod spēku, tāpēc VAIROSIM VALDEMĀRU!

Izdošanos un vienotību jaunajā gadā vēlot,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



# Notikumi Latvijā.

## Novembris – decembris

### Nosvinēta Latvijas 106. dzimšanas diena

Latvijas Republikas proklamēšanas dienā visa tauta ir vienots spēks. Rīgā, 11. novembra krastmalā, notika Latvijas Republikas proklamēšanas 106. gadadienai veltīta Latvijas un tās sabiedroto bruņoto spēku, Iekšlietu ministrijas dienestu un Jaunsardzes vienību militārā parāde. Parādi komandēja Nacionālo bruņoto spēku Štāba bataljona komandiere pulkvežleitnante Antoņina Bļodone, kļūstot par pirmo sievieti, kas komandē parādi. Šogad parāde bija īpaša ar vairāku starptautisko vienību piedalīšanos, kas apliecina ciešo sadarbību starp Latviju un tās sabiedrotajiem. Parādes muzikālo noformējumu nodrošināja Nacionālo bruņoto spēku Štāba orķestris, Jūras spēku orķestris, savukārt īpašs notikums bija Zemessardzes orķestra un ASV Gaisa spēku Eiropā orķestra kopīgā uzstāšanās, kurā vienā formācijā soļoja abu valstu mūziķi.

Vienoti priecājamies par mūsu brīvību, svinam neatkarību un godinām tos, kuri cīnījušies par mūsu zemi, īpaši atceroties, ka brīvība nav pašsaprotama, tā ir dārgākā vērtība, ko glabājam un kopjam, lai Latvija vienmēr būtu stipra, vienota un brīva.



### Jūras spēku komandierim Mārim Polencam piešķirta flotiles admirāļa dienesta pakāpe

4. novembrī Rīgas pilī Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs piešķir flotiles admirāļa pakāpi Jūras spēku komandierim Mārim Polencam.



"Iepazīstoties ar jūsu biogrāfiju, mēs redzam komandieri, kurš savu dzīvi un karjeru ir veltījis Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēkiem. Tāpēc šī pakāpe ir ne tikai atzinība par paveikto, bet arī liels uzticības apliecinājums tālāk komandēt Jūras spēkus – darīt visu, lai mūsu jūras robeža tiktu aizsargāta un lai mūsu Jūras spēki attīstītos. Esmu pārliecināts, ka gan jūs, gan Jūras spēkos dienšie jūrnieki to godam dara un turpinās darīt," svinīgās ceremonijas laikā puda Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs.

### Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš vienbalsīgi ievēlēts par ESPO priekšsēdētāju

"European Sea Ports Organisation" (ESPO) Ģenerālā asambleja savā ikgadējā sanāksmē par ESPO jauno priekšsēdētāju vienbalsīgi ievēlēja Rīgas brīvostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu. Šo amatu ESPO organizācijā viņš ieņems līdz 2026. gadam. Pirms tam Ansis Zeltiņš kopš 2022. gada pildīja ESPO priekšsēdētāja vietnieka pienākumus.



Vienlaikus Ģenerālā asambleja par ESPO priekšsēdētāja vietniekiem ievēlēja *Gerardo Landaluze Calleja*, Alhesirasas ostas (Spānija) pārvaldnieku, un *Cédric Virciglio*, Haropas ostas (Francija) stratēģiskās plānošanas direktoru.

Pēc ievēlēšanas augstajā amatā, uzrunājot Ģenerālo asambleju, Ansis Zeltiņš sacīja: "Esmu patiesi pagodināts vadīt ESPO – profesionālāko un spēcīgāko komandu nozarē. Strādājot kopā, mēs esam pierādījuši mūsu spēku, kompetenci, vienotību un vienmēr klātesošo partnerības garu. Kopā ar ESPO komandu mēs turpināsim stiprināt šīs vērtības, lai atbalstītu visas Eiropas ostas un veidotu ilgtspējīgu, bet vienlaikus augsti konkurētspējīgu Eiropas ostu klasteri. Izsaku pateicību visiem Eiropas ostu kolēģiem un lieliskajai ESPO sekretariāta komandai par atbalstu."

### Briselē pulcējas Baltijas ūdeņraža kopiena

20. novembrī Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra (LIAA) sadarbībā ar Latvijas vēstniecību Briselē un Baltijas ūdeņraža nozares organizācijām rīkoja pieņemšanu Briselē, pulcējot Baltijas ūdeņraža kopienu un Baltijas ūdeņraža asociāciju draugus un sabiedrotus. Eiropas ūdeņraža nedēļā piedalījās vairāk nekā 220 dalībnieku, kuri demonstrēja savas revolucionārās tehnoloģijas un nacionālās un reģionālās ambīcijas un tirgum gatavus produktus.





Pieņemšanā uzrunas teica Latvijas Republikas vēstnieks un LR pastāvīgās pārstāves Eiropas Savienībā vietnieks Mārtiņš Kreituss, Latvijas Ūdeņraža asociācijas direktors un "Hydrogen Europe" valdes loceklis Aivars Starikovs, kā arī Latvijas Inovāciju un tehnoloģiju pārstāvniece Briselē vadītāja Egita Aizsilniece-Ibema.

Eiropas ūdeņraža nedēļā Briselē piedalījās arī Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis, lai ar sadarbības partneriem, kas apvienojušies, veidojot Liepājas Ilgtspējīgas industrijas centru, pārrunātu Liepājas SEZ teritorijā plānotos attīstības projektus, kas saistīti ar atjaunīgo resursu izmantošanu ūdeņraža ražošanā un tālāku tā izmantošanu CO2 pārstrādē, ilgtspējīgas aviācijas degvielas (SAF) ražošanā un perspektīvā nodrošinātu ar ūdeņradi darbināmu lidmašīnu ražotnes izveidi.

Eiropas ūdeņraža nedēļas oficiālajā paziņojumā teikts, ka pasākums apvienoja visus Eiropas ūdeņraža nozares dalībniekus un veicināja zināšanu apmaiņu un uzņēmējdarbības attīstības plānošanu.

## Izstādē "TransLogistica Uzbekistan 2024" Latvijas uzņēmēji apspriež sadarbības iespējas

No 5. līdz 7. novembrim Taškentā, Uzbekistānā, norisinājās starptautiskā kravu pārvadājumu starpporta un loģistikas izstāde "TransLogistics Uzbekistan 2024", kur zem vienota nacionālā zīmola VIA LATVIA kopā ar Satiksmes ministriju piedalījās Latvijas transporta nozares svarīgākie spēlētāji – Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas SEZ pārvalde un ostās strādājošie uzņēmumi, dzelzceļa holdinga kompānijas VAS "Latvijas dzelzceļš" un lidostas "Rīga" pārstāvji. Zem VIA

LATVIA zīmola izstādē bija pārstāvētas arī tādas pasaulē globālā mērogā strādājošas un Rīgas ostā ienākošas konteineru līnijas kā "Mediterranean Shipping Company" un "CMA-CGM".

Latvijas uzņēmumi darbu izstādē vērtē kā sekmīgu, jo ar Uzbekistānas pusi tika apspriestas sadarbības perspektīvas dažādu kravu piesaistē, tai skaitā tādu Uzbekistānas izcelsmes kravu kā agro preces, tekstilizstrādājumi un citu kravu imports uz Latviju, kā arī dažādu Latvijā ražotu preču



(pārtikas preces, medikamenti) eksports uz Uzbekistānu. Tāpat izskatīti arī plaša patēriņa sadzīves elektronikas preču, medicīnas aprīkojuma un medikamentu tranzitkravu pārvadājumu projekti caur Rīgas ostu, Ventspils ostu, Liepājas SEZ un arī Rīgas starptautisko lidostu uz Uzbekistānu. Savukārt kā Uzbekistānas galvenās eksporta kravas tranzītā caur Rīgu uz Eiropu un citām pasaules valstīm izskatīti lauksaimniecības produkti un minerālmēsli.

Izstādes laikā Latvijas uzņēmējiem ar Uzbekistānas pusi bija organizētas gan individuālas biznesa tikšanās, gan aktīva komunikācija VIA LATVIA standā.

Uzbekistāna ir viena no lielākajām Vidusāzijas ekonomikām ar lielu attīstības potenciālu. Pēc pašreizējā tirgus apjoma tā ir nozīmīgākā valsts Centrālāzijas reģionā ar 37 miljoniem iedzīvotāju un prognozētu pozitīvu tirgus pieaugumu.

Latvijas nacionālajam VIA LATVIA standam izstādē piešķīra goda apbalvojumu par ilggadēju sadarbību 20 gadu garumā un ieguldījumu attīstībā.

## Kopā veidojam drošu un stipru Latviju

14. novembrī Latvijas Kara muzeja Liepājas krasta artilērijas baterijā Nr. 2 godināja Latvijas vēsturi, pieminot Liepājas aizstāvēšanas



105. gadadienas nozīmīgo lomu. Sacensībās "Pa virsleitnanta Radziņa pēdām – 2024" piedalījās skolēni, kas apgūst valsts aizsardzības mācību. Jaunieši ne tikai iepazīna vēsturiskos materiālus, bet arī pildīja uzdevumus kontrolpunktos, apliecinot savas zināšanas un prasmes reālajā vidē, gūstot priekšstatu par tā laika notikumiem. Jūras spēki ar lepnumu atbalsta šādus pasākumus, lai stiprinātu jauniešu patriotismu un interesi par Latvijas valsts aizsardzību.

## Norisinājās mācības "Baltic Fortress 2024"

No 4. līdz 7. novembrim norisinājās mācības "Baltic Fortress 2024", ko organizēja Lietuvas flote ar NATO atbalstu. Tajās piedalījās Baltijas Jūras spēku vidējā līmeņa vadības un štāba virsnieku kursa klausītāji.

## Baltijas jūrā sabojāti divi zemūdens kabeli

Novembra beigās Baltijas jūrā tika sabojāti divi zemūdens kabeli: viens, kas savieno Lietuvu un Zviedriju, un otrs, kas savieno Somiju un Vāciju. Zviedrija sakaru kabeļu bojāšanu izmeklē kā iespējamu sabotāžu, savukārt Lietuva ierosinājusi pirmstiesas izmeklēšanu par terorismu.

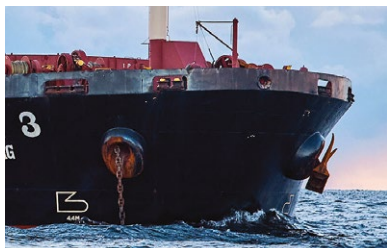
Notikušais pārrunāts arī Latvijas Nacionālās drošības padomes sēdē. Valsts prezidenta padomnieks

▶▶▶ 3. lpp.

komunikācijas jautājumos Mārtiņš Drēgeris aģentūrai LETA norādīja, ka Latvijas Nacionālie bruņotie spēki pastiprinājuši Latvijas sakaru infrastruktūras monitoringu un apmainās ar informāciju ar sabiedrotajiem par drošības situāciju Baltijas jūrā.

## Aizturētajam Ķīnas kuģim bojāts enkurs

Dānijas raidsabiedrība DR ziņo, ka Ķīnas kuģim, kas atradies bojāto zemūdens kabeļu tuvumā, ir konstatēts bojāts enkurs. Tomēr nav zināms, kādā veidā enkurs ticis bojāts, un šis fakts vēl nepierāda, ka



tieši Ķīnas kuģis ir izraisījis kabeļu bojājumus. Kuģis "Yi Peng 3", kas pieder Ķīnas uzņēmumam, tika nofilmēts Kategata šaurumā starp Dāniju un Zviedriju, un ir redzams, ka kuģa enkura daļas ir deformētas. Kopenhāgenas Universitātes analītiķis Jenss Vencels Kristofersens norādīja, ka pagaidām nav iespējams noteikt, kad un kādēļ enkurs ir bojāts. Šis gadījums pievērš uzmanību līdzīgiem incidentiem. 2023. gada oktobrī, kad tika bojāts "Balticconnector" gāzesvads starp Somiju un Igauniju, izmeklēšanā tika konstatētas vairākus kilometrus garas vilkšanas pēdas jūras dibenā, visticamāk, no kuģa enkura.

## Drošību Baltijas jūrā stingri uzrauga

Klimata un enerģētikas ministrs Kaspars Melnis norādīja, ka Baltijas jūras drošību uzrauga, un atzina, ka drošība jāuzlabo, piemēram, veidojot vairākus neatkarīgus zemūdens kabeļu savienojumus, kā to jau dara Igaunija. Tādējādi tiktu novērsta atkarība no viena kabeļa un nodrošināta stabila darbība arī problēmu gadījumos. "Protams, pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā iespējami



visādi scenāriji, bet tas tikai nozīmē, ka mums jābūt tiem gataviem, jāpievērš vairāk uzmanības savai infrastruktūrai un tam, kā spējam nodrošināt tās stabilitāti, un arī vairāk jādomā par diversifikāciju, lai tādas situācijas, pat ja tās rodas, neradītu lielus riskus vai ievainojamību kopumā," skaidroja Melnis.

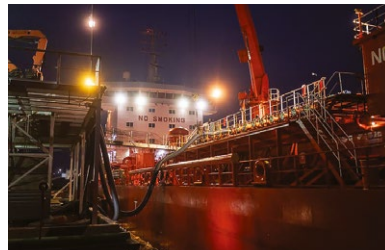
## Sākta naftas produktu piegāde Latvijai

Lai uzlabotu valsts ekonomisko drošību un noturību pret krīzes situācijām, kā arī nākotnē samazinātu sistēmas uzturēšanas izmaksas, valdība 2024. gada sākumā atbalstīja naftas produktu drošības rezervju pārvaldības modeļa maiņu, kas paredz noteikt nepieciešamo drošības rezervēs pastāvīgi uzturamo naftas krājumu daudzumu. Atbilstoši tam sākta naftas produktu piegāde Latvijai. Ja esošā sistēma nebūtu mainīta, tad tuvāko desmit gadu laikā valsts par degvielas rezervju nodrošināšanu pārmaksātu 877 miljonus eiro.

"Esmu gandarīts, ka esam sagaidījuši pirmo Latvijas naftas rezervju piegādes kuģi, kas nozīmē, ka esam pilnībā pārgājuši uz jauno kārtību. Gadiem ilgi tās bija milzīgas izmaksas, kuras, iegādājoties degvielu, no savas kabatas sedza Latvijas iedzīvotāji. Pagājušajā gadā tie bija pieci papildu centi par litru pie degvielas cenas, šogad jau septiņi centi par litru," uzsver ekonomikas ministrs Viktors Valainis.

## Rīgas ostā sagaidīts kuģis, kas atvedis uz Latviju pirmo naftas rezervju kravu

25. novembrī Rīgas ostā ienāca kuģis, kas piegādāja pirmo naftas rezervju kravu Latvijai. Plānots, ka līdz šā gada nogalei caur Rīgas ostu tiks piegādāts viss 2024. gadā nepieciešamais naftas rezervju apjoms.



"Šobrīd, kad piedzīvojam ģeopolitisko procesu ietekmi uz degvielas pārvaldījumu tirgu un kustību, esmu gandarīts, ka Rīgas ostas termināļi var dot savu pienesumu valstij svarīgo degvielas rezervju piegādē un pārkraušanā. Tas vēlreiz apliecina Rīgas ostas stratēģisko lomu Latvijas drošības un ilgtspējas nodrošināšanā," norāda Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

## Rīgas brīvostā būs zaļā industriālā teritorija

Lai stiprinātu Eiropas Savienībai kritiski svarīgo jūras vēja tehnoloģiju ražošanas attīstību Latvijā, Ministru kabinets 26. novembra sēdē lēma Rīgas brīvostas infrastruktūras attīstībā ieguldīt 64 570 017 eiro. Ieguldījumu rezultātā Rīgas brīvostā tiks radīta zaļā industriālā teritorija, kurā turpmāk komersanti varēs attīstīt ražotnes jūras un sauszemes vēju tehnoloģiju un to komponentu ražošanai.

Attīstot zaļo industriālo teritoriju 30 ha platībā Rīgas brīvostas teritorijā, tiks sekmēta uzņēmējdarbības attīstība un investīciju piesaiste tai piegulošajās teritorijās (kopējā platība 60 – 90 ha). Attīstot ostas teritoriju un nodrošinot izbūvētās teritorijas iznomāšanu vēja enerģijas tehnoloģiju komponentes ražojošiem uzņēmumiem, provizoriski tiks nodrošināts eksports 160 milj. eiro apmērā, radītas 650 darba vietas un ik gadu nodrošināta nodokļu nomaksa vismaz 7,8 milj. eiro apmērā.

## Rīgas osta liek akcentu uz atjaunīgo enerģiju

26. novembrī Rīgas ostu apmeklēja klimata un enerģētikas ministrs Kaspars Melnis, lai iepazītos ar SIA "PARS Termināls" projektu, apskatītu plānoto ražotnes vietu Kundziņsalā, kā arī pārrunātu citus ostā



Īstenojamos atjaunīgās enerģijas projektus. "Ilgtspējīga domāšana, veidojot jaunu, ilgtermiņā pieprasītu atjaunīgās degvielas ražotni Rīgas brīvostas teritorijā, ir ekonomiski tālredzīgs veids, kā apstākļos, kad tranzīta kravu apjoms reģionā mazinās, palielināt Latvijas kā ilgtspējīgas enerģijas ražotājas ietekmi Baltijas reģionā," norādīja Kaspars Melnis.

Rīgas ostas teritorijā sadarbībā ar investoriem no Ukrainas taps Baltijā pirmā atjaunīgās degvielas – HVO (hidrogenētās augu eļļas) un SAF (ilgtspējīgās aviācijas degvielas) produktu ražotne. Šie inovatīvie, augstas pievienotās vērtības produkti ir plaši pieprasīti gan Latvijā, gan Eiropā, jo atbalsta klimatneitralitātes un zaļā kursa mērķu sasniegšanu. Reizē projekta īstenošana būtiski stiprinās Latvijas eksportspēju un enerģētisko neatkarību.

## "Vitol Terminal Latvia" pielāgojas tirgus izmaiņām

SIA "Vitol Terminal Latvia" (VTL), kas iepriekš bija pazīstama kā SIA "Ventpils naftas" termināls", elastīgi pielāgojas tirgus izmaiņām, nepārtraukti uzlabojot un paplašinot pakalpojumu klāstu. Atsaucoties uz klientu pieprasījumu, no šā gada decembra VTL piedāvās jaunu pakalpojumu – anilīna uzglabāšanu un pārkraušanu. Plānotā anilīna pārkraušanas jauda būs līdz 15 000 tonnu gadā. Šis pakalpojums tiks nodrošināts



esošo tehnoloģisko procesu ietvaros ar iekārtām, kas jau ir VTL rīcībā. Pārkraušanas un uzglabāšanas apjomi saglabāsies līdzšinējā apmērā bez palielinājuma.

"Ekonomiskie izaicinājumi pēdējos gados ir skāruši dažādas nozares, taču VTL ir spējis saglabāt stabilitāti, pateicoties ciešām ilgtermiņa attiecībām ar partneriem un elastīgai pieejai kravu apkalpošanā. Mēs attīstām jaunus pakalpojumus, ieklausoties klientu vajadzībās," saka VTL ģenerāldirektors Igors Martjanovs.

## Liepājas Ilgtspējīgas industrijas centra partneri vienojas par darbības prioritātēm

Liepājas Ilgtspējīgas industrijas centra partneri 2024. gada 4. decembrī pulcējās uz pirmo kopīgo darba sanākumi, lai vienotos par konkrētiem soļiem savstarpējā sadarbībā, komunikācijā, kā arī izstrādātu rīcības plānu tuvākajam periodam, lai Liepāja, Latvija, Baltijas jūras reģions iegūtu enerģētisko neatkarību un ekonomisko attīstību, vienlaicīgi nodrošinot ES klimatneitralitātes un ilgtspējīgas mērķu sasniegšanu. Pirmā sanāksme norisinājās RTU, kas ir nozīmīgs sadarbības partneris, gan veicot zinātnisko izpēti un inovatīvu tehnoloģiju izstrādi, gan veidojot studiju programmas, kas sagatavos speciālistus zaļās enerģētikas un viedās ražošanas nozarēm, kuras plānots attīstīt.

Liepājas Ilgtspējīgas industrijas centrā apvienojušies uzņēmumi "Van Oord", "Euroports", "Smulders", "CIS Liepāja", "GI Termināls", "Fokker Next Gen Latvia", kā arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Liepājas pilsētas dome, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra un Rīgas Tehniskā universitāte.

## Projekts "Nepārtraukts 5G savienojamības risinājums Baltijas jūrā" saņem specbalvu

2024. gada 5. decembrī Latvijas Informācijas un komunikācijas tehnoloģijas asociācijas konferencē "FOKUSS. NĀKOTNE" tika pasniegta nozares gadskārtējā balva "Platīna pele". Ar "DocLogix Latvia" speciālbalvu "Uzņēmumu digitālās transformācijas" MVU apakš kategorijā apbalvota "LVR Flote" un "Latvijas Mobilais Telefons" kopīgi īstenotā iniciatīva



"Nepārtraukts 5G savienojamības risinājums Baltijas jūrā". Projekts paredz jūrniecības ekosistēmas digitalizācijas iespējas, nodrošinot nepārtrauktu 5G savienojamību un augstas kapacitātes datu apmaiņu atklātā jūrā reāllaikā. Šim jūras 5G savienojamības risinājumam pagaidām nav līdzīga ne Baltijas reģionā, ne plašākā globālā kontekstā.

## Jūrniecības sabiedrība piemin komandkapteini Hugo Legzdiņu

7. decembrī jūrniecības sabiedrība tradicionāli piedalījās komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņas brīdī Igates kapos, kas, kā jau ierasts, bija sirsnīgs pasākums.

Pasākuma pirmajā daļā nozares pārstāvji nolika ziedus Lēdurgas kapos, kur klātesošos uzrunāja Jūras spēku kapelāns Dāvids Šterns un noturēja aizlūgumu Hugo Legzdiņa piemiņai. Pēc tam visi apmeklēja dievkalpojumu Igates baznīcā, kur bija svētbrīdis. Īpašu noskaņu piemiņas pasākumam piedeva RTU Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolas koris Naura Indzera vadībā. ■





## Hutiešu nemiernieki turpina uzbrukumus kuģiem

Jemenas hutiešu nemiernieku grupējums paziņojis, ka vērsies pret Izraēlas kompānijām agrāk piedērijušiem kuģiem pat pēc tam, kad tie būs pārdoti tālāk un tiem vairs nebūs saiknes ar Izraēlu. Lai gan grupējums apgalvo, ka tā mērķis ir kuģi, kas saistīti ar Izraēlu un tās Rietumu sabiedrotajiem, praksē teroristu grupējums ir vairākkārt uzbrucis kuģiem, kam nav saiknes ar Izraēlas kuģniecības interesēm vai kravu kustību. Lielākā daļa konteinerkuģu satiksmes ir novirzta prom no Sarkanās jūras, taču tur joprojām ir ievērojams tankkuģu un balkeru satiksmes īpatsvars. Kaujinieki draud, ka blokāde turpināsies, līdz atceļ aplenkumu Gazas joslā un pārtrauks agresiju pret Libānu. Nemiernieki jau kopš 2023. gada rudens vērsuši raķešu un dronu uzbrukumus pret civilajiem kuģiem Sarkanajā jūrā un Adenas līcī.

Pēdējais kuģis, pret kuru bija vērsti hutiešu trieciens, bija Grieķijai piederošais balkeris "Motaro".

## Aļaska ir viens no populārākajiem kruīzu galamērķiem

Aļaska joprojām ir ļoti iecienīts kruīzu galamērķis, tiek sasniegti aizvien jauni pasažieru skaita rekordi kopš kruīzu atsākšanas pēc pandēmijas. Viens no ceļojumu sākumpunktiem ir Vankūvera Kanādā. Vankūveras Freizera ostas pārvalde ziņo, ka 2024. gadā tā reģistrējusi pasažieru skaita pieaugumu par septiņiem procentiem. Osta uzņēma 327 kruīza kuģus un 1,32 miljonus pasažieru, par 80 tūkstošiem vairāk nekā 2023. gadā. Lielā noslogojuma dēļ vasarā nācās noteikt ierobežojumus. Pilsēta un kruīzu industrija vienojās par piecu kuģu limitu dienā. Tā kā vairākas kruīza kuģu kompānijas, tostarp "MSC Cruises", "Virgin Voyages" un "Royal Caribbean Group" paziņojušas, ka plāno ienākt šajā tirgū 2026. gadā, panākta vienošanās paplašināt kruīza termināļus un būvēt jaunus.

## Kabeļu bojājumus Baltijas jūrā uzskata par Krievijas veiktu sabotāžu

Baltijas jūrā bojāti sakaru kabeļi starp Somiju un Vāciju, kā arī starp Zviedriju un Lietuvu. Lietas izmeklēšanas gaitā tiek izskatīta iespēja, ka bojājumi varētu būt sabotāža. Lai gan vēl nav skaidrs, kas tieši varētu būt vainojams, mediji norāda uz iespējamo Krievijas vai Ķīnas iesaisti.

Somijas aizsardzības ministrs Anti Hekensens pēc ES Ārlietu padomes sanāksmes Briselē sacīja, ka NATO un Eiropas Savienībai ir jāieņem stingrāka nostāja, lai pasargātu sevi no hibrīddraudiem un aizsargātu zemūdens infrastruktūru no uzbrukumiem.

"NATO un ES ir jādara daudz vairāk, lai aizsargātu šo kritisko infrastruktūru," pēc ES Ārlietu padomes sanāksmes Briselē teica Hekensens. "Uzbrukumi kritiskajai infrastruktūrai starptautiskajos ūdeņos ir jauns apdraudējums, ko diemžēl ir grūti preventīvi novērst."

Incidents izraisījis politiskas bažas gan Berlīnē, gan Helsinkos. "Mēs zinām, ka Krievijai ir spējas un vēlme veikt sabotāžas aktus Eiropā," preseī vēstīja Hekensens. Arī Vācijas aizsardzības ministrs Boriss Pistoriuss pieļāva, ka notikusi sabotāža.

Vācijas, Francijas, Polijas, Itālijas, Spānijas un Apvienotās Karalistes ārlietu ministri brīdināja par "Maskavas saasinātajām hibrīdaktivitātēm" pret NATO un ES valstīm, atzīstot, ka mēroga un potenciālās ietekmes ziņā

tām nav precedenta. Savukārt Lietuvas ģenerālprokurore Nida Grunskiene saistībā ar zemūdens telekomunikāciju kabeļa starp Lietuvu un Zviedriju bojāšanu ierosinājusi pirmstiesas izmeklēšanu par terorismu.

Zviedrijas satelītattēli liecina, ka kabeļi tika bojāti, kad to tuvumā atradās Ķīnas kuģis. 20. novembrī Dānijas Jūras spēki aizturēja Ķīnas balkeru "Yi Peng 3" aizdomās par telekomunikāciju kabeļu bojāšanu, par ko vēsta Polijas un Centrāleiropas aizsardzības un drošības ziņu portāls "Defence24.com". Ķīnas kuģi, kas bija ceļā no Krievijas Ustļugas ostas, Dānijas Jūras spēku patruļkuģis P525 aizturēja Dānijas teritoriālajos ūdeņos pie Lielā Belta izejas.

Dānijas varasiestādes oficiāli nav paziņojušas par kuģa aizturēšanu, taču neoficiāli zināms, ka tā aizturēšana ir saistīta ar telekomunikāciju kabeļu bojāšanu. Tiek uzskatīts, ka kuģis atradās vietā, kur bojāts Somiju un Vāciju savienošais kabelis "C-Lion1" un Zviedriju un Lietuvu savienošais sakaru kabelis.

2023. gadā Baltijas jūrā jau tika pārtrauts elektrības kabelis un gāzesvads starp Igauniju un Somiju. Vēlāk izmeklēšanā noskaidrojās, ka bojājumu radījis Honkongā reģistrētais konteinerkuģis "Newnew Polar Bear", kura enkurs vilkts pār cauruļvadu, tomēr kuģi toreiz neaizturēja un tas bez sankcijām atstāja Baltijas jūru.

## "Bloomberg" ziņo par netīrās degvielas atgriešanos

"Bloomberg" apkopotie dati liecina, ka vienā no pasaules lielākajiem bunkuru uzpildes centriem Singapūrā degvielas ar augstu sēra saturu cenas pieaugušas salīdzinājumā ar zema sēra satura degvielu, tā raidot signālus par strauju pieprasījuma kāpumu. Augsta sēra satura flotes degvielas pārdošanas apjomi 2024. gada pirmajos trīs ceturkšņos Singapūrā bija par aptuveni 25% augstāki nekā tajā pašā periodā iepriekšējā gadā. Singapūra ir bijusi viena no lielākajām

ieguvējām, uzpildot kuģus, kas izvairās no kuģošanas caur Sarkano jūru un izvēlas garāku maršrutu apkārt Āfrikai. Arvien vairāk kuģu šķērso Indijas okeānu un apiet tradicionālos degvielas uzpildes punktus Tuvajos Austrumos. Kopš desmitgades sākuma, kad tika ieviesti IMO standarti, arvien vairāk kuģu ir uzstādījuši piesārņojumu samazinošas iekārtas, kas ļauj tiem turpināt HSFO dedzināšanu, nevis pāriet uz zema sēra satura šķirnēm.

# Latvijas Jūras administrācijas darbinieki talko dabas liegumā “Mežmuižas avoti”

Par tradīciju ir kļuvusi Latvijas Jūras administrācijas darbinieku dalība Dabas aizsardzības pārvaldes un Pasauls dabas fonda kopīgās iniciatīvas “Daru labu dabai” aktivitātēs. Tā ir iespēja darbiniekiem satikties neformālā gaisotnē, mācīties sadarboties ar kolēģiem, iegūt zināšanas par dabas vērtībām un praktiski darboties to saglabāšanā.

Šogad Latvijas Jūras administrācijas darbinieki Dabas aizsardzības pārvaldes vadībā darbojās Siguldas novada Allažu pagasta dabas liegumā “Mežmuižas avoti”. Talku ievadīja stāstījums par liegumā saglabājušos ūdensdzirnavu ēku, dzirnavu dambi un Kaļķugravu ūdensdzirnavu dzīvojamā ēku, kā arī aizsargājamām dabas vērtībām un pieminekļiem. Šai vietai ir arī kultūrvēsturiska nozīme. Latviešu profesionālās tēlniecības pamatlicējs tēlnieks Teodors Zajkalns dzimis Allažu pagastā un daudz laika pavadījis tieši šajā apkārtnē.

“Mežmuižas avoti” ir viena no nedaudzām vietām Latvijā, kur sastopami avoti, kas veido avotkalņus. Šeit sastopami arī tādi biotopi kā nogāžu un gravu meži, mēreni mitras pļavas un boreālie meži, aizsargājamie koki – vietējie un svešzemju sugu dižkoki. Liegums dibināts 1977. gadā, tā platība ir 27 ha. Liegums noteikts par Eiropas nozīmes aizsargājamo dabas teritoriju “Natura 2000”.

Dzirnavu teritorijā izveidota dabas parka zona, lai nodrošinātu īpaši



aizsargājamo sugu, biotopu un to dzīvotņu saglabāšanu, kā arī sabiedrības atpūtu, izglītošanu un audzināšanu. Darbinieki sakopa apkārtni un dabas tūrisma infrastruktūru – atbrīvoja avotus un taku no kritušiem kokiem un zariem, atjaunoja takas infrastruktūru, sakopa piknīka vietu. Talku noslēdza mielošanās ar zupu un sirsnīgas sarunas pie ugunsкура.■

Materiālu sagatavoja JA eksperte vides aizsardzības jautājumos Ieva Šmite

## Par Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieci apstiprināta Elīna Strode

Par Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra (JR) vadītāja vietnieci apstiprināta līdzšinējā JR Konvencionālās uzraudzības daļas vecākā inspektore Elīna Strode.

Kalvis Innuss, kurš pirms tam bija JR vadītāja vietnieks, šā gada jūlijā kļuva par JR vadītāju, nomainot Jāzepu Spridzānu, kurš devās pensijā.

Elīna Strode beigusi Latvijas Jūras akadēmiju, iegūstot profesionālā



bakalaura grādu jūras transportā un kuģa vadītāja kvalifikāciju, kā arī ieguvusi profesionālā maģistra grādu līderībā un vadībā un organizācijas vadītāja kvalifikāciju Rīgas Tehniskajā universitātē.

E. Strode strādājusi par stūrmani kuģniecības kompānijā “RHL Reederei Hamburger Lloyd GmbH & CO KG”. Kopš 2017. gada viņa ieņēmusi JR Konvencionālās uzraudzības daļas vecākās inspektora amatu.■

# Meklējam risinājumu jūrniecības izaugsmei

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ atzīst, ka 2024. gads noslēdzies labāk, nekā gada sākumā bija prognozēts, pat ar plus zīmi, lai gan diezgan dramatiskie kravu apjoma kritumi Rīgas ostā, bet jo īpaši Ventspils ostā gada sākumā radīja pamatotas bažas.

“2024. gadā turpinājās iepriekšējā gada tendence – esam palielinājuši ieņēmumus no sniegtajiem “pārējiem” pakalpojumiem. Līdz šim aptuveni septiņdesmit piecus procentus veidoja ieņēmumi no maksas par navigācijas pakalpojumiem, bet aizejošajā gadā tie ieņēmumu kopējā apjomā samazinājušies par aptuveni desmit procentiem. Esam patiesi gandarīti, ka izdevies mazināt atkarību no viena ieņēmumu avota. Tomēr jāsaprot, ka maksa par navigācijas pakalpojumiem joprojām veido finansējuma lielāko daļu Jūras administrācijas budžetā, tāpēc stingri sekojam visiem procesiem ostās un ostās ienākušo kuģu skaitam, cerot, ka arī turpmāk kuģu skaits nesamazināsies un mūsu budžets necietīs, jo administrācijai ir jāsniedz virkne valsts deleģēto pakalpojumu, piemēram, ostas valsts kontrole, dziļumu mērījumi jūrā un vēl citi, kas ne tikai pie mums, bet arī citās valstīs tiešā veidā nebūs pakalpojumi, kas dod peļņu,” saka Jānis Krastiņš.

Jau 2023. gada beigās Jūras administrācija izstrādāja noteikumus par sniegto pakalpojumu tarifu grozījumiem. “Tarifu pieaugums attiecas uz visiem administrācijas pakalpojumiem. Diemžēl no šāda cenu pieauguma nevarējām izvairīties, jo mums ir jādomā par konkurētspējīgu atalgojumu mūsu speciālistiem, kā arī par uzņēmuma attīstību, kas nav iedomājama bez atbilstoša finansējuma.”

Jānis Krastiņš uzsver, ka valsts Jūras administrācijas rīcībā bija atstājuši 2022. gada dividendes aptuveni 300 tūkstošu eiro apmērā, par ko administrācijas vadītājs saka paldies gan Satiksmes ministrijai, kas šo priekšlikumu virzīja, gan Ministru

kabinetam, kas to apstiprināja. “Šī investīcija bija ļoti nozīmīga, varējām iegādāties jaunu daudzstaru eholoti, kas mums bija liels notikums, jo katru gadu pie jaunas tehnikas netiekam. 2024. gadā esam to jau uzlikuši uz mūsu hidrogrāfijas kuģa “Kristiāns Dāls”.

## IMO un ES strādā pie jauniem tiesību dokumentiem

2023. gadā IMO Asamblejas sesijā uz nākamajiem četriem gadiem ievēlēja jaunu IMO ģenerālsekretāru Arsenio Antonio Domingesu Velasko no Panamas, tāpat tika izskatīts nākamā divu gadu budžets un apspriesti jautājumi, kas nāca no IMO komitejām. Kā saka Jānis Krastiņš, šogad IMO noris praktiskais darbs, un viens no tiem ir darbs pie STCW konvencijas grozījumiem. “IMO beidzot ir sasparojusies un saistībā ar grozījumiem STCW konvencijā pat sarīkoja iepriekš neplānotu sanāksmi. Arī administrācija ir darba grupas sastāvā, tur aktīvi strādājam, lai mums aktuālajās lietās panāktu pozitīvus grozījumus. Savukārt Eiropā visu gadu notiek darbs pie jūrniecības dokumentu paketes pārskatīšanas, pavissam tiek papildināti pieci dokumenti: Direktīva par nelaiemes gadījumu izmeklēšanu, Direktīva par kuģu radīto piesārņojumu, Direktīva par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu, Direktīva par ostas valsts kontroli un EMSA regula. Darbs pie dokumentu izstrādes nebūt nav vienkāršs, jo divdesmit septiņām valstīm nonākt līdz lēmuma pieņemšanai ir diezgan liels izaicinājums, plus vēl jārēķinās ar Eiropas Komisijas un EMSA interesēm. Kad dokumenti tiks parakstīti, tad trīsdesmit mēnešu laikā jaunais

regulējums būs jāievieš nacionālā līmenī. No mūsu skatu punkta raugoties, ostas valsts kontroles sadaļā būtiskas izmaiņas nav paredzamas, bet, kā atzīst mūsu speciālisti, saistībā ar karoga valsts regulējuma izmaiņām diezgan daudzas lietas būs jāmaina arī mūsu nacionālajā regulējumā. Papildinātajos dokumentos diezgan liels akcents likts uz digitālo dokumentu apriti, bet joprojām ir jautājums, kas nodrošinās šo dokumentu apriti. Domu apmaiņas laikā esam izteikuši savu viedokli, ka EMSA būtu tā institūcija, caur kuru praktiski un viegli varētu organizēt elektronisko dokumentu apriti, jo sistēma, kas bijusi līdz šim, 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 mājas lapās, tā koncentrēti būtu atrodamā vienuviet, tāpēc ir prieks, ka EMSA strādā šajā virzienā un jau informēja, ka strādā pie projekta, ko varētu realizēt triju gadu laikā, sadalot to trijos posmos: pirmajā būtu dokumentu verificēšana un pārbaudīšana, otrajā – parakstīšana un zīmogošana, bet trešajā – e-sertifikācija un administrēšana. Šis ir virziens, kurā arī mēs raugāties, jo tad vismaz Eiropas valstu karogi būtu apvienoti vienotā sistēmā, bet visu pasaules karoga valstu apvienošana vienotā sistēmā gan būs daudz globālāks nākotnes jautājums.”



## Jūrniecības nozare aizvadījusi spraigu starptautisko auditu gadu

2024. gads bija auditu gads, kad Latvijā ieradās IMO un EMSA pārstāvji, lai pārliecinātos, kā Latvijā tiek realizētas starptautiski regulētas jūrniecības procedūras. No 2024. gada 13. līdz 22. aprīlim notika IMO audits, kam Jūras administrācijas kolektīvs nopietni gatavojās jau visu 2023. gadu, ņemot vērā iepriekšējā audita piezīmes un sagatavojot visus dokumentus.

Jānis Krastiņš: "Pirms auditiem un vizītēm ir jāpadara visi mājas darbi. IMO audits ir valsts prestiža jautājums, tāpēc jābūt pārliecinātiem, ka visi dokumenti ir atbilstoši sakārtoti. IMO audits bija ilgi gatavots, šī vizīte notika arī Igaunijā un Lietuvā, un visās trijās Baltijas valstīs audita rezultāti ir ļoti līdzīgi. Pēc audita neformālās sarunās IMO eksperti atzina, ka nevar salīdzināt līmeni Eiropā ar līmeni Āfrikā vai citviet trešajās pasaules valstīs. Neskatoties uz to, eksperti mums tomēr aizrāda uz sīkām niansēm, kas jau tiek novērtētas kā trūkums, bet tai pašā laikā Āfrikā vai kādā no Āzijas valstīm līdz šādām sīkām niansēm pārbaudītāji nemaz nenonāk, jo kopumā nepilnības ir pārāk lielas. Taču ir jārēķinās, ka tos, kuri izveidojuši stingras uzraudzības procedūras un ieviešu uzraudzības sistēmas, pārbaudīs ļoti skrupulozi, lai viņi vēl vairāk uzlabotu savu uzraudzības sistēmu."

Decembra sākumā, kad notika saruna ar Jāni Krastiņu, Jūras administrācija vēl nebija saņēmusi IMO gala ziņojumu par audita rezultātiem, bet auditori jau iepriekš norādījuši, ka viņi neredz valsts stratēģiju jūrniecības jomā un nevar pārliecināties, kā šī stratēģija tiek pārskatīta, analizēta un īstenota. Pēc būtības tas nemaz nav vienas institūcijas kompetences jautājums. Jūras administrācija auditoriem prezentēja savu stratēģiju, bet tie jautāja, kur tad ir valsts stratēģija, kur valsts kopējais redzējums par jūrniecības procesiem Latvijā? Auditori vēlējās redzēt dokumentāru pierādījumu, ka Latvijā reizi gadā vai divos sapulcējas jūrniecības nozares speciālisti un iesaistītās institūcijas – Satiksmes ministrija, Jūras administrācija, ostu pārvaldes un vēl



Jānis Krastiņš.

citas organizācijas, lai aplūkotu, kā noris procesi un tiek pildīti stratēģiski svarīgi uzdevumi. Šķiet, ka mums tāds mehānisms varētu būt Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome.

Jānis Krastiņš: "Arī par Ostu padomi auditori saņēma informāciju, bet pietrūka dokumentārs apliecinājums, ka šāds darbs reāli notiek. Taisnību sakot, jāatzīst, ka gadiem ilgi Ostu padome nemaz nebija sasaukta, tikai šogad pēc ilga pārtraukuma atkal notikušas padomes sēdes, un auditoriem tas tomēr šķita nepietiekami, bet ir taisnība, ka Ostu padome varētu būt tas instruments, ko izmantot kā jūrniecības nozares diskusiju telpu.

Diemžēl jāteic, ka auditori īsti nespēj saprast mūsu valsts specifiku, to, ka Latvija ir maza valsts un jūrniecībā iesaistītās institūcijas, uzņēmumi un speciālisti cits citu ļoti labi pazīst, tiek gan saistībā ar ikdienas darbu, gan dažādos pasākumos, sanāksmēs, semināros un diskusiju paneļos, kur aplūko visus aktuālos jautājumus, problēmas. Mēs par to visu varam tikai pastāstīt, taču auditori skatās kā birokrāti un prasa dokumentāru pierādījumu: kas tikās, ko runāja, kādus lēmumus pieņēma? Un tad ir jautājums, ja tas viss nav uzlikts uz papīra, ja neesam ieslīguši nevajadzīgā dokumentu kolekcionēšanā, vai tas mums ir traucējis attīstīt nozari atbilstoši valsts interesēm un starptautiskajam regulējumam?

Jūras administrācija kā jūrniecības procesus uzraugošā institūcija, strādājot nacionālajā līmenī, reizi gadā rīko dažādas tikšanās ar nozares pārstāvjiem un atsevišķām struktūrām: navigācijas līdzekļu apsaimniekotājiem, ostu kapteiņiem, kuģu īpašniekiem, pirmo reizi organizēsīm arī dienas semināru kruinga kompānijām un mācību centriem, tāpēc varu teikt, ka attīstība ir jūtama, tomēr turpmākajā darbā auditoru viedoklis par birokrātiskā procesa sakārtošanu būs jāņem vērā un trūkumi jānovērš.

Otra lieta, par ko bija jautājumi no auditoru puses, – kā IMO rekomendācijas un izdotie normatīvie dokumenti tiek attiecināti uz Latvijas nacionālo likumdošanu, bet lielākais, par ko viņi aizrādīja, bija par IMO dokumentu tulkošanu latviešu valodā. Jau pirms vairākiem gadiem pieņēmām lēmumu IMO cirkulārus netulkot latviešu valodā, jo nav lietotāju latviešu valodā tulkotajiem dokumentiem, tāpēc nesaskatām jēgu šajā procesā ieguldīt resursus. Tulkošanai būtu vajadzīgi gan cilvēki, gan finanses, bet finālā tulkotos dokumentus, iespējams, vispār neviens nelasītu, pie tam ir jautājums, vai tulkojums pilnībā atspoguļotu pamtdokumentā ietvertu, jo katrs tulkotājs strādā atbilstoši savai kompetencei, piedevām jūrniecības nozares terminoloģija ir specifiska, tur svarīgas nianšes. Jūras administrācijai, pieņemot darbā jebkuru speciālistu,

▶▶▶ 10. lpp.

▶▶▶ 9. lpp.

ir prasība, lai šis speciālists zinātu angļu valodu darbam nepieciešamā līmenī un spētu strādāt ar dokumentiem, piedevām nedrīkst ignorēt to, ka jūrniecības valoda ir angļu valoda. Tomēr IMO audits norādīja, ka trūkst tulkojumu, pat neskatoties uz to, ka no IMO puses ir tikai ieteikums tulkot dokumentus, kas ļauj brīvi izlemt, darīt to vai nedarīt.

Tā kā IMO audits ir veiksmīgi noslēdzies un varam būt apmierināti ar tā rezultātiem, vēlos lielu paldies pateikt visiem, kas piedalījās sarunās ar auditoriem: Krasta apsardzei, ostām, Valsts vides dienestam, Satiksmes ministrijai un Jūras administrācijas kolēģiem, kuri izdarīja lielu un labu darbu.

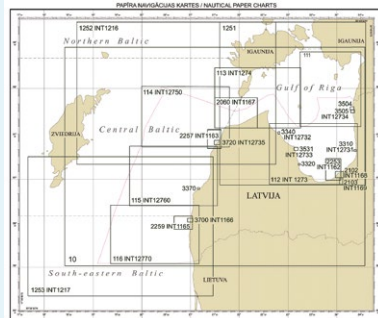
Igauņu kolēģiem IMO audita rezultāti ir ļoti līdzīgi, bet Lietuvai vērtējums nedaudz atšķiras, jo dažādu pārvaldības pārmaiņu dēļ lietuviešu kolēģiem pietrūcis kompetences, lai pareizi izprastu IMO norādījumus, viņi nebija tos integrējuši savā sistēmā, par ko arī saņēma audita aizrādījumus."

Kā lielu pārbaudījumu visi gaidīja EMSA vizīti, kas izvērtēs jūrnieku sertifikācijas un izglītības sistēmas atbilstību noteiktajiem standartiem. Par to daudz diskutēja un izteica visdažādākos minējumus, tai skaitā pat visdrūmākos pareģojumus, ka mūsu izglītības sistēma varētu saņemt negatīvu novērtējumu, kas slikti ietekmētu Latvijas jūrnieku darbu starptautiskajā darba tirgū. Lielākā neziņa, protams, bija saistīta ar Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas integrāciju Rīgas Tehniskajā universitātē, jo vizīte notika tikai neilgi pēc Jūras akadēmijas pārcelšanās no Daugavgrīvas uz Ķīpsalu.

Jānis Krastiņš: "No 2024. gada 17. līdz 26. septembrim Latvijā viesojās Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) pārstāvji. Vizītes mērķis bija novērtēt Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertifikācijas sistēmas atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 8. jūnija Direktīvas (ES) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni un STCW konvencijas prasībām. EMSA apmeklēja RTU LJA, Liepājas Jūrniecības koledžu un mācību

centru "Libava" un atzinīgi novērtēja Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertifikācijas sistēmu, vizītes laikā gūstot pārlicību, ka Latvijas sistēma atbilst Direktīvas prasībām un darbojas, ievērojot STCW konvencijā noteikto. Tāpēc paldies visiem, paldies RTU vadībai, Edijam Štālam un Jānim Džeriņam, arī mācību centram "Libava" par izdarīto darbu un labo novērtējumu, ņemot vērā, ka akadēmijai saistībā ar pārcelšanos uz jaunajām telpām Ķīpsalā gatavošanās EMSA vizītei tiešām bija ļoti saspringts laiks. Ja godīgi, tad man bija pārlicība, ka EMSA vizīte noslēgsies ar labu novērtējumu, jo arī iepriekšējā pārbaudē pirms pieciem gadiem nebija neviena aizrādījuma, ko ierakstīt ziņojumā, ja nu vienīgi tas, ka prakses grāmatās mehāniķiem praksi paraksta nevis vecākais mehāniķis, bet gan kapteinis. Arī tagad, neskatoties uz jauno jūrniecības mācību iestāžu pārvaldību, pēc būtības sertifikācijas sistēmā jau nav notikušas nekādas izmaiņas, prasības un standarti ir palikuši nemainīgi.

Kopumā no EMSA saņemti pieci aizrādījumi: divi RTU LJA, viens Liepājas Jūrniecības koledžai, kuros



pamatā tiek norādīts uz tehnisko aprīkojumu un tā nodrošinājumu, lai pilnvērtīgi sniegtu studentiem zināšanas, bet divi aizrādījumi ir Jūras administrācijai, no kuriem viens pavisam nebūtisks, bet otrs, ko mums pārmetā jau iepriekš, ka neesam slēguši vienošanos par piekrastes kuģošanu. Savulaik ļoti aktīvi strādājām Baltijas jūras reģionā, iniciējām priekšlikumu slēgt šādu vienošanos, bet diemžēl daudzas Baltijas jūras valstis tas neinteresēja, tās nevēlējās slēgt vienošanos, un ne jau tikai ar mums, bet vispār nevēlējās

to darīt. Pirms kāda laika par šo tēmu bijām sarīkojuši pat semināru, tomēr EMSA to ierakstīja kā būtisku trūkumu, jo neesam izpildījuši direktīvas prasību. Protams, vienmēr var paveikt vairāk un izdarīt labāk, bet šajā gadījumā no savas puses esam izdarījuši visu, ko varējām, tomēr, neskatoties uz to, pret mums ir uzsākta pārkāpumu procedūra. Interesantākais šajā stāstā ir tas, ka pret tām valstīm, kas direktīvas prasības pildīšanas ziņā vispār neko nav darījušas, šāda procedūra nav uzsākta. Arī vizītes laikā EMSA pārstāvji šai tēmai pat nepieskārs, tomēr tas kā pārkāpums ir ierakstīts gala ziņojumā, lai gan neoficiālā sarunā viņi tomēr atzina, cik tas ir bezjēdzīgi, un solīja, ka tuvākajā laikā pārkāpuma procedūru pret mums varētu izbeigt."

## EK audita teorētiskā daļa parāda nepieciešamos aizsardzības uzlabojumus

No 21. līdz 25. oktobrim Latvijas Jūras administrācijā notika Eiropas Komisijas (EK) Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta audits par kuģu, ostas iekārtu un ostu aizsardzības jautājumiem, kuras mērķis bija analizēt nacionālo kvalitātes kontroles sistēmu un jūrniecības aizsardzības pasākumus, procedūras un struktūru, kā arī pārbaudīt, kā ir īstenota Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Regula (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostu iekārtu aizsardzības uzlabošanu un 2005. gada 26. oktobra Direktīva 2005/65/EK par ostu aizsardzības uzlabošanu.

Šādas EK vizītes dalībvalstīs notiek ik pēc pieciem gadiem, bet šoreiz vizīte atšķīrās no iepriekšējām ar to, ka EK veica vienīgi teorētisko daļu, t.i., pārbaudīja tikai kuģu, ostu un ostu iekārtu aizsardzības dokumentāciju, bet praktisko daļu pārcēla uz nākamā gada pavasari.

EK ļoti atzinīgi novērtēja Latvijas Jūras administrācijas datu bāzes, kā arī nacionālo SafeSeaNet sistēmu SKLOIS (Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma). Pašlaik uzsākta gatavošanās vizītes praktiskajai daļai nākamā gada pavasarī. Pēc praktiskās daļas audita

jau būs iespējams izvērtēt, ko nepieciešams uzlabot, lai kuģu, ostu iekārtu un ostu aizsardzības sistēma Latvijā darbotos kā vienots aizsardzības mehānisms.

“Mums šķita dīvaini, ka auditori caurskatīja ne tikai pēdējo piecu, bet arī pēdējo desmit un vēl vairāk gadu dokumentus, tāpēc jautājums, ko viņi ar to visu darīs? Atļāvos auditoriem aizrādīt, ka iepriekšējās pārbaudes notika vienas vizītes laikā, un tas ir izdarāms, tāpēc ar jauno sistēmu neesam apmierināti. Lai gan ikdienā visa dokumentācija tiek uzturēta kārtībā, tomēr, gatavojoties vizītei, vēlreiz bija jāpārlicinās, vai tiešām viss ir labākajā kārtībā, un tam mēs tērējam laiku un resursus, ieskaitot juristus, kuģu inspektoros, ostiniekus, departamenta speciālistus, jo tas tiešām prasīja apjomīgu darbu. Tā jau ir sena diskusija gan Eiropas Komisijas, gan EMSA līmenī, ka šādām vizītēm vajadzētu būt konstruktīvākām. Par mūsu iebildumiem auditori, protams, nebija priecīgi, teica, ka mūs ir uzklaušījuši, bet rīkosies, kā paši uzskata par labāku,” komentēja Jānis Krastiņš.

## Jūrnieku reģistrā notikusi vadības maiņa un sagaidāmas vēl citas pārmaiņas

2024. gadā Jūrnieku reģistrs piedzīvoja vadības maiņu. Par Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāju apstiprināja līdzšinējo JR vadītāja vietnieku Kalvi Innusu, bet ilggadējais JR vadītājs Jāzeprs Spridzāns, kurš 2002. gadā sāka strādāt šajā amatā, devās pensijā. Jāzeprs Spridzāns sevi pierādījis kā zinošu speciālistu, ar augstu atbildības sajūtu un lielām darba spējām apveltītu vadītāju. Viņš apbalvots ar Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi.

Jānis Krastiņš uzsver, ka ar vadības maiņu Jūrnieku reģistra pārmaiņu process nebūt nav noslēdzies: “Pārmaiņu process vēl turpināsies labu laiku. Visu cieņu Jāzepram Spridzānam par to laiku un enerģiju, ko viņš ir ieguldījis Jūrnieku reģistra sakārtošanā, šajā procesā ieliekot visu savu dvēseli. Viņš Jūrnieku reģistru pārņēma nebūt ne labākajā



stāvoklī, problēmu un izaicinājumu bija daudz, un Jāzeprs tiešām ar visu tika galā godam, par ko viņam liels paldies, lai turas veselība un neapsīkst enerģija arī turpmāk darboties Latvijas jūrniecības labā! Tagad Jūrnieku reģistra stūri pārņēmis Kalvis Innuss, ļoti sīvā konkursā ir izraudzīta arī Jūrnieku reģistra vadītāja vietniece Elīna Strode, un iespējams, ka būs vēl kādas pārmaiņas. Jūrnieku reģistram ir jāiet līdzī laimam, tāpēc ir lietas, tai skaitā arī pašā Jūrnieku reģistrā, kas prasa pārmaiņas. Skatāmies, kā uzlabot dažādus procesus, ieviest digitalizāciju, lai gan klientiem, gan mums pašiem ir ērtāk, lai nebūtu jāveic nevajadzīgas darbības. Pagaidām plānotās pārmaiņas saistītas ar klientu plūsmas sakārtošanu un organizēšanu. Neskatoties uz to, ka mums nākušas klāt jaunas funkcijas, esam visu spējuši sakārtot tā, lai nevajadzētu palielināt darbinieku skaitu, pat esam spējuši to samazināt. Mūsu plānos ietilpst visu Jūras administrācijas struktūru, arī Jūrnieku reģistra, atrašanās vienā mājā Trijādības ielā 5, kas nebūt nav vienkārši, jo ir jāpārplāno cilvēku plūsmas un jāveido pavisam jauna sistēma. Tā kā neredzam Jūrnieku reģistra palikšanu esošajās telpās, nebūtu saprātīgi tur ieguldīt resursus, lai pārkārtotu sistēmu, bet, pārceļot Jūrnieku reģistru uz Trijādības ielu, varam veidot jaunu sistēmu, paredzot ērtu pakalpojumu sniegšanu cilvēkiem, dokumentu kvalitatīvu pieņemšanu un izsniegšanu. Tas nozīmē, ka prāsī pārkarītošanos arī eksāmenu procesā un datu aprītē, tāpēc pieļauju, ka viens no 2025. gada

lielajiem izaicinājumiem būs, kā sakārtot šo sistēmu, kas ietekmēs ne tikai Jūrnieku reģistru, bet visu Jūras administrācijas sistēmu. No vadības puses redzu, ka kolektīvs būs ieguvējs, jo visus šos gadus, kamēr Jūrnieku reģistrs atradās Daugavas otrā pusē, tas bija atrauts no pārējā kolektīva dzīves. Runājot ar Jūrnieku reģistra cilvēkiem, ir nācies dzirdēt, ka viņi jau nezina, kas notiek Trijādības ielā, un tas neliecina par labu veselīgai gaisotnei kolektīvā. Piedevām esam analizējuši finanšu rādītājus, kas parāda ieguvumus no šīs konsolidācijas, tomēr par lielāko ieguvumu uzskatu kolektīva apvienošanu zem viena jumta. Bet gribu teikt, ka kolektīvam par šo procesu nevajadzētu satraukties, jo tas nav stāsts par cilvēku atbrīvošanu no darba, tas ir stāsts par ekonomiski un sadzīviski izdevīgām pārmaiņām.”

## Karjeras izaugsme – iespējas un realitāte

No malas vērojot procesus Jūras administrācijā, liekas, ka esošā sistēma ir tik blīvi veidota un strukturēta, ka rodas jautājums, kā tad ir ar karjeras izaugsmes iespējām. Šķiet, Kalvis Innuss, daudzus gadus būdams Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks, ļoti ilgi gājis uz vadītāja vietu, bet cilvēkiem taču ir raksturīga vēlme pakāpties pa karjeras kāpnēm. Jūras administrācijas vadītājs piekrīt, ka normāla sistēma noteikti prasa, lai cilvēka karjera būtu plānota. Viņš arī piebilst, ka vienmēr ir jautājums, vai uz kāda struktūrvienības vadītāja

▶▶▶ 12. lpp.



▶▶▶ 11. lpp.

amatu izsludināt atklātu konkursu, kas noteikti samazina karjeras iespējas esošajiem speciālistiem, bet tas savukārt mazina cilvēka motivāciju izaugsmei un sevis pilnveidošanai. "Lielākā problēma Jūras administrācijā ir tā, ka mēs tomēr esam neliels uzņēmums, un, lai gan struktūru ir pietiekami daudz, tas vēl nenozīmē, ka šeit ir lielas izaugsmes iespējas," skaidro Jānis. "Šodien nekādā gadījumā nevar pateikt, ka, piemēram, Jūrnieku reģistra vadītāja vietniece pēc pieciem gadiem noteikti kļūs par reģistra vadītāju, jo visdrīzāk jau nebūs tādas vakances. No karjeras plānošanas viedokļa mēs vienmēr esam atbalstījuši cilvēka izglītošanos, jo ir gan kvalifikācijas celšanas kursi, gan kompetenču novērtēšana, bet no potenciālo karjeras vietu skaita viedokļa ir grūti runāt par karjeras iespējām. Protams, sekojam un novērtējam, kuri kolēģi vajadzības gadījumā spētu aizstāt kādu no vadītājiem. Domājot par Jūrnieku reģistra vadītāja amata pretendentu, izvērtējot visus plusus un minusus, sapratām, ka Kalvis Innuss ir ieguvis nepieciešamās kompetences, lai ieņemtu šo amatu, tāpēc devām viņam tādu iespēju. Savukārt uz Jūrnieku reģistra vadītāja amatu izsludinājām iekšējo konkursu, kurā pieteicās seši Jūras administrācijas speciālisti. Tas tiešām bija ļoti vērtīgs pasākums, jo varējām iepazīt savus cilvēkus tādā veidā, kā ikdienas darbā nevaram viņus iepazīt. Liekot roku uz sirds, varu teikt, ka mums nebija gatava plāna un konkurss nebija vienīgi skata pēc, un mums tiešām bija grūti izvēlēties, jo visi bija reāli labi kandidāti. Izvēle šoreiz krita uz Elīnu Strodi, un tikai laiks parādīs, vai mūsu izvēle ir bijusi pareiza."

## Kuģu reģistrs sakārto jahtu karoga jautājumu

Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā pašlaik kopumā reģistrēti 341 kuģis, no tiem 48 SOLAS konvencijas prasībām atbilstoši kuģi ar bruto tonnāžu virs 500. No atpūtas kuģu segmenta (jahtas, motorjahtas) kopumā reģistrētas gandrīz 800 vienības, vēl arī zvejas kuģi un ostu palīgflote. Mūsdienu kuģošanas biznesa realitāte ir visai skaudra, lai iegādātos kuģi, ir nepieciešams

finansējums, bet Latvijā bankas uz kuģniecību raugās kā uz pelēko riska zonu, tāpēc kuģu iegādei kredītus vai nu neizsniedz, vai arī dara to ļoti piesardzīgi. Banku politiku lielā mērā ietekmē arī šodienas ģeopolitiskā situācija, riski ir lieli – kuģi var nogrimt, tos var arestēt, var būt vēl citas problēmas, bet atdeve no kuģniecības kredīšanas ir salīdzinoši maza, citos sektoros bankas var nopelnīt daudz ātrāk un ar mazākiem riskiem. Tāpat ir stingri jānodala atšķirīgas lietas: viena grupa Kuģu reģistrā ir SOLAS tirdzniecības kuģi, otra – atpūtas kuģi un jahtas, kas ir pavisam cits segments un cita svara kategorija.



Jānis Krastiņš.

Jānis Krastiņš: "Darbs Kuģu reģistrā ir bijis intensīvs, un tāds tas būs arī turpmāk. Jūras administrācijai, protams, ir ļoti svarīgi visi tie procesi, kas notiek starptautiskā līmenī, tomēr vietējo publiku SOLAS kuģu reģistrācijas jautājums skar daudz mazākā mērā nekā, piemēram, jautājums par jahtu reģistrāciju zem Latvijas karoga. Viens no 2024. gada darbiem bija jahtu reģistrācijas procesa sakārtošana. To esam paveikuši ar Krasta apsardzes atbalstu, arī žurnālā "Jūrnieks" skaidroti jautājumi saistībā ar Zviedrijas karogu, un šis darbs ir devis rezultātus, jo pēdējā gada laikā ievērojami pieaudzis zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits. Kā izrādās, tas nemaz nav bijis tik sarežģīts un dārgs pasākums, kā par to mēdza spriedelēt. Mūsu uzdevums bija panākt, lai īpašnieki sakārto savu jahtu reģistrācijas

lietas. Kā Latvijas Kuģu reģistrs, protams, vēlamies, lai jahtas nonāk mūsu reģistrā, taču tikpat labi tās var reģistrēt arī zem citu valstu karogiem, vienīgā prasība, ka tas jādara likuma ietvaros un jāizmanto legāls risinājums. Bija mīts par lielskajām Polijas reģistra priekšrocībām, bet tas izkļiedējās, kad cilvēki reāli sāka kārtot formalitātes jahtu reģistrācijai zem Polijas karoga. Izrādījās, ka lētāk tas nesanāk, piedevām nākas izmantot starpnieka pakalpojumus. Runājot ar poļu kolēģiem, uzzinājām, ka Polijā notiek kuģu, tai skaitā arī jahtu reģistrācijas noteikumu pārskatīšana, kas vairāk saistīta ar Polijas karoga izmantošanu komercpakalpojumu sniegšanai, piemēram, Vidusjūrā, ko ar savām jahtām veic Polijas nepilsoņi, kuru jahtas ir Polijas reģistrā. Viens stāsts ir tad, ja cilvēks kuģo pats, bet pavisam cits stāsts, ja tiek sniegti komercpakalpojumi, kad jāievēro pavisam citi standarti un noteikumi. Diemžēl Eiropā jahtu reģistrācijas jautājumi nav sakārtoti, bet pēdējā laikā dažās Eiropas valstīs notiek kustība, lai tos sakārtotu. Varam cerēt, ka nākotnē varētu būt vienots Eiropas regulējums.

Kas attiecas uz SOLAS kuģiem, tad mēģinām palielināt to skaitu, tagad tas mūsu reģistrā nokrities mazliet zem piecdesmit, bet jāsaprot, ka kuģu reģistrācijas process ir mainīgs, parasti tas nav saistīts ar mūsu piedāvāto pakalpojumu kvalitāti, bet gan ar kuģu īpašnieka biznesa vajadzībām, taču darbs neatslābst. Tomēr jebkura globāla krīze nojauc plānus, arī Krievijas izraisītais karš Ukrainā ietekmē daudzas lietas, kaut vai, piemēram, mūsu bunkurētāji tagad pārgājuši zem citiem karogiem, bet par iemesliem lai katrs pats izdara secinājumus."

## Hidrogrāfijas dienests pielāgojas jaunajiem standartiem

Jau tad, kad Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO) pieņēma lēmumu ieviest jaunus hidrogrāfijas standartus, bija skaidrs, ka tas kardināli mainīs visu navigācijas kārtību. IMO Kuģošanas drošības komiteja apstiprināja hidrogrāfijas standartu ieviešanas grafiku: no

2026. gada uz kuģiem sāks lietot jauno S100 standartu. Tā kā datu apjoms, izstrādājot S100 standartu, bija ļoti plašs, IHO pie tā strādāja gadus divdesmit, nu beidzot ir apstiprinātas konkrētas standarta versijas karšu pārklājumam globālā līmenī. Jaunajiem standartiem būs daudz līmeņu, tāpēc hidrogrāfijas nozare vēlas iegūt rīkus, ar ko datus sagatavot, un cer, ka ražotāji pavisam drīz spēs radīt jaunu produktu, kas varēs apstrādāt elektroniskās kartes, lai pilnvērtīgi tās izmantotu. Jūras administrācija parakstīja līgumu par dalību "Interreg" projektā, kas būs jauns un pasaulē pirmais testa projekts S100 standarta ieviešanā.

Jānis Krastiņš: "Hidrogrāfijas dienests ir uzsācis projektu par karšu sagatavošanu jaunajā S100 standartā, un šajā projektā ir iesaistītas Baltijas jūras valstis un noteikti četri testa rajoni, no kuriem viens ir Irbes jūras šaurums, kur datus sinhronizējam kopā ar igauņiem, lai redzētu, kā šīs kartes var sagatavot un uzturēt. Projekta ietvaros jau esam iegādājušies jaunas programmas, lai varētu sagatavot datus atbilstoši jaunajam standartam un 2026. gadā varētu sākt lietot uz kuģiem jauno ECDIS standartu, ar ko noteikti būs saistīti lieli izaicinājumi, jo paralēli jaunajam standartam S100 būs jāuztur arī papīra kartes un elektronisko karšu vecais standarts S57. Šobrīd neatbildēts palicis jautājums, kā notiks informācijas koordinēšana, kas to izplatīs starptautiskā līmenī. Pašlaik ir divi karšu izplatīšanas centri, un ir jautājums, vai nākotnē S100 datu uzturēšanu un izplatīšanu nodrošinās šie centri, vai arī to darīs kāda jauna jūrniecības komunikācijas platforma. Neatbildētu stratēģiski svarīgu jautājumu joprojām ir ļoti daudz, par ko diskutēja arī PRIMAR uzraudzības sēdē, kas šoruden notika Somijā.

Tāpat ir neatbildēti jautājumi arī nacionālajā līmenī. Jūras administrācijā ir profesionāli speciālisti, kuri strādās pie jaunajiem standartiem, bet mūsu bažas saistītas, piemēram, ar Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra kapacitāti, vai viņiem būs vajadzīgās zināšanas un ieinteresētība sagatavot un nodrošināt datus? Tomēr mums vēl ir laiks

domāt, kā sagatavot datus un pāriet uz šo sistēmu, ar kādām institūcijām sadarboties datu sagatavošanā un apstrādē."

## Kuģošanas drošības neredzamā puse

Sarunā Jānis Krastiņš atzīst, ka kuģošanas drošība vienmēr ir jautājums numur viens, jo šajā ziņā latīņu vienmēr jātur visaugstākajā līmenī. Ostas valsts kontrole (PSC) ir tas instruments, kā nacionālajās ostās pārliecināties, ka tur ienākušais kuģis un tā aprīkojums atbilst starptautisko noteikumu prasībām, ka kuģis ir nokomplektēts un tiek ekspluatēts atbilstoši šiem noteikumiem. Kā saka Krastiņš, pats inspektoru darbs, kas ir gana sarežģīts un atbildīgs, tomēr paliek it kā nepamanīts. "Pirms gada mūsu Ostas valsts kontrole sasniedza Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) noteikto kuģu pārbaūžu skaitu (*fair share*), bet šogad šo līmeni nesaņiegsim, un tam, protams, ir objektīvi iemesli. Tāpat kā katru gadu, arī šogad administrācijas inspektori piedalījās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli koncentrētajā inspekciju kampaņā, kas ilga trīs mēnešus un noslēdzās 30. novembrī. Statistika rāda, ka Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori 97 reizes pārbaudīja ārvalstu kuģus un tie visi atbilda kuģošanas standartu prasībām. "Inspektoru darbs tiešām ir atbildīgs, tāpēc viņi tiek īpaši apmācīti un sagatavoti, saņemot visu nepieciešamo informācijas kopumu, un arī pirms šī gada kampaņas, kuras centrālā tēma bija, kā tiek ievērotas un īstenotas MLC prasības, mums ar inspektoriem bija diskusijas par to, kā veikt pārbaudes."

## Eiropas "viena loga" standarti

2025. gada 25. augustā jāstājas spēkā Eiropas regulai par ES līmeņa "viena loga" informācijas sistēmu, kas nodrošina vienotu datu apjomu, vienotu lietotāju interfeisu, datu augšupielādi, klasifikatoru un ir Multimodālas kravu pārvadājumu platformas būtiska daļa. SKLOIS 2, kur tika ieviesti ļoti daudzi sistēmas lietojamības uzlabojumi,

atvieglo datu ievadi un turpmāko datu apstrādi.

Jānis Krastiņš: "Jūras administrācija ir SKLOIS sistēmas uzturētāja un nodrošina sistēmas operatīvo darbību. Sešu gadu laikā, realizējot SKLOIS 3. kārtas ieviešana, kas būs izaicinājums, jo izskatās, ka līdz 2025. gada 25. augustam, kad paredzēta tās darbības uzsākšana, iepirkuma birokrātiskā mehānisma dēļ neizdosies to paveikt. Tomēr jāteic, ka arī citviet Eiropā situācija nav labāka, piemēram, Igaunija vēlas pārveidot visu esošo SKLOIS sistēmu, bet šim pasākumam nav naudas, arī Lietuva ziņo, ka jauno sistēmu nepagūs ieviest, un vispār Eiropas Komisijas darba grupa atzīst, ka lielā mērā "viena loga" sistēma tomēr neizskatās tā, kā sākumā bija plānota. Ļoti grūti panākt vienotu viedokli 27 valstu starpā, tādēļ nākas piekrist kompromisiem.

## Ir jāatrod stimuls izturēt

"Pārrunājot esošo situāciju ar nozares pārstāvjiem, vieni uzskata, ka šis laiks vienkārši ir jāpārdzīvo, jo tagad ir grūti runāt par attīstību, bet citi atkal domā, ka tieši grūtos laikos ir jāveido jauni attīstības projekti, ir jāatrod iemesls un stimuls cīnīties," saka Jānis Krastiņš. "Ja jūrniecības nozare piedzīvo grūtus laikus, kad lielajās ostās, varbūt izņemot Liepāju, kravu kritums ir bijis visai iespaidīgs, tad šis ir laiks, kas liek rīkoties, meklēt un rast tādus jaunus risinājumus, par ko labos laikos vienkārši nedomā. Tas lielā mērā attiecas arī uz mūsu plānu par Jūrnīeku reģistra pārceļšanu uz Trijādības ielu, jo tas ir veids, kā mēs domājam par finanšu konsolidāciju un resursu taupīšanu.

Nedomāju, ka nākamajā gadā kaut kas varētu būtiski uzlaboties tranzīta biznesā, un tas joprojām būs laiks, kas liks domāt par izdzīvošanu. Arī Jūras administrācija meklēs jaunus risinājumus, centīsies palielināt savu pakalpojumu īpatsvaru un kvalitāti, lai, palīdzot augt un pilnveidoties jūrniecības nozarei, augtu arī mēs paši." ■

Anita Freiberga

# Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistram ir ar ko lepoties

Šā gada jūlijā KALVIS INNUSS kļuva par Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra (JR) vadītāju, nomainot amatā ilggadējo JR vadītāju kapteini Jāzepu Spridzānu. Kalvis Innuss JR nostrādājis 19 gadus – par Konvenciālās uzraudzības daļas vecāko inspektoru, daļas vadītāju, JR vadītāja vietnieku.

To, ka kļūs par jūrnieku, Kalvis zinājis jau bērnībā, jo nāk no senas zvejnieku un jūrnieku dzimtas. "Rīgas apkaimes Vecdaugavas un Vecāķu iedzīvotāji izsenis saistīti ar jūru, lielākoties viņi bija zvejnieki. Zvejnieki bija arī mani vecvectēvi, vectēvs bija zvejas kuģa kapteinis, savukārt tēvs kļuva par jūrnieku, kuģu mehāniķi. Man lielākā dilemma bija, vai mācīties par kuģu vadītāju vai mehāniķi? Ilgi pārdomāju, bet, tā kā mani jau no bērnības ir interesējušas tehniskas lietas, tad izšķīros par labu mehāniķa profesijai. Pēc pamatskolas iestājos jūrskolā, tas bija 1994. gadā. Tolaik jūrskolā uz kuģu mehāniķiem bija nopietns konkurss, vairāki cilvēki uz vienu vietu. Uz dokumentu iesniegšanu mani aizveda tēvs. Tālāk turpināju mācības Jūras akadēmijā. Labi atceros pirmo praksi uz kuģa, tā bija septiņus mēnešus ilga un pietiekami smaga, bija jātiek galā ne tikai ar darba un sadzīves apstākļiem uz kuģa, tostarp valodas barjeru, bet arī ar jūras slimību. Rezumējot pirmās prakses laikā paveikto, varu teikt, ka visspilgtāk atmiņā ir iespiedušies klāja krāsošanas darbi, kartupeļu tīrīšana kambīzē un pavisam nedaudz darbs kuģa mašīntelpā. Un tomēr jūrā iešana un darbs uz kuģiem man iepatikās! Savu izvēli nekad neesmu nožēlojis," stāsta Kalvis.

Trešā kursa laikā akadēmijā ieradās kompānijas "Teekay Shipping" pārstāvji, kuri meklēja kandidātus savai kadetu programmai. Kalvis atceras, ka tā bija pirmā nopietnā darba intervija viņa mūžā, turklāt angļu valodā. No topošajiem kuģu mehāniķiem tajā gadā viņš vienīgais tika pieņemts "Teekay" kadetu programmā. Un tā jau bija pavisam jauna pieredze. "Uz savu otro jūras praksi devos kopā ar kuģu vadītāju, arī no kadetu programmas. Lai nokļūtu

uz kuģa, mums bija jāmēro ceļš uz Dienvidkorejas ostas pilsētu Ulsanu, tik tālu līdz tam nebiju lidojis. Pirmo reizi nonācu multinacionālā apkalpē. Viss bija tik ļoti atšķirīgi no pirmās prakses "Latvijas kuģniecībā", īpaši jau attieksme pret kadetiem, tā bija kā pret topošajiem kuģu virsniekiem, kad vecākie virsnieki ne tikai dalās ar savām zināšanām un pieredzi, bet arī iesaista dažādu problēmsituāciju risināšanā. Beidzot akadēmiju, uzreiz sāku strādāt "Teekay Shipping" par mehāniķi," stāsta Kalvis Innuss.

Lai iegūtu maģistra grādu, Kalvis turpināja mācības RTU Vides inženierzinātņu studiju virzienā. "Teekay Shipping" piekrita uz laiku pārtraukt darba attiecības ar jauno speciālistu, lai dotu iespēju pabeigt maģistra studijas. Paralēli studijām Kalvis neilgi strādāja RTU Siltuma sistēmu katedrā, tad Rīgas domē, taču bija pārliecināts, ka atgriezīsies jūrā. Bet, gaidot rindā jūrnieku medicīniskās komisijas slēdzienu, avīzē "Jūras Vēstis" viņš ieraudzīja sludinājumu, ka Jūrnieku reģistrs aicina darbā vecāko inspektoru Konvencionālās uzraudzības daļā. "Pieteicos tīri intereses pēc. Mani uzaicināja uz interviju. Darba intervija ar kapteini Spridzānu, Jūrnieku reģistra vadītāju, ilga četras stundas! Lēmums bija pozitīvs, un es sāku strādāt Jūras administrācijā, joprojām pārliecināts, ka tas nebūs uz ilgu laiku, ka atgriezīšos jūrā. Bija palikusi tāda nepabeigta darba sajūta – iesākums ir, bet turpinājuma nav. Taču tā nu jau pagājuši 19 gadi. Par darbu jūrā man saglabājušās vispozitīvākās atmiņas, tas bija interesants laiks un iespēja sastrādāties ar dažādu kultūru un tautību cilvēkiem. Jūrniecības sabiedrībā valda stereotipi, ka kuģa mehāniķa darbs nav tik interesants un prestižs kā kuģa vadītāja, es

teikšu, ka tās ir pilnīgas muļķības! Protams, kuģa mehāniķa profesijai kā jebkurai citai ir sava garoza, bet, ja man būtu jāiesaka, piemēram, savam dēlam, es noteikti aicinātu studēt par kuģa mehāniķi. Patiesībā šī profesija ir nenovērtēta, tā paver ļoti labas nodarbinātības iespējas ne tikai jūrniecības nozarē, bet arī daudzās citās inženiertehniskajās jomās. Arī tad, kad aktuālas būs autonomās tehnoloģijas, kuģu mehānikas jomas speciālisti nekur nepazudīs," ir pārliecināts Kalvis Innuss.

Atskatoties uz Jūrnieku reģistrā līdz šim nostrādātajiem gadiem, K. Innuss atzīst, ka tas ir bijis izaicinājumiem bagāts laiks. Lielas pārmaiņas skārušas gan Jūras administrāciju, gan visu jūrniecības nozari kopumā. "Liels paldies man noteikti jāsauc kapteinim Spridzānam, no viņa esmu varējis daudz mācīties. Jāzeps Spridzāns darbu Jūrnieku reģistrā organizēja kā darbu uz kuģa, ar noteiktu subordināciju, disciplīnu un atbildību. Vadītāja vietnieks bija kā kapteiņa vecākais palīgs. Spridzāns Jūrnieku reģistru visu laiku turējis tādā stingrā kapteiņa tvērienā, izveidojot starptautiskām prasībām atbilstošu, strādāt spējīgu sistēmu. To, kas ir uz pareizām slīdēm un darbojas, lauzt nevajag. Taču laiks iet uz priekšu un jaunu izaicinājumu netrūkst. Mēs dzīvojam digitālās transformācijas laikmetā. Mums jādomā, kā modernizēt darbu, kā piedāvāt jūrniekiem mūsdienīgu prasībām atbilstošus pakalpojumus, kā digitālos resursus efektīvi izmantot jūrnieku sertificēšanā. Protams, ņemot vērā mūsu finansiālās iespējas," uzsver K. Innuss.

Viens no aktuālākajiem darbiem ir digitālās platformas izveidošana jūrniekiem, kurā būtu iespējams pieteikties Jūrnieku reģistra



pakalpojumiem, sekot līdzi sertifikā-tu derīguma termiņiem, saņemt at-gādinājumus par derīguma termiņu beigšanos un ar laiku veikt arī certifi-kāciju. Tā būtu platforma komunikā-cijai starp jūrnikiem un Jūrnieru re-gistru. Ne mazāk svarīgs uzdevums ir administratīvā sloga mazināšana, kur tas iespējams.

Domājot par jūrniecības nākotni, Kalvis Innuss kā vienu no uzde-vumiem redz apmācāmo ārvalst-nieku piesaistīšanu profesionālās sagatavošanas sistēmai. Patīk tas kādam vai ne, taču ir jāņem vērā demogrāfiskā situācija Latvijā. Ta-ču tā nav vienīgā problēma. "Mēs redzam, ka gan RTU Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledžā, gan "Novikontas" Jūras ko-ledžā jaunieši aizvien retāk izvēlas kuģu mehāniķa specialitāti. Ar kuģu elektromehāniķiem situācija ir pavi-sam dramatiskā – akadēmijā pašlaik mācās tikai divi elektromehāniķi! Tai pašš laikā nozarē pieprasījums pēc mehāniķiem un elektromehā-niķiem ir augsts. Mēs nedrīkstam atkārtot kļūdu, ko pieļāvušas jūr-niecības izglītības iestādes vairākās Rietumeiropas valstīs, kas, samazi-noties interesei par inženiertehnis-kajām specialitātēm, kļuvušas par kuģu vadītāju skolām. Mums vēl nav par vēlu situāciju mainīt, taču, lai to paveiktu, jāstrādā kopā visai jūr-niecības nozarei. Jāsaprot, ka kuģu īpašniekiem interesantas ir valstis, kas var piedāvāt pilnu jūrniecības darbaspēka spektru. Vēl ne tik sen, pirms gadiem pieciem, pie mums kuģu vadītāju un mehāniķu attiecī-ba bija ideāla – 50 pret 50. Ir jādara viss iespējama, lai ja ne atjaunotu šādu proporciju, tad vismaz neveici-nātu lielāku disproporciju. Pozitīvi ir tas, ka pašlaik jauniešu vidū ir lie-la interese par mācībām jūrskolās. Jācenšas jauniešus vairāk fokusēt uz mehānikas un elektromehānikas jomu, lai gan šobrīd elektromehānis-kas ievirziena programmas jūrsko-lās nemaz nav. Iespējams, mums ir jāapsver doma ieviest programmu, kas dotu iespēju absolventiem sa-ņemt kuģa elektriķa profesionālo kvalifikāciju. Domājot par augstāko izglītību RTU, jāizvērtē iespēja pie-saistīt Jūras akadēmijai studentus no citām RTU īstenotajām elektro-automātikas studiju programmām.



Kalvis Innuss.

Mums jādara viss, kas ir mūsu spē-kos!" ir pārliecināts Kalvis Innuss.

"Man ļoti nepatīk pesimisms, kas nereti no mūsu nozares pārstāvjiem izskan publiskajā telpā, visu iekrā-sojot pelēkos toņos. Dažkārt mēs nemākam novērtēt vai arī vienkārši nesaskatām pozitīvo jau sasniegtajā. Latvijas Jūras administrācijai ir ar ko lepoties, un par to ir jārunā, proti, mūsu jūrnieru profesionālās sagata-vošanas un sertifikācijas sistēma ir augsti novērtēta starptautiskos audi-tos. Latvijas jūrnieru konkurētspēja joprojām ir augsta, Latvijas karoga kuģu kvalitāte uzlabojas – zem Lat-vijas karoga tiek reģistrētas jaunbū-ves! Tās ir tikai dažas lietas, ar kurām varam lepoties," uzsver JR vadītājs.

Jūrnieru reģistra lielākā vērtība ir profesionālā komanda, bez kuras vispār nebūtu vērts izvirzīt augstus mērķus. "Liela daļa mūsu struktūras speciālistu ir profesionāli jūrnieri, viņiem atrast darbu nozarē nebūtu sarežģīti. Mums jāreķinās ar to, ka mūsu darbinieki bieži saņem diezgan vilinošus darba piedāvājumus, tādēļ ir jā rūpējas par darbinieku labbūti-bu un darba apstākļiem – svarīgs ir gan atalgojums, gan tas, cik komfortabli mūsu cilvēki jūtas savā darba vie-tā. Lai izveidotu šādu profesionālu kolektīvu, ir ieguldīts gadiem ilgs smags darbs. Mans uzdevums ir sa-glabāt kolektīva kodolu, rūpēties par

pozitīvu darba vidi, par mikroklima-tu kolektīvā," atzīst jaunais Jūrnieru reģistra vadītājs.

2024. gads JR ir pagājis starptautis-ko auditu zīmē – notika gan IMSA, gan EMSA audiiti, gan bija jāiesniedz IMO novērtēšanai piecu gadu darba ziņojums par atbilstību STCW kon-vencijas prasībām. Paralēli trim tik nopietnām pārbaudēm JR speciālisti aktīvi strādā pie STCW konvencijas visaptverošiem grozījumiem. "Būs nopietnas izmaiņas gan jūrniecības izglītībā, gan kursu programmās at-bilstoši mūsdienu prasībām. Izmai-ņas sistēmā ir nenovēršamas – tās nosaka gan kibernetikas jautājumi, gan mākslīgā intelekta un digitālo tehnoloģiju straujā attīstība. Pakāpe-niski mainīsies jūrnieru sertifikācijas formas, pārejot uz digitālo sistēmu. ES līmenī ir zināmas iestrādes šajā sakarā, proti, ir uzsākts pilotprojekts par jūrnieru sertifikātu digitalizāciju, un mēs tur noteikti iesaistīsimies. Ir ļoti daudz nezināmo, un ir ļoti svarī-gi, lai mēs šādos procesos būtu aktīvi līdzdalībnieki, nevis pasīvi vērotāji. Tas pats attiecas uz jau pieminēta-jiem STCW grozījumiem – mūsu uz-devums ir strādāt darba grupās, lai visos līmeņos varētu aizstāvēt gan mūsu jūrnieru, gan jūrnieru izglītī-bas iestāžu un mācību centru intere-ses," uzsver Kalvis Innuss. ■

Sarma Kočāne

# Varat būt droši, mēs zīmēsim jauno floti!

2024. gada 4. novembrī Rīgas pilī Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs svinīgā ceremonijā pasniedza Jūras spēku komandierim jūras kapteinim Mārim Polencam jaunu virsnieka dienesta pakāpi – flotiles admirālis.

Flotiles admirālis Māris Polencs dienestu Nacionālajos bruņotajos spēkos uzsāka 1994. gadā, kopš 2022. gada 1. jūlija viņš ir Jūras spēku komandieris. Dienesta laikā Māris Polencs ieņēmis dažādus amatus Nacionālajos bruņotajos spēkos, tostarp bijis Jūras spēku kuģa komandieris, Eskadras komandieris, Mācību vadības pavēlniecības štāba priekšnieks, Nacionālo bruņoto spēku Apvienotā štāba izpildsekretārs, Baltijas valstu jūras eskadras komandieris, kā arī pildījis NATO štāba virsnieka pienākumus Sabiedroto spēku augstākajā virspavēlniecībā Eiropā. Starptautisko operāciju pieredzi viņš guvis Eiropas Savienības pretpirātisma operācijā ATALANTA.

Flotiles admirālis Māris Polencs militāro izglītību ieguvis gan Latvijā, gan ārvalstīs, tostarp Amerikas Savienotajās Valstīs. Viņš vairākkārt saņēmis Aizsardzības ministrijas un Nacionālo bruņoto spēku apbalvojumus, bet 2020. gadā tika apbalvots ar Viestura ordeni.

“Kad man jautā, kādas ir sajūtas, saņemot admirāļa pakāpi, mana atbilde ir pavisam vienkārša: šī pakāpe ne manā darbā, ne dzīvē īsti neko nav mainījusi, turpinās iesāktais darbs. Jūras spēkos mēs smagi strādājam, jo mums ir lielas ambīcijas un lieli plāni. Flotiles admirāļa pakāpe vairāk ir instruments, kas palīdz darbā un, iespējams, liek nopietnāk uzklaustīt manis teikto. Tā ir attieksme un arī lielāks respekts no partneriem, visvairāk tas vērojams starptautiskā līmenī, jo pasaulē diezgan reti ir gadījumi, kad Jūras spēku komandieris nav admirālis,” par savu jauno dienesta pakāpi saka NBS Jūras spēku komandieris flotiles admirālis MĀRIS POLENCIS.

**– Es gan domāju, ka admirāļa pakāpe tomēr ir darba un spēju novērtējums.**

– Protams, tā ir taisnība, un par to esmu patiesi gandarīts, jo ne jau



JS komandieris Māris Polencs.

visiem Jūras spēku komandieriem izdodas sasniegt flotiles admirāļa pakāpi, tomēr ceru, ka visi nākamie Jūras spēku komandieri arī sasniegs šo pakāpi. Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots uzsver, ka simt piecu gadu laikā kopš Jūras spēku dibināšanas esmu sestais Latvijas Jūras spēku admirālis.

**– Kur slēpjas tā panākumu atslēga, kas ļauj veidot veiksmīgu militāro karjeru? Tās ir cilvēka spējas, varbūt likumsakarīga notikumu attīstība, vai arī klāt stāv veiksmē un labvēlīgs zvaigžņu stāvoklis?**

– Ja ar smaidu, tad pavisam noteikti tas ir labvēlīgs zvaigžņu stāvoklis, bet, ja nopietni, esmu pārliecināts, ka tie ir visi komponenti, kopā ņemot. Lai nonāktu līdz šai pakāpei, mans ceļš bijis gluži kā pa kalniem un lejām: esmu dienējis dažādās vienībās, kas palīdzējis kļūt atpazīstamam, bet atpazīstamība veido priekšstatu par attiecīgo speciālistu – ko viņš ir paveicis, kā viņš to ir paveicis un kā sevi parādījis. Tas viss summējas kopā ar darba pieredzi, izglītību, valodu un rotāciju.

**– Intervijās ar iepriekšējiem Jūras spēku komandieriem esmu**

**sapratusi: lai cilvēkam būtu veiksmīga militārā karjera, viens no rotācijas pieturas punktiem ir darbs Nacionālo bruņoto spēku Apvienotajā štābā.**

– Kara jūrniekam ļoti nepatīk, ja viņu noceļ krastā. Mūsu sauszemes kolēģi no pirmās dienas savā militārajā dienestā ir karavīri, kas dzīvo sauszemes karavīra dzīvi un ikdienu, bet mēs vispirms esam jūrnieki, kas ar sirdi un dvēseli pieder jūrai, un tikai pēc tam mēs kļūstam par karavīriem. Gadiem ilgi esam saistīti ar jūru, un tā mūs cieši tur pie sevis. Bet tad kādu dienu militārā dienesta laikā pienāk tā stunda, kad tevi no jūras pārceļ darbam štābā, un tas tiešām ir diezgan grūts brīdis. Vēl tagad ļoti spilgti atceros izjūtas, kas mani pārņēma, kad manis komandētais kuģis atdeva tauvas un aizgāja jūrā, bet es paliku krastā. Tas bija milzīgs pārdzīvojums, kam vajadzēja tikt pāri, jo kara jūrnieks, dienējot krasta struktūrās, visu laiku ilgojas pēc jūras un sava kuģa. Tāpēc, plānojot speciālistu rotācijas, cenšamies dienestu sakārtot tā, lai cilvēks, kādu laiku dienējis uz kuģa, tiek aizrotēts kādā krasta dienestā, bet pēc tam atkal atgriežas uz kuģa. Tādā gadījumā cilvēks krasta darbā

ir ieguvis jaunu pieredzi, taču viņam nepazūd saikne ar jūru, un tas ir ļoti svarīgi.

– **Intervējot Jūras spēku virsniekus, nācies dzirdēt, ka, atgriežoties jūrā, štābā iegūtā pieredze ļauj daudz plašāk paskatīties uz lietām. Kā teica kuģa “Virsaitis” komandieris Mareks Kibeļskis, tikai tad, kad esi bijis iekšā šajā procesā, tu vari pilnvērtīgi izprast Jūras spēku mērķi kopējā Latvijas aizsardzības stratēģijā un Nacionālajos bruņotajos spēkos, jo Jūras spēki nav atrauti no kopējās darbības, kas palīdz sasniegt un nodrošināt kopējo drošību un aizsardzību.**

– Esmu pārliecināts, ka lielākais Jūras spēku ieguvums no šādām rotācijām ir sasniegts tad, ja cilvēks uz kuģa atgriežas jau komandiera amatā, kā tas bija ar Mareku Kibeļski, kurš uz “Virsaīša” atgriezās kā komandieris. Tad, saņemot pavēli par kāda uzdevuma izpildi, komandieris lieliski apzinās un saprot, kas stāv aiz šīs pavēles.

– **Pasaule ir nemierīga, cilvēku prāti satraukti, jo lādiņi sprāgst pavisam netālu no Latvijas robežas. Civilā pasaule īsti nezina, uz ko vajadzētu būt gataviem, bet kā ir ar militāristiem, vai jūsu mobilitāte mūsdienu sapstākļos ir lielāka?**

– Mēs strādājam. Un strādājam diezgan smagi, mūsu kuģi pastāvīgi ir jūrā. Varu teikt, ka mobilitāte ir lielāka, taču viss ir skatāms salīdzinājumā. Ja palūkojamies, kā strādājam pirms desmit gadiem, tad atšķirība ir diezgan ievērojama, kaut vai tas, ar kādu atdevi un sajūtām mēs tagad to darām. Uztraukums sabiedrībā ir pilnīgi saprotams, un ne tikai civilo vidū, līdzīgas sajūtas ir arī militāro jūrnieku vidū. Taču šīs sajūtas mūs pozitīvi motivē strādāt un dod daudz lielāku pārliecību par savu misiju un to, ka esam kara jūrnieki. Mēs apzināmies, ko no mums sagaida, un saprotam, kas ir tās vērtības, ko varam dot savai tautai. Kopš esmu Jūras spēku komandiera amatā, ļoti skaidri saņemu šādu impulsu no Jūras spēku militārajiem jūrniekiem, jo krietni ir pieaudzis patriotisms un izpratne, ko un kāpēc mēs darām.



Aizsardzības ministrs Andris Sprūds, JS komandieris Māris Polencs, Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs un NBS komandieris Leonīds Kalniņš 4. novembrī Rīgas pilī flotiles admirāļa dienesta pakāpes pasniegšanas ceremonijā Mārim Polencam.

– **Mana Latvija, mana atbildība?**

– Jā. Šis sauklis nāk no Zemessardzes, un to iedibināja NBS komandiera amatam nominētais brigādes ģenerālis Kaspars Pudāns. Un tieši šie vārdi dziļi atbalsojas arī kara jūrnieku apziņā. Piemēram, Lāčplēša dienas vai kādos citos pasākumos man kā komandierim neviens no kara jūrniekiem nav jāmudina, visi ir gatavi iet un darīt, ir radusies pilnīgi cita līmeņa apziņa, un tās ir tās pozitīvās pārmaiņas: mēs saprotam, kas esam, ko darām, un esam gatavi darīt vēl vairāk. Nedomājiet, ka tie ir tikai skaisti vārdi, tā ir realitāte, jo mēs savu patriotismu apliecinām ikdienas darbos un militārajās mācībās. Rudenī bija lielās militārās mācības “Namejs”, ko vairs nevar salīdzināt ar tām “Nameja” mācībām, kādas bija vēl pirms dažiem gadiem, tā ir kā diena pret nakti, jo ir pieaudzis ne tikai profesionālais līmenis, pavisam citā līmenī ir cilvēku apziņa. Šā gada mācības “Namejs” pierādīja, ka patiešām spējam labi sadarboties. Protams, vienmēr ir ko pilnveidot, uzlabot un papildināt, bet jāatzīst, ka ilgu gadu tik nopietnā līmenī nebija veidota sadarbība, kā tagad spējam komunicēt bruņoto spēku sistēmā. Līdz šim visu valstu jūras spēki bez izņēmuma bija centušies dzīvot it kā savu neatkarīgu dzīvi, un tas vienmēr tā arī tika uztverts – nu, jā, tie jau jūras spēki! Tagad gan pie mums, gan citās valstīs tiek veidota pieeja, ka jūras spēkiem jābūt vienotā bruņoto spēku struktūrā, un arī NATO ietvaros jūras spēki vairs netiek

atsevišķi nodalīti, bet strādā vienotā sistēmā. Jāteic, ka tas nemaz nav tik vienkārši, ir jātrenējas. Lai gan daudzas lietas uz sauszemes un jūrā ir līdzīgas, tomēr jūras spēku sakari un procedūras atšķiras no sauszemes procedūrām. Man kā virsniekam, kurš strādājis Apvienotā štāba līmenī, ir viegli saredzēt un uztvert kopsakarības, tāpēc, kad runājam ar sauszemes virsniekiem, viņiem izskaidroju, ko tas nozīmē no jūras spēku puses, un tieši šāda komunikācija arī palīdz veidot sapratni starp vienībām.

– **Viens līmenis ir sadarbība valsts ietvarā, bet pavisam cits līmenis ir starptautiskā sadarbība Baltijas jūras valstu, Eiropas un NATO ietvaros.**

– Baltijas jūras ietvaros sadarbība vispirms iesākās starp trim Baltijas valstīm, bet tagad, pēc Somijas un Zviedrijas pievienošanās NATO, šī sadarbība paplašinās. Taisnību sakot, Somija un Zviedrija vienmēr visās mācībās un procedūrās ir bijuši ļoti tuvu NATO kā sadarbības partneri, bet NATO tomēr ir tāda struktūra, kurā vai nu tu esi iekšā, vai arī ne, un šī atšķirība mērāma sajūtās, ko vairāk izjūt tās valstis, kas nav aliansē. Pēc Somijas un Zviedrijas pievienošanās NATO ciešākas sadarbības impulss nāk tieši no šīm valstīm. Mūsu redzējums par drošību Baltijas jūrā un to, kā šo drošību panākt, ir ļoti līdzīgs, un šajā ziņā Baltijas jūras valstis ir apņēmības pilnas strādāt kopā. Ļoti laba sadarbība mums ir ar

▶▶▶ 18. lpp.



▶▶▶ 17. lpp.

visām Baltijas jūras valstīm, izņemot Krieviju, protams. Katra valsts ir ar kaut ko unikāla, un, saliekot to kopā, iegūstam efektīvu darbību Baltijas jūras drošības kontrolei.

**– Oktobra beigās Vācijas ziemeļu piekrastes pilsētā Rostokā atklāts jauns daudznacionāls Baltijas jūras spēku taktiskais komandcentrs, lai stiprinātu drošību un reaģēšanas spējas reģionā. Ir ziņots, ka jaunatklātais štābs koordinēs visu alianses sabiedroto jūras spēku darbības Baltijas jūrā, bet kā šajā struktūrā iekļausies mūsu Jūras spēki?**

– Esam pieteikušies darbam štābā. Vācijas Aizsardzības ministrija informē, ka štāba personāls jau šobrīd strādā ar dažādām valstīm, bet nākotnē veiks papildu uzdevumus NATO. Tas koordinēs visu alianses sabiedroto jūras spēku darbību Baltijas jūrā. Centra vadošā valsts būs Vācija, un kopumā tajā darbosies sabiedrotie no vienpadsmit NATO dalībvalstīm – Latvijas, Dānijas, Igaunijas, Lietuvas, Polijas, Somijas un Zviedrijas, arī Francijas, Itālijas un Lielbritānijas. Tāpat mūsu Jūras spēku virsnieks pašlaik strādā Eiropas Jūras spēku operācijā Sarkanajā jūrā, no kurienes viņš mums sniedz aktuālāko informāciju.

**– Sarkanajā jūrā tagad iet diezgan karsti. Jūs pats savulaik piedalījāties pretpirātisma misijā Somālijā ATALANTA. Do dod šādas starptautiskas misijas?**

– Kad piedalījās misijā ATALANTA 2011.–2012. gadā, Somālijas pirātisms atradās savā pīķa punktā, un

## **i** UZZIŅAI

Saeima 2. maijā pieņēma lēmumu līdz 2024. gada 19. februārim nosūtīt Latvijas Nacionālo bruņoto spēku (NBS) karavīrus dalībai Eiropas Savienības (ES) jūras drošības operācijā kuģošanas brīvības aizsardzībai saistībā ar krīzi Sarkanajā jūrā (“Eunavfor Aspides”). Aizsardzības ministrija norādīja, ka tas dos NBS iespēju gūt operacionālo pieredzi ES jūras drošības operācijā, kā arī veicinās NBS Jūras spēku kompetenci. Tāpat tas demonstrēs vienotību ar pārējām ES valstīm, iesaistoties Eiropai svarīga kuģniecības ceļa drošības nodrošināšanā.



2024. gadā JS tradicionāli rīkoja svētkus kuģu krustmātēm.

tā bija nenovērtējama pieredze, ko tolaik ieguvu. Misijas ietvaros bija izveidots operatīvais centrs, kas koordinēja civilo un militāro kuģu sadarbību, tāpat tika vadīts operacionālais darbs visiem ATALANTA kuģiem Indijas okeānā, Adenas līcī un nedaudz arī Sarkanajā jūrā. Šajā misijā darījām pilnīgi visu: gan veicām patrulēšanu, gan bija dažādas darbības ar speciāliem spēkiem, gan organizējām civilo kuģu grupas militārajai kuģu apsardzei, ejot cauri pirātu apdraudētajiem rajoniem, organizējām apsardzes uz civilajiem kuģiem, protams, notika informācijas apmaiņa gan civilajā, gan militārajā līmenī. Tāpat notika bruņotu vienību izvietošana uz kuģiem, lai tie droši varētu iziet caur pirātu rajoniem, kas arī nav tik vienkāršs uzdevums. Ļoti svarīgi veikt apmācību civilajiem jūrniekiem, stāstīt un rādīt, kā atšķirt pirātu no zvejnieka, kurš pats mēģina sevi aizsargāt. Darbs tolaik bija liels, tad kādu laiku pirātu aktivitātes Somālijā mazinājās. Tagad operāciju ATALANTA komandē viens no maniem kursa biedriem, spēņu admirālis, un viņš ziņo, ka pēdējā laikā pirāti Somālijā atkal atgriežas.

Taču, lai cik bīstamas būtu situācijas gan savulaik Somālijas ūdeņos, gan tagad Sarkanajā jūrā, ir kompānijas, kas riskē kuģot caur karstajiem punktiem, un viņu arguments, nenoliedzami, ir pārvadājumu izmaksas.

**– Vai tas ir pareizi, ka uz tirdzniecības kuģiem, domājot par ārkārtas situācijām, pat kapteinim nav atļauts turēt ieroci?**

– Šo jautājumu ir grūti viennozīmīgi komentēt, iespējams, kapteinim vajadzētu būt ieroča atļaujai, jo ir situācijas, kad viņam sava komanda ir jāaizsargā. Cits jautājums, cik un kā ierocis spētu palīdzēt ārkārtas situācijā un kādam šim ierocim vajadzētu būt? ATALANTA laikā mēs tirdzniecības flotei izstrādājām dažādas rekomendācijas, kā viņi sevi var aizsargāt ar ūdensmetējiem, kā aprīkot kuģi ar dzeloņstieplēm, kurās vietās palielināt vai samazināt kuģošanas ātrumu. Tolaik bija arī diskusijas par ieročiem uz kuģiem, un tad pieņēma lēmumu, ka tās būs īpaši apmācītas vienības, kas sniedz drošības garantu, ejot caur bīstamajiem pirātu rajoniem, jo tie ir īpaši šādām misijām apmācīti cilvēki, bieži vien bijušie vai esošie karavīri, kuri prot lietot ieroci. Šādas komandas tolaik tika veidotas arī no Baltijas valstu karavīriem. Tas nav apspriežams, ka ierocis drīkst būt rokās vienīgi tiem, kuri ir apmācīti ar to rīkoties, jo ieroča pielietošana jau nav tikai primitīva šaušana – es redzu mērķi un šauju, tur ir jābūt taktikai, kā pareizi izvietoties uz kuģa, un visiem citiem ar ieroču lietošanu saistītiem noteikumiem. Profesionāli lieliski redz katras situācijas būtību un adekvāti rīkojas attiecīgajā situācijā, bet civilajam cilvēkam novērtēt šādu situāciju ir ārkārtīgi grūti, tāpēc labākais risinājums tomēr ir apmācītu komandu nodrošināta aizsardzība kuģošanai bīstamajos reģionos. Situācija Sarkanajā jūrā ir sarežģīta un atšķiras no kuģošanas pirātu rajonos, jo

neviens nevar paredzēt, kā teroristi izvēlēšies savu mērķi. To ieroču sistēmu efektivitāte, ko lieto teroristi, ir relatīvi zema, bet riski nenoliedzami pastāv, lai tos mazinātu, Sarkanajā jūrā patrolē kara kuģi. Informācija liecina, ka ir kuģošanas kompānijas, kas uzņemas risku un sūta savus kuģus cauri Sarkanajai jūrai, jo tas ir īsākais un ātrākais kravu transportēšanas ceļš, kas ievērojami samazina kopējās izmaksas.

**– Novembrī notika Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēde, un starp padomes locekļiem ir arī Latvijas Jūras spēki. Viens no aplūkotajiem jautājumiem bija daudzkārt piesauktā militārā mobilitāte. Kāda tad Latvijas ostās ir militārā mobilitāte?**

– Ostu padomē aktualizēju jautājumu par militāro mobilitāti, jo uzskatu, ka mums joprojām nav vienotas izpratnes, kas tā tāda īsti ir. Tā kā šis ir jauns termins, visiem kopā jāsaprot un jāvienojas, ko mēs ar militāro mobilitāti īsti domājam. Ja paskatāmies uz ostu kritiskās infrastruktūras sarakstu, tas katrai ostai atšķiras, tāpēc ir jautājums, kas no šī kritiskās infrastruktūras saraksta ir piekritīgs militārajai mobilitātei? Esmu pārliecināts, ka no militārās mobilitātes viedokļa ostai ir jābūt spējīgai funkcionēt dažādos apstākļos, un tieši tas varētu būt viens no galvenajiem militārās mobilitātes kritērijiem. Tālāk ir jautājums par kravu apstrādi, kur kravas būtu jāsegmentē, lai saprastu, kādu kravu apstrāde ir piemērota vienai vai otrai ostai. Piemēram, ja Liepājā izkraujam tanku, kam svars pārsniedz sešdesmit tonnas, tad tā transportēšana uz otru Latvijas malu būtu pārlietu liels izaicinājums ceļu un tiltu infrastruktūrai, tāpēc šādas kravas vajadzētu kraut iespējami tuvu piegādes vietai. Kā militāristi varam pateikt: būs nepieciešams izkraut tādu un tādu kravu attiecīgajā vietā un laikā, savukārt osta ziņo, vai tas ir iespējams. Militārā mobilitāte tagad tiek piesaukta vietā un nevietā. Saremontējiet piestātņi, jo tā potenciāli var būt nepieciešama militārajai mobilitātei, bet vai tas attaisnojas, ja pie šīs piestātnes reizi gadā atnāk nevis militārais kuģis, bet kuģis ar militāru kravu un izkrauj pāris konteineru? Tad ir jautājums, vai to tūlīt vajadzētu saukt par militāro

mobilitāti? Tikai tad, ja spēsīm panākt kopīgu redzējumu un izpratni, labs rezultāts būs garantēts.

**– Bet izklausaš jau labi, ja saka – militārā mobilitāte.**

– Uzsvars liekams uz izklausaš labi. Tagad, kad nevienam īsti nav naudas, ir radies priekšstats, ka militārajiem gan tā ir, tāpēc jāmēģina no viņiem kaut ko iegūt, un sabiedrībā šis viedoklis tiek kultivēts, taču no aizsardzības sistēmas puses esam atbildīgi par to, vai no budžeta piešķirtā nauda lietderīgi tiek izmantota. Valsts svētkos militārās parādes laikā visi varēja pārliecināties, kā pieaudzis mūsu bruņojuma apjoms, un daudzi teica, nemaz neesot varējuši iedomāties, ka Bruņotie spēki ir tik labi apbruņoti. Un tad mēs pārliecināmies, ka budžeta nauda nav bezjēdzīgi iztērēta. Diemžēl Jūras spēki svētku laikā īsti nevar parādīt savus kuģus, jo tie nevar izkuģot zem Vanšu tilta, bet arī mēs domājam par to, kā nākamajā gadā mainīt šo situāciju, lai cilvēki redz arī Jūras spēku tehniku.



Patruļkuģis P-07 "Viesīte".

**– Ļoti jau gribētos, lai cilvēku prātos un apziņā nostiprinātos pārliecība, ka Latvija ir jūras valsts, un Jūras spēki, protams, ir viens no instrumentiem, lai šo pārliecību radītu.**

– Jā, Latvija ir jūras valsts, bet tas attiecas uz visiem, jo mums visiem kopā darbos, ne vārdos, jāapliecina šis statuss. Jūras spēki to var izdarīt ar saviem profesionālajiem jūrnikiem, ekipējumu, arī ar jauniem kuģiem.

**– Un kā tad ir ar jauniem kuģiem?**

– Mums tos vajag!

**– Kā no vajag tikt līdz ir?**

– Šajā virzienā soli jau ir sperti, taisnība, pagaidām tas notiek plānošanas līmenī, jo tas noteikti ir ilgtermiņa

pasākums. Sauszemes spēkiem, protams, ir vajadzības, bet tādas ir arī Jūras spēkiem. Mūsu kuģi 24/7 atrodas jūrā, taču tie ir mazi kuģi, ar nelielām komandām, parasti tie ir desmit, augstākais divpadsmit cilvēki, ik pēc četrām stundām notiek dežūras maiņas, ar šādu cilvēku skaitu iespējams nodrošināt tikai divas maiņas, un tas ir ļoti smagi. Cilvēki nedēļu stādā jūrā, nedēļu ir krastā, tad atkal jūrā, un šādā režīmā uz maziem patruļkuģiem mēs strādājam jau vairāk nekā divus gadus. Jūras infrastruktūra mums ir jāaizsargā, bet to izdarīt var tikai ar reālu klātbūtni.

**– Taču presē lasām, ka Baltijas jūrā atkal bojāta kabeļu sistēma. Kā tas ir iespējams, ja jūra tiek uzraudzīta un to nedara tikai mūsu Jūras spēki vien?**

– Tās ir ļoti brutālas un reizē gaužām vienkāršas metodes, ar kurām šādi bojājumi tiek nodarīti, bet šīs metodes ir ļoti grūti atklājamās. Jūrniki lieliski zina, cik smaga ir enkura ķēde un enkurs, un kuģis, ejot gaitā, tos brutāli izmet un simtiem jūdžu velk pa grunti kā arklu, kas visu savā ceļā noārda. Diemžēl ir jāatzīst, ka ar visām mūsu rīcībā esošajām novērošanas sistēmām nespējam būt pietiekoši tuvu, lai noziegumu konstatētu, un tādēļ paliek jau pieminētā patruļkuģu klātbūtne, kas šādu darbību var atklāt.

**– Vai tās uzskatāmas par apzinātām diversijām?**

Netīšām tā nevar notikt, jo pilnīgi droši nevar nejust, ka nokritis enkurs, un tas nozīmē, ka šādi rīcībā ir uzdevums un mērķis, kas atsevišķos gadījumos tiek sasniegts. Šādā veidā nodarītais kaitējums nekādā ziņā nav pieļaujams, tāpēc mums visiem kopā Baltijas jūras reģionā jādara viss iespējama, lai tādus incidentus nepieļautu. Ir bijušas vairākas situācijas, kad virs zemūdens kabeļiem kāds kuģis pēkšņi pazaudē kustību. Kad mēs to apsauceam, kuģis atbild, ka tam viss notiek pēc plāna. Jautājums tikai, pēc kāda plāna? Tā kā patruļkuģis jau ir jūrā, sūtam to uz konkrētām koordinātām, un tad stāvošā kuģa plāni mainās, tas atgūst gaitu un dodas tālāk. Ir situācijas, kad kāds kuģis ziņo par tehniskām problēmām un ilgāku laiku

▶▶▶ 20. lpp.

▶▶▶ 19. lpp.

jau atrodas dreifā, tādos gadījumos palūdzam, lai tas tomēr paiet prom no vietas, kur zem ūdens ir infrastruktūras objekti.

Bet, ja kāds domā, ka varētu notikt kaut kādas diversijas, kurās iesaistītas zemūdenes, tad tas gan izklausās maz ticams, ja runa ir par Baltijas jūru. Šādi tas ir ļoti dārgi un sarežģīti, tāpēc tādas procedūras neatmaksājas, ja ir daudz vienkāršāks veids, tāds kā enkura vilkšana pa grunti.

Kas attiecas uz Krievijas kara kuģiem Baltijas jūrā, tad varu nomierināt, pašreiz viņu darbība Latvijai papildu apdraudējumu nerada, un arī mūsu savstarpējā komunikācijā nekas nav mainījies, stingri tiek ievērotas visas starptautiskās prasības.

**– Ja atgriezīties pie jautājuma par Jūras spēku kadru politiku un virsnieku iespējamo karjeras izaugsmi, vai jūs jau redzat tādus jaunus virsniekus, kurus sagaida laba karjera?**

– Katra Jūras spēku komandiera amata pildīšana sākas ar to, ka viņš jau skatās, kurš būs nākamais Jūras spēku komandieris, jo cilvēks ir jāsaģatavo šim amatam. Esmu saskatījis piecus iespējamus nākamos Jūras spēku komandierus, protams, viņu vārdus neatklāšu, bet teikšu, ka ir svarīgi domāt par to, kā turpināt šos cilvēkus izglītēt un ļaut viņiem iegūt iespējami lielāku un daudzveidīgāku pieredzi. Otra lieta – jāatceras, ka katram no mums ir griesti, tikai mēs paši neapzināmies, cik augsti tie ir, tāpēc jādod iespēja cilvēkiem ieņemt konkrētus amatus, lai redzētu, vai šajā amatā cilvēks jau ir sasniedzis savu iespēju robežu, vai arī viņa potenciāls ir vēl lielāks. Sarunas sākumā runājam par zvaigžņu labvēlīgu stāvokli, un tieši šādā praktiskā darbā zvaigznes mēdz nostāties labvēlīgā stāvoklī. Kad cilvēks ir izrotējies cauri dažādām struktūrām un vadība pamana, ka šis cilvēks vēl nav sasniedzis savu iespēju robežas, tad viņu var virzīt vēl lielākiem izaicinājumiem. Tieši tā uz savu karjeru ir gājis ģenerālis Pudāns, kas pavisam drīz kļūs par NBS komandieri.

**– Latvijā ir atgriezies valsts aizsardzības dienests, bet Jūras**



25. oktobrī Rīgas ostā vizītē ieradās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi, apliecinot NATO apņemšanos nodrošināt jūras drošību un kolektīvo aizsardzību Baltijas jūras reģionā. SNMCMG1 komandvadība ir uzticēta Vācijai. JS komandieris sveic grupas komandieri komandkapteini Beatu Krolu.

**spēki, šķiet, nepiedalās jauniešaucamo rekrutēšanā dienestam Jūras spēkos.**

– Rekrutēšana notiek divos virzienos – valsts aizsardzības dienestā un profesionālajā dienestā. Domājot par profesionālo dienestu, mēs tomēr sevi pareklamējam, lai piesaistītu jaunu cilvēku interesi dienestam tieši Jūras spēkos, bet, ja runājam par valsts aizsardzības dienestu, tad Jūras spēkos tas notiks, sākot no 2028. gada. Līdz tam mums ir jāsakārto infrastruktūra, un šajā gadījumā mēs skatāmies uz Liepāju kā uz potenciālo bāzi, kur šis dienests varētu notikt. Ja paskatāmies uz sauszemes spēkiem, tad redzam, ka daļa pēc obligātā dienesta turpina profesionāla karavīra gaitas. Pēdējā laikā sabiedrībā uz labo pusi mainās viedoklis par militāro dienestu, tomēr ļoti daudz kas ir atkarīgs no mums, kā mēs paši spējam motivēt un ieinteresēt jaunus cilvēkus savu dzīvi saistīt ar militāro karjeru.

**– Vai taisnība, ka Liepāja varētu kļūt par kārtīgu kara ostu un Jūras spēki varētu bāzēties Karostā?**

– Liepāja jau vēsturiski ir bijusi Jūras spēku bāzēšanās vieta, bet tagad ir piešķirts arī NATO finansējums jaunās ostas izveidei Liepājā. Ir doma Jūras spēkus pārcelt uz Karostu, bet tas nenotiks tūlīt un tagad, tas būs vairāku gadu pasākums. Ir dažādi izaicinājumi un ārēji apstākļi, kas saistīti ar lielajiem projektiem un nav atkarīgi no pašiem Jūras spēkiem,

tāpēc ir grūti nosaukt konkrētus termiņus, bet plāns jau uzlikts uz papīra.

**– Kādas ambīcijas Jūras spēku komandieris ir nolīcis nākamajam gadam?**

– Jūras spēku komandieris jau stājoties amatā nosprauž savu ambīciju robežas ne vienam gadam, bet nākamajiem pieciem, un tad šis plāns tiek pildīts atbilstoši katra gada uzdevumiem. Mūsu lielākās ieceres ir saistītas ar krasta aizsardzības vienības izveidi, un šajā procesā esam jau diezgan tuvu struktūras ieviešanai un gatavībā integrēt pretkuģu raķešu sistēmu, kas sadarbosies ar Polijas, Igaunijas un citu valstu sistēmām, ar kurām tā ir cieši saistīta.

Otrs lielais uzsvars tiks likts uz Baltijas jūras Jūras spēku taktiskā komandcentra darbību un to, kā mēs integrējamies Baltijas aizsardzības sistēmā. Un vēl, protams, ir jāzīmē jaunā flote, kas Jūras spēku štābam būs liels izaicinājums. Bet esiet droši, mēs zīmēsim jauno flotī! Un šis darbiņš – saprast, kādai jābūt mūsu flotei, kāpēc tieši tādai, būs jādara kopā ar NBS štābu un Aizsardzības ministriju, lai visu to ieliktu ilgtermiņa plānos un iezīmētu tam nepieciešamo finansējumu. Mūsu specializācija paliek pretmīnu darbība, bet man jau ļoti gribas kuģus aprīkot ar ieroču sistēmām, lai dažādu ieroču sistēmas nebūtu tikai uz sauszemes, bet arī jūrā. ■

Anita Freiberga



# Vācijā atklāts jauns Baltijas jūras Jūras spēku štābs

Lai stiprinātu drošību un reaģēšanas spējas Baltijas jūras reģionā, 2024. gada oktobrī Vācijā, Rostokā, atklāja jaunu daudz nacionālo Baltijas jūras Jūras spēku taktisko komandcentru.

“Štābs izveidots, lai veicinātu NATO aizsardzības gatavību reģionā, vadošā valsts šajā centrā būs Vācija, un tas būs gatavs vadīt jūras spēku operācijas miera, krīzes un kara laikā,” teica Vācijas aizsardzības ministrs Boris Pistorius. “Mūsu vēstījums mūsu partneriem un tiem, kas apdraud mūsu mieru, ir vienkāršs: Vācija stingri turas pie savām saistībām, un mēs esam apņēmies nodrošināt Baltijas reģiona drošību, NATO spēku un mūsu kopīgo vērtību aizsardzību.”

Vācijas Aizsardzības ministrija informē, ka štāba personāls jau tagad strādā ar dažādām valstīm,

bet nākotnē tas veiks papildu NATO uzdevumus un koordinēs visu alianses sabiedroto jūras spēku darbību Baltijas jūrā, kur bez Vācijas darbosies sabiedrotie no 11 NATO dalībvalstīm, tostarp Latvijas, kā arī Dānijas, Francijas, Igaunijas, Itālijas, Lielbritānijas, Lietuvas, Polijas, Somijas un Zviedrijas.

No 2025. gada Latvija plāno pastāvīgai dalībai komandcentrā nosūtīt divus pārstāvjus – instruktoru un virsnieku, savukārt vēl vienu virsnieku vēlāk, dalot šo amata pozīciju ar pārējām divām Baltijas valstīm rotācijas kārtībā.

“Ņemot vērā Krievijas hibrīdkara aktivitātes un šābrīža ģeopolitisko situāciju, NATO dalībvalstīm ir kolektīvi jāveicina jūras aizsardzības spējas tieši Baltijas jūras reģionā, kurā ir nozīmīgi reģiona kuģu ceļu un kritiski svarīgu infrastruktūras



savienojumu tīkli. Esam gandarīti par Vācijas izrādīto līderību Baltijas jūras aizsardzības stiprināšanā, jo šāda jūras spēku komandcentra izveide būtiski stiprinās Baltijas jūras drošību, veicinot NATO sabiedroto gatavību un reaģēšanas spējas uz jebkādiem iespējamiem draudiem Baltijas jūras reģionā,” uzsver aizsardzības ministrs Andris Sprūds. ■

## Somija brīdina par navigācijas signālu traucējumiem Baltijas jūrā

Somijas Krasta apsardze ziņoja, ka kopš aprīļa ir konstatējusi regulārus navigācijas signālu traucējumus Baltijas jūrā, bet pēdējo mēnešu laikā identificēts, ka tankkuģi vilto savus atrašanās vietas datus, lai slēptu savu maršrutu uz Krievijas ostām Baltijas jūrā.

Somijas satiksmes un sakaru ministre Lulu Ranne uzsvēra, ka Somija uzskata, ka Krievija varētu būt vainojama par GMDSS un GPS signālu traucējumiem Somijā un Baltijas jūras reģionā. Somijas Krasta apsardze pauž viedokli, ka GMDSS traucēšana, ko kopš aprīļa arvien biežāk novēro



Somu līcī, ir izraisījusi gadījumus, kad kuģi zaudē kursu vai sakarus, tāpēc Somijas dienesti brīdina, lai kuģi netuvojas salām vai sekliem ūdeņiem.

Satraucošs ir fakts, ka novēroti arī Kuģu automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) traucējumi. “Kopš novembra esam novērojuši, ka AIS ierīces uz kuģiem apzināti tiek izslēgtas, tāpēc informācija par kuģa atrašanās vietu ir maldinoša, bet nereti kuģis vispār pazūd no AIS sistēmas,” prese ziņoja Somijas Krasta apsardze.

Krievija ir noliegusi savu iejaukšanos sakaru un satelītu sistēmu darbībā, tomēr Somijas Krasta apsardze ir pārliecināta, ka Krievijas puse noliedz acīmredzamus faktus, jo Krasta apsardze 2024. gadā jau atklājusi aptuveni desmit gadījumus, kad tankkuģi, kas nav bijuši redzami AIS sistēmā, apmeklējuši Krievijas ostas Sanktpēterburgas reģionā.

“Tas, nenoliedzami, ir saistīts ar izvairīšanos no sankcijām vai to

sekām, jo Rietumvalstis ir noteikušas cenu griestus Krievijas jēlnaftai, lai samazinātu Maskavas ienākumus no naftas pārdošanas. Ja kāda valsts tomēr pērk Krievijas naftu, bet nevēlas atklāt, kuģis parasti izmanto “izlikšanos”, lai radītu šķietamību, ka tas nav apmeklējis Krieviju.”

Somijas Krasta apsardze arī uzskata, ka Krievija traucē GMDSS, GPS un AIS signālus, lai pasargātu savas naftas ostas Somu līča austrumos no Ukrainas gaisa triecieniem.

Somijas varas iestādes ir noraidējušas par pieaugošo novecojušo Krievijas tankkuģu floti, tā dēvēto “ēnu floti”, baidoties, ka no šiem kuģiem varētu notikt naftas noplūde, kas ietekmētu trauslo Baltijas jūras ekosistēmu. Navigācijas signālu traucējumi un neidentificēti naftas tankkuģi, kas kuģo seklos un salīdzinoši noslogotus Baltijas jūras maršrutos, rada draudus jūras drošībai un videi, un tagad situācijas bīstamību vēl vairāk palielina ziemas navigācija. ■

# Jūras drošība. Eiropas Padome pieņem jaunus tiesību aktus

Lai atbalstītu tīru, drošu un modernāku kuģošanu Eiropas Savienībā, Eiropas Padome 2024. gada 18. novembrī pieņēma četrus tiesību aktus tā sauktajā kuģošanas drošības tiesību aktu paketē: negadījumu izmeklēšana jūras transporta nozarē, kuģu radītais piesārņojums, karoga valstij noteikto prasību ievērošana un ostas valsts kontrole.

Eiropas Komisija (EK) šos tiesību aktus izskatīšanai iesniedza jau 2023. gada 1. jūnijā. Tā kā 75 procenti ES ārējās tirdzniecības notiek pa jūru, jūras transports ir ne tikai globāla ekonomikas artērija, bet arī glābšanas riņķis ES salām, nomaļiem un attāliem jūras reģioniem. Lai gan kuģošanas drošība ES ūdeņos jau tagad ir vērtējama kā ļoti augsta, ir maz bojāgājušu, tāpat nav notikušas vērā ņemamas naftas noplūdes, tomēr katru gadu joprojām tiek ziņots par vairāk nekā 2000 jūras negadījumiem un incidentiem. 2024. gada februārī starp likumdevējiem tika panākta sākotnēja vienošanās par četriem tiesību aktu priekšlikumiem.

Pārskatītajā tiesību aktu paketē, no vienas puses, tiek panākts līdzsvars starp prasību nodrošināt augstu kuģošanas kvalitāti un drošību un, no otras puses, nepieciešamība aizsargāt Eiropas kuģošanas nozares konkurētspēju, vienlaikus saglabājot saprātīgas izmaksas operatoriem un dalībvalstu pārvaldes iestādēm. Kopumā pieņemtie tiesību akti, saskaņojot ES noteikumus ar starptautiskajiem standartiem, nodrošinās ES ar moderniem instrumentiem tīras kuģošanas atbalstam, reizē uzlabojot prasību izpildi, izmantojot ciešākas sadarbības sistēmu starp Eiropas Savienības pārvaldības instrumentiem un dalībvalstu institūcijām.

## Direktīva par nelaiemes gadījumu izmeklēšanu

Pārskatītā direktīva par negadījumu izmeklēšanu jūrniecības nozarē:

- uzlabo zvejas kuģu, to apkalpu un vides aizsardzību, jo zvejas kuģi, kuru garums ir mazāks par 15 metriem, tagad ir iekļauti direktīvas darbības jomā, kas nozīmē, ka negadījumi, kuros gājuši bojā cilvēki un gājuši bojā kuģi, tiks saskaņoti izmeklēti;
- precizētas definīcijas un tiesību normas, lai dalībvalstu nelaiemes gadījumu izmeklēšanas iestādes izmeklētu visus negadījumus un paveiktu to savlaicīgi un saskaņoti;

- uzlabo nelaiemes gadījumu izmeklēšanas iestāžu spēju savlaicīgi, lietpratīgi un neatkarīgi veikt negadījumu izmeklēšanu un ziņot par to;
- atjauninātas vairākas definīcijas un atsaucies uz attiecīgajiem ES tiesību aktiem un IMO regulām, lai nodrošinātu skaidrību un konsekveci;
- ļauj nelaiemes gadījumu izmeklēšanas struktūrām saskaņoti veikt negadījumu izmeklēšanu visā ES, spēkā esošos noteikumus padarot skaidrākus un atbilstošākus starptautiskajiem noteikumiem;
- pastiprina noteikumus par nelaiemes gadījumu izmeklēšanas struktūru neatkarību un to konstatējumu konfidencialitāti, kā arī samazina nevajadzīgu administratīvo slogu.

## Direktīva par kuģu radīto piesārņojumu

Ar pārskatīto direktīvu ES tiesību aktos tiek iekļauti starptautiskie standarti, nodrošinot, ka tiem, kas ir atbildīgi par piesārņojošu vielu nelikumīgu noplūdi, piemēro preventīvas, efektīvas un samērīgas sankcijas, lai uzlabotu kuģošanas drošību un labāk aizsargātu jūras vidi no kuģu radītā piesārņojuma. Tāpēc ar šo pārskatīto likumu:

- paplašina pašreizējās direktīvas darbības jomu, lai izslēgtu kaitīgu vielu iepakotā veidā, notekūdeņu, atkritumu, novadīto ūdeņu un atlieku no izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmām nelikumīgu novadīšanu;
- izveido pastiprinātu tiesisko regulējumu attiecībā uz administratīvajiem sodiem un to efektīvu piemērošanu, ļaujot valstu iestādēm nodrošināt preventīvu un konsekventu sankciju piemērošanu attiecībā uz kuģu radītā piesārņojuma gadījumiem visās Eiropas jūrās;
- nodala administratīvo sankciju režīmu no kriminālsodu režīma, kas paredzēts jaunajā vides noziegumu apkarošanas direktīvas projektā;
- nodrošina saskaņotību ar starptautiskajiem noteikumiem un procedūrām, jo īpaši tiem, kas paredzēti Starptautiskajā konvencijā par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (MARPOL), lai aizsargātu jūras vidi.

## Direktīva par karoga valstij noteikto prasību ievērošanu

Direktīva reglamentē karoga valstij piemērojamo noteikumu izpildi ES līmenī. Par to, lai tiktu uzraudzīta kuģu atbilstība IMO konvencijām, ir atbildīga valsts, kurā kuģis ir reģistrēts un kuras valstspiederība kuģim ir karoga valsts. Tāpēc pārskatītā direktīva:

- atjaunina spēkā esošos tiesību aktus un saskaņo tos ar starptautiskajiem noteikumiem, galvenokārt attiecībā uz IMO instrumentu īstenošanas kodeksu (III kodekss);
- nodrošina pietiekamas to kuģu pārbaudes, kas kuģo ar karogu, un to atzīto organizāciju uzraudzību, kuras darbojas karoga valsts vārdā;
- nodrošina digitālo risinājumu plašāku ieviešanu;
- nodrošina saskaņotu pieeju karoga valstu flošu un pienākumu darbības izpildei, ziņošanai un mērīšanai.

## Direktīva par ostas valsts kontroli

Ostas valsts kontrole (PSC) ir sistēma, saskaņā ar kuru PSC virsnieki ārvalstu kuģus pārbauda citu valstu ostās, kas nav karoga valsts, lai pārliecinātos, ka kapteiņa, virsnieku un apkalpes kompetence uz kuģa, kuģa stāvoklis un tā aprīkojums atbilst starptautisko konvenciju prasībām un ES ar piemērojamiem ES tiesību aktiem. PSC kā tāda ir svarīga, lai nodrošinātu kuģošanas drošību un aizsargātu jūras vidi. Pārskatītā direktīva:

- atjaunina ES tiesību aktus un saskaņo tos ar starptautiskajiem noteikumiem un procedūrām, kā izklāstīts Parīzes Saprāšanās memorandā un IMO konvencijās;
- aizsargā zvejas kuģus, to apkalpes un vidi, tostarp ieviešot brīvprātīgu pārbaudīto režīmu lielākiem zvejas kuģiem (kuru garums pārsniedz 24 metrus);
- nodrošina efektīvu un saskaņotu pieeju PSC inspekciju veikšanai.

## Turpmākie pasākumi

Pēc tam, kad visus četrus tiesību aktus būs parakstījuši Eiropas Padomes un Eiropas Parlamenta priekšsēdētāji, tos publicēs ES oficiālajā vēstnesī un tie stāsies spēkā divdesmit dienas pēc publicēšanas. Dalībvalstīm būs 30 mēneši pēc pārskatīto direktīvu stāšanās spēkā, lai transponētu noteikumus savos tiesību aktos. ■

# Tirdzniecības kuģu drošībai ir izšķiroša nozīme jūrniecībā

Kravas kuģu nolaupīšanas gadījumi Sarkanajā jūrā ir parādījuši, cik izšķiroša nozīme jūrniecībā ir tirdzniecības kuģu drošības un drošuma nodrošināšanai, un visi piedzīvotie incidenti gan šajā, gan citos karstajos punktos ir kā atgādinājums par tiem neatliekamajiem stingras drošības pasākumiem, kas īstenojami, domājot par apkalpes un kravas aizsardzību. Lai nodrošinātu tirdzniecības kuģu drošību, ir vajadzīga visaptveroša pieeja, kas ietver atbilstību starptautiskajiem drošības standartiem, rūpīgu riska novērtējumu, pastiprinātu uzraudzību, piekļuves kontroles pasākumus, labi apmācītu drošības personālu, sadarbības centienus un nepārtrauktu profesionālo attīstību. Īstenojot šīs stratēģijas, mēs varam tiekties uz drošāku jūru un aizsargāt personālu, kuģus un kravas no kaitējuma.

## Izpratne par draudiem

Pirms iedzījināties preventīvajos pasākumos, ir svarīgi saprast draudu būtību. Pirātisms un uzbrukumi kuģiem rada ievērojamus riskus komerciālajai kuģniecībai noteiktos reģionos, tostarp Sarkanajā jūrā. Kravas kuģu nolaupīšanas gadījumi un uzbrukumi var radīt milzīgus finansiālus zaudējumus, kaitējumu kuģiem, kaitējumu apkalpes locekļiem un traucējumus globālajā tirdzniecībā.

## Atbilstība ISPS kodeksam

Starptautiskajam kuģu un ostas iekārtu aizsardzības (ISPS) kodeksam ir būtiska nozīme jūras satiksmes drošības nodrošināšanā. Tas paredz izveidot starptautisku sistēmu sadarbībai starp valdībām, kuģošanas sabiedrībām un ostu pārvaldēm, lai atklātu drošības apdraudējumus un veiktu preventīvus pasākumus. Atbilstība ISPS kodeksam ir būtiska visiem tirdzniecības kuģiem, kas darbojas starptautiskajā tirdzniecībā.

## Riska novērtēšana un drošības plānošana

Svarīga nozīme ir rūpīgam riska izvērtējumam, lai identificētu iespējamus draudus un vājās vietas kuģa maršrutā un plānotajās operācijās. Novērtējumā jāņem vērā tādi faktori kā teritorijas, kurās ir pirātisma risks, vēsturiskie uzbrukumu modeļi un vietējie drošības apstākļi. Pamatojoties uz iegūtajiem datiem, jāizstrādā efektīvs plāns, kurā izklāstīti drošības pasākumi un procedūras.

## Pastiprināta uzraudzība un kontrole

Efektīvu novērošanas tehnoloģiju izmantošana var ievērojami uzlabot kuģu drošību. Tas ietver slēgtās ķēdes TV (CCTV) kameru, radaru sistēmu un automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS) uzstādīšanu. Šīs sistēmas nodrošina kuģu kustības uzraudzību reāllaikā un ļauj agrīni atklāt aizdomīgas darbības vai tuvus draudus.

## Piekļuves kontrole un ierobežotas piekļuves zonas

Stingru piekļuves kontroles pasākumu ieviešana ir būtiska, lai ierobežotu nepiederošu personu piekļuvi tirdzniecības kuģiem. Tie ietver pienācīgu ieejošanas punktu nodrošināšanu, rūpīgu personāla iepriekšējās darbības pārbaudi un identifikācijas karšu vai biometriskās piekļuves kontroles sistēmu izmantošanu. Dažas kuģa zonas vēlams noteikt par aizliegtajām zonām, lai novērstu neatļautu piekļuvi.

## Drošības personāla apmācība un nepārtraukta profesionālā attīstība

Labi apmācītam drošības personālam ir būtiska loma jūras uzbrukumu novēršanā un reaģēšanā uz tiem. Par kuģa drošību atbildīgajām amatpersonām jāsaņem visaptveroša apmācība par kuģa drošības plāna īstenošanu, treniņu un mācību vadīšanu un ārkārtas situāciju pārvaldību. Apkalpes locekļiem būtu jāiziet arī drošības izpratnes pamatapmācība, lai nodrošinātu, ka viņi aktīvi piedalās kuģa drošības uzturēšanā.



Nepārtraukta profesionālā attīstība ir nepieciešama, lai neatpaliktu no mainīgajiem drošības apdraudējumiem un labākās prakses. Aktīvi piedaloties apmācības programmās un iegūstot sertifikātu, indivīdi var pierādīt savu kompetenci un apņemšanos uzturēt kuģu drošību. Šie sertifikāti var kalpot par vērtīgiem akreditācijas datiem karjeras izaugsmei jūrniecības nozarē.

## Sadarbība un tehnoloģijas

Liela nozīme ir sadarbībai starp kuģniecības uzņēmumiem, ostu pārvaldēm un attiecīgajām valdības aģentūrām, lai efektīvi apkarotu jūras apdraudējumus. Regulāra informācijas apmaiņa par pirātisma incidentiem, izlūkdatu atjauninājumi un paraugprakse var palīdzēt uzlabot situācijas apzināšanos un nodrošināt proaktīvus drošības pasākumus.

Tiešsaistes apmācībasursos, kas īpaši pielāgoti jūras drošībai, tiek izmantotas vismodernākās tehnoloģijas, lai nodrošinātu interaktīvu saturu, tostarp moduljus, videoklipus, viktorīnas un praktiskus vingrinājumus. Šāda apmācība palīdz indivīdiem nostiprināt izpratni par galvenajiem jēdzieniem un būt informētiem par jaunākajiem noteikumiem. ■



# Jūrniecības mācību iestādes iztur pārbaudījumus

Aizvadītais gads Latvijas jūrniecības mācību iestādēm – RTU Latvijas Jūras akadēmijai (RTU LJA) un RTU Liepājas Jūrniecības koledžai (RTU LJK) ir bijis spraigs un pilns pārbaudījumiem. No 2024. gada 17. līdz 26. septembrim Latvijā notika Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) vizīte, kuras mērķis bija novērtēt Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas atbilstību Eiropas Parlamenta un Padomes 2022. gada 8. jūnija Direktīvas (ES) 2022/993 par jūrnieku minimālo sagatavotības līmeni un STCW konvencijas prasībām. Kā teica RTU LJA direktora p.i. Edijs Štāls, lai gan EMSA ziņojums gaidāms tikai 2025. gada janvārī, viss liecina, ka pārbaudes rezultāti būs labi un akadēmija būs akreditēta uz pilnu termiņu – sešiem gadiem, tomēr piebilst, ka oficiāls paziņojums vēl jāsaņem. “Turpmāk RTU būs jauns virziens “Jūrniecība”, un visas akadēmijas programmas būs zem šī virziena,” saka Štāls. “Esam apliecinājuši, ka varam, spējām un realizējam savu izglītības programmu, un esam RTU ienesuši jaunu virzienu. Mūsu programmu saturs atbilst noteiktā standarta prasībām.”

Edijs Štāls arī uzsver, ka liela nozīme ir videi. “Tā vide, kurā tagad strādājam, ir pavisam savādāka nekā tā savā ziņā pat degradētā vide, kurā atradāmies līdz šim. Tagad arī mūsu studenti ir nonākuši studentu vidē, kur viņiem paveras dažādas iespējas, piemēram, piedalīties studentu pasākumos, tāpat izmantot koplietošanas laboratorijas, un ir vēl daudzas citas priekšrocības. Arī pasniedzēji tagad redz, ka notiek attīstība, viņu intereses tiek ņemtas vērā, ir iegādātas mācību grāmatas,” stāsta Edijs.

Pašlaik gan vēl notiekot integrēšanās un iekārtošanās, tiek domāts par to,



Edijs Štāls.

kā labāk veidot jūrniecības garam atbilstošu vidi, bet viens jau tagad ir skaidrs – Jūras akadēmija RTU un studentu pilsētiņā jau ir pamanīta, jo akadēmijas studenti no citiem RTU studentiem atšķiras ar saviem jūrnieku formas tērpiem, kas studentu vidū esot kā īsta odziņa. “Viens no darbiem, ko aktualizējam, ir darbs pie formu nēsāšanas nolikuma, kas nozīmē etiķeti un pastiprinātu disciplīnu. Forma ir jāvalkā nevis kā pagādās, bet atbilstoši nolikumam, tāpēc ļoti piedomāsim pie šiem jautājumiem, un arī pie tā, lai kuģu vadītāju formas atšķirtos no kuģu mehāniķu formām, jo pašlaik visiem ir vienādi uzpleči. Šī ir reglamentēta profesija, tāpēc jau mācību iestādē mums ir ne tikai profesionāli jāsaņemto topošais jūrnieks, bet arī jāiedod viņam izpratne par to, kas tad ir jūrnieks, ko nozīmē ievērot subordināciju, kas tas tāds – disciplīna, jo visu to no viņiem prasīs darbs jūrā. Mums padomā ir arī ieviest formas tērpus pasniedzējiem, tas būtu ļoti labi, bet, šķiet, šī iecere varētu sašapties ar iebildumiem,” domā Edijs Štāls. “Tāpat plānojam ieviest īsu lekciju kursu “Ievads profesijā” vai “Ievads jūrniecībā” un ļoti vēlamies, lai, sadarbojoties ar nozari, studenti iespējami ātri gūtu pirmo iespaidu par reālu kuģi,

piemēram, varētu būt iepazīšanās vizītes uz ledlauzi “Varma”.”

RTU Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēji un studenti – topošie kuģu vadītāji, kuģu mehāniķi un kuģu elektromehāniķi RTU Atvērto durvju dienā apmeklētājus iepazīstināja ar savu pieredzi studijās, prakses un karjeras iespējām jūrniecībā, kā arī aicināja apmeklēt studiju telpas,



Atvērto durvju diena RTU LJA.

mašintelpas simulatoru un *full-mission* kuģa tiltiņa simulatoru, lai ikviens varētu iepazīt jūrniecību tuvplānā. Nākamās tikšanās būs izstādē "Skola", kas notiks februārī, "Seko studentam" martā, un plānoti vēl daudzi citi pasākumi.

2024. gada 23. novembrī arī RTU Liepājas Jūrniecības koledža gan rīkoja Atvērto durvju dienu koledžas telpās Liepājā, gan piedalījās Rīgas Tehniskās universitātes Atvērto durvju dienā Rīgā. Atvērto durvju dienā Liepājas Jūrniecības koledžu apmeklēja vispārizglītojošo skolu audzēkņi un viņu vecāki gan no Liepājas un Dienvidkurzemes novada, gan no tālākiem reģioniem, piemēram, Ventspils. Ikvienam interesentam bija iespēja satikt koledžas pasniedzējus un studentus, iepazīt ar jūrniecību saistītās mācību iespējas un apskatīt mūsdienīgi aprīkotās mācību telpas



Atvērto durvju diena RTU LJK.



Godinot ievērojamā tālbraucēja kapteiņa, Ainažu jūrskolas dibinātāja un Liepājas jūrskolas vadītāja (1893–1904) Kristiāna Johana Dāla piemiņu, RTU Liepājas Jūrniecības koledžas Jūrskolas audzēkņi novembrī piedalījās sakopšanas talkā Liepājas Ziemeļu kapsētā, uzpūšot K. J. Dāla un viņa dēla Alfrēda Dāla, kurš pēc tēva nāves bija Liepājas jūrskolas priekšnieks, atdusas vietas.



Lāčplēša dienā RTU LJK audzēkņi un darbinieki piedalījās tradicionālajā lāpu gājienā, kas veltīts par Latvijas neatkarību kritušo karavīru piemiņai.

un laboratorijas – mašintelpas trenāžieri, kuģa tiltiņa trenāžieri, elektromehāniskās darbnīcas, mehāniķu darbnīcas.

RTU Liepājas Jūrniecības koledža kopā ar Latvijas Jūras akadēmiju piedalījās divos pasākumos. 27. novembrī RTU sabiedrisko attiecību daļa rīkoja prezentāciju Madonas ģimnāzijā, iepazīstinot ar jūrniecības specialitātēm, kur uzklaut studentus, mācībspēkus un aktīvos jūrniekus bija sabraukuši jaunieši no daudzām Madonas novada skolām. Savukārt 4. decembrī tā pati

komanda devās uz Kuldīgu, lai piedalītos izglītības izstādē "Veru durvis uz augstāko izglītību" un stāstītu par mācību iestāžu piedāvātajām iespējām apgūt ar jūrniecību saistītas profesijas. Tikšanās laikā Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Jānis Džeriņš un topošie jūrasbraucēji Laura Patrīcija Grote, Tihons Lomaņņikovs un Dāvis Raivo Štālbergs stāstīja gan par mācību un prakses iespējām, gan par atalgojumu jūrniecības nozarē, kurā tas ir krietni augstāks nekā citās nozarēs. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

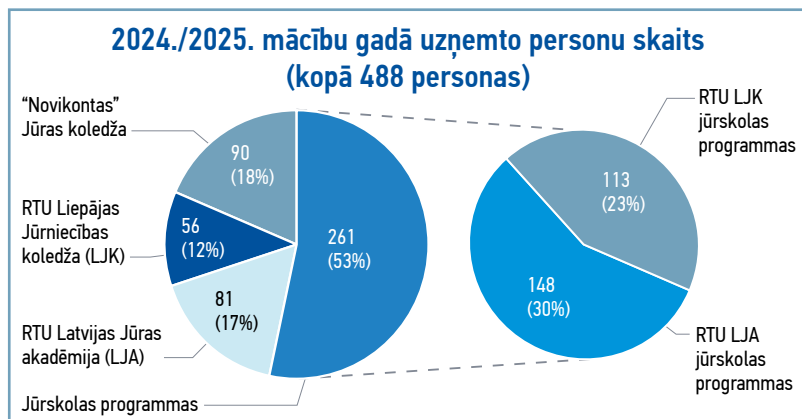


# Pieaug jūrniecības mācību iestādēs uzņemto studentu skaits

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra apkopotajiem datiem 2024. gadā Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs profesionālās vidējās un augstākās izglītības programmās kuģu vadīšanas un kuģu mehānikas specialitāšu apgūšanai uzņemtas 488 personas. Uzņemto studentu skaits, salīdzinot ar 2023.gadu, pieaudzis par 21% – pērn tika uzņemti 402 topošie jūrniecības speciālisti.

227 jaunieši sākuši apgūt augstākās izglītības programmas, 261 – vidējās izglītības (jūrskolas) programmas. Vairāk nekā divas trešdaļas augstskolu studentu (154) izvēlējušies kuģu vadītāja specialitāti, bet 73 studenti plāno kļūt par kuģu mehāniķiem. No jaunajiem jūrskolniekiem kuģu vadītāja specialitāti izvēlējušies 151 audzēknis, bet kuģu mehāniķa – 110.

No augstskolām straujākais studentu skaita pieaugums vērojams



“Novikontas” Jūras koledžā, kur 2023. gadā uzņemti 45 studenti, bet šogad 90. RTU Liepājas Jūrniecības koledžā (LJK) pērn iestājās 41 jauniešis, bet šogad 56. Savukārt RTU Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) jaunuzņemto skaits, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, sarucis par četriem – no 85 uz 81.

RTU LJK jūrskolas programmās 2024. gadā mācības sākuši 113 audzēkņi (2023. gadā 86). RTU LJA

jūrskolā audzēkņu pieaugums nav tik liels – no 145 pērn uz 148 šogad.

Neraugoties uz jaunuzņemto studentu skaita pieaugumu šajā gadā, kopējais studējošo skaits Latvijas jūrniecības izglītības iestādēs turpina samazināties. No 2141 studenta 2020. gadā studējošo kopējais skaits šogad sarucis līdz 1547. Tam iemesls ir no jauna uzņemto studentu skaita samazināšanās laika posmā no 2020. līdz 2023. gadam.■

## Kā savienot izglītības metodiku ar jūras realitāti?

“Wales Institute for Science Technology and Advanced Studies”(VISTAS) 2024. gadā veica pētījumu par to, kā dinamiski mainīgajai kuģošanas industrijai, kur arvien intensīvāk ienāk modernās tehnoloģijas, spēj sekot jūrniecības mācību iestādes, sniedzot mūsdienīgu prasībām atbilstošu un profesionālu jūrniecības izglītību, mācību procesā izmantojot jaunākās tehnoloģijas.

Pasaule virzās uz tehnoloģiskiem sasniegumiem, un katra nozare, tai skaitā arī kuģošanas nozare, strauji maina savu pieeju jauno tehnoloģiju pielietojumam. Lai pielāgotos mainīgajai pasaulei, kuģošanas industrija arvien vairāk meklē tehniski zinošus un analītiskām spējām apveltītus speciālistus, kas visā pasaulē ir radījis revolūciju augstākās izglītības sistēmā. Jūrniecības izglītības sistēma būs spiesta mainīt savu tradicionālo mācīšanas metodi, pārejot uz praktiskāku jaukta tipa izglītību.

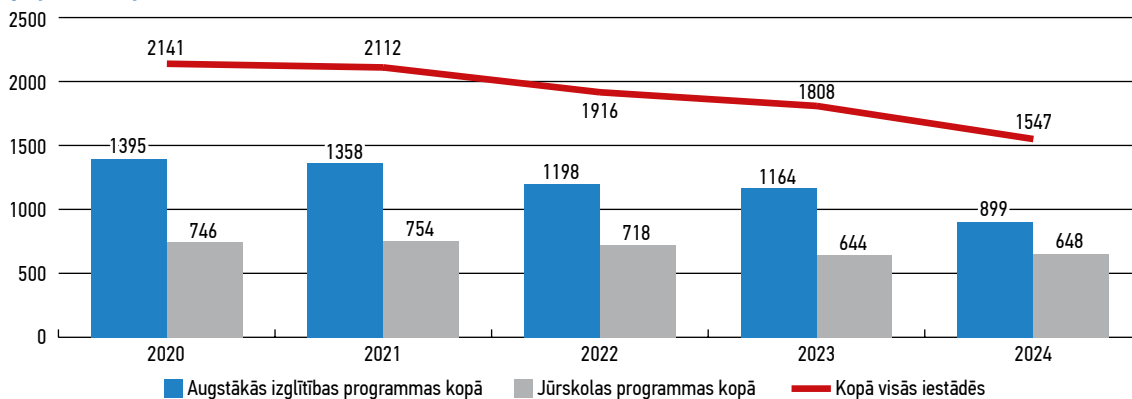
Pašlaik jūrniecības izglītība vairāk ir tradicionāla, vairāk teorētiska profesijas apguve, kur jūrniecības izglītības kursu saturs ir veidots tā, lai tas atbilstu Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) pieņemtās Konvencijas par jūrnieku sagatavošanu, sertifikāciju un sardzes pildīšanu (STCW) minimālajām prasībām, kuras kopš 2010. gada nav pārskatītas. Taču kuģošanas industrija reāli jau skatās tālāk par šīm minimālajām prasībām, jo kuģi ir automatizēti, aprīkoti ar modernām tehnoloģijām,

tāpēc jūrniekiem, kuriem pārsvarā ir tikai teorētiskās zināšanas, ir grūti tās pielāgot tehnoloģiski attīstītajai jūras videi.

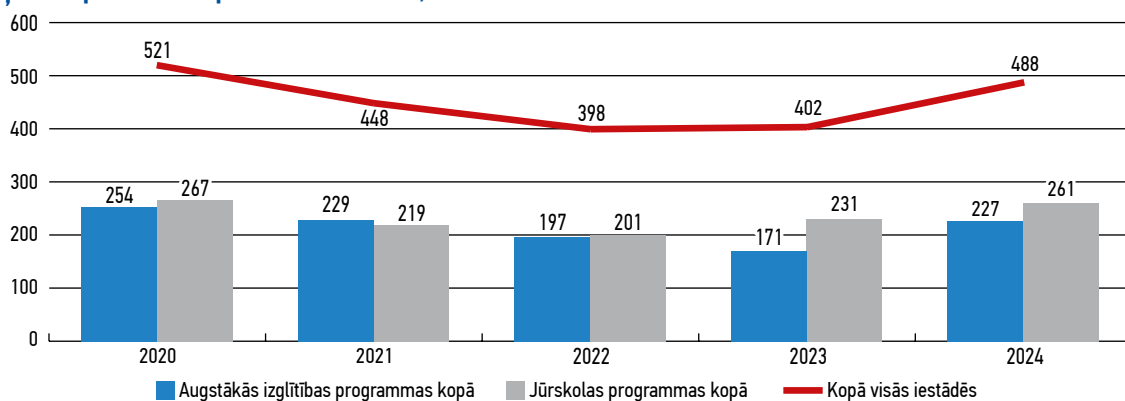
Zinātnieki, izmantojot strukturētu anketu, aptaujāja dažādas cilvēku grupas, kas strādā uz kuģiem, pētīja reālo darba vidi, salīdzināja jūrnieku prasmes un zināšanas un iegūtos datus apkopēja, analizēja un validēja, izmantojot AMOS un SPSS programmatūras. Pētījumā iegūtie rezultāti liecina, ka jaukta tipa mācīšanās metodes – simulatori, paplašinātā



## Kopējā studējošo skaita dinamika, 2020.–2024.



## Uzņemto personu kopskaita dinamika, 2020.–2024.



Informāciju sagatavoja JA Jūrnieku reģistrs.

realitāte, virtuālās realitātes tehnoloģija, MOOC e-mācības – nodrošina studentiem praktisku apmācību, kas būs noderīga, kad viņi strādās uz kuģa.

Pētnieki uzskata, ka jūrniecības izglītības atslēgas vārdi tagad ir izglītība, kursa saturs, jaukta tipa mācīšanās, taču tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka tradicionālās mācību metodes būtu jāatmet, tomēr priekšrocības, nenoliedzami, jau tagad ir izglītībai, kas savieno tradicionālās mācību metodes ar kompetenču attīstības rīkiem, un vēl labāku rezultātu var sasniegt, ja ar mācību iestādes kadetiņiem savās praktiskajās zināšanās dalās profesionāli aktīvās flotes jūrnieki, kuri studentus iepazīstina ar reālā darba prasībām, metodēm. Ļoti svarīgi, lai mācību procesā, izmantojot simulatorus, topošie jūras speciālisti saprastu, cik svarīga ir kuģošanas drošība,

kā rīkoties ārkārtas situācijās, lai viņi apgūtu visas nepieciešamās kuģa operācijas, sākot no reisa plānošanas līdz administratīvajām prasmēm, kas nākotnē ļautu jūras negadījumos ievērojami samazināt cilvēka faktoru. Digitalizācija un automatizācija jau ir realitāte kuģošanas industrijā, tagad tām jāklūst par realitāti arī jūrniecības izglītības procesā, tāpēc jūrniecības mācību iestādēm būtu nopietni jāapsver uz simulatoriem balstīta apmācība ar maksimālo darba stundu skaitu, e-mācību datu apmācības metodes, jaunākās tehnoloģijas, piemēram, virtuālā realitāte, paplašinātā realitāte un jauktā realitāte, lai dotu iespēju topošajiem jūras speciālistiem mācīties mūsdienai prasībām atbilstošā vidē. Jāsaprot, ka jūrniecība izglītību vairs nevar balstīt uz STCW konvencijas minimālo standartu ievērošanu, lai gan 43 gadu laikā kopš pieņemšanas tā ir piedzīvojusi grozījumus un arī tagad

IMO beidzot strādā pie konvencijas revīzijas, ko pieprasa reālā vide.

Aptauja atklāj jūrnieku viedokli, ka apmācība un izglītība, ko viņi saņēmuši, nepavisam nav bijusi atbilstoša tām prasībām un vajadzībām, ar kādām viņi sastapušies uz kuģa, un tas ir radījis nopietnas problēmas. Jūrnieku apmācība pēc būtības ir ļoti tehniska, tāpēc uzlabojumi mācību procesā ir obligāti. Tāpat būtu jānovērtē un jārespektē kuģu īpašnieku vajadzības, jo tieši industrija ir ieinteresētā puse, tāpēc tās viedoklis par nepieciešamajām izmaiņām apmācības prasībās ir svarīgs. Pašlaik students atrodas starp diviem dzirkakmeņiem – mācību iestādi ar tās prasībām un izglītības standartiem un kuģošanas industriju ar reālajām vajadzībām un prasībām darbā uz kuģa. Un tās ir milzīgas pretrunas, kas nereti noved pie tā, ka students pēc jūras prakses zaudē interesi par mācībām. ■

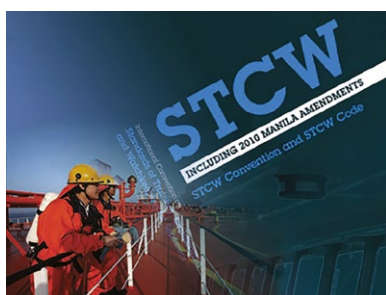
# STCW konvencija uz pārmaiņu sliekšņa

Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) mērķis un galvenais uzdevums ir nodrošināt, ka jūrniekiem, strādājot starptautiskajā tirdzniecības flotē, ir nepieciešamās kompetences un prasmes, lai droši un efektīvi veiktu pienākumus uz kuģa. STCW konvencija ir juridiski saistošs starptautisks nolīgums, un visām valstīm, kas to ratificējušas, ir pienākums īstenot konvencijā noteiktos standartus. Lai pilnībā ievērotu konvenciju, katrā valstī ir jābūt likumīgai STCW uzraugošai iestādei, kas raugās, lai jūrniekiem tiktu nodrošināta konvencijas prasībām atbilstoša apmācība un sertifikācija. STCW konvencija ir neatņemama starptautiskās jūrniecības sistēmas daļa, bez tās pasaules jūrniecības nozare nespētu droši īstenot kravu pārvadājumus visās pasaules jūrās.

Starptautiskā Jūrniecības organizācija STCW konvenciju pieņēma 1978. gadā, un kopš tā laika tā vairākkārt atjaunināta un pārskatīta. Pēdējie papildinājumi, kas pazīstami arī kā Manilas grozījumi, tika pieņemti 2010. gadā, taču kuģošanas industrijā notiekošās pārmaiņas, kad tajā ienāk autonomie kuģi (MASS), automatizācija, jaunas tehnoloģijas, roboti, mākslīgais intelekts, prasa izmaiņas arī jūrniecības izglītībā un apmācībā (MET), lai tās atbilstu jaunajām tendencēm industrijā.

“SAFETY4SEA” ik gadu pasniedz balvas jūrniecības nozares pārstāvjiem, kuri ar savu darbu veicina drošu kuģošanas industrijas darbību un tālāku attīstību, pirmajā vietā liekot augstus drošības un profesionālās izglītības standartus. Paziņojot 2024. gada balvu ieguvējus un godinot jūrniecības nozares izcilniekus, “SAFETY4SEA” dibinātājs un redaktors Apo Belokas savā uzrunā teica: “Kuģošanas drošība ir kas vairāk nekā tikai termins vai noteikumu kopums atbilstības nodrošināšanai, tas ir augstākais standarts. Par laimi, mūsu nozarē ir izcilas organizācijas un personības, kas sniedz ievērojamu ieguldījumu drošības nodrošināšanā. “SAFETY4SEA” balvu mērķis ir parādīt viņu iniciatīvas un, sniedzot par tām informāciju, iedvesmot kuģošanas nozari liela mēroga pārmaiņām.”

Saņemot balvu, “Bernhard Schulte Shipmanagement” direktore Eva Rodrigesa sacīja: “Mūsu “BSM Smart Academy” mērķis ir pārvarēt pastāvošo plaisu starp pedagogiem un



darba devējiem, daloties zināšanās, pieredzē un prasmju vajadzībās starp kuģošanas un izglītības nozari. “Bernhard Schulte Shipmanagement” ir ieviesis jaunu izglītības programmu topošajiem jūrniekiem. Mūsu akadēmija iedibinājusi sadarbību ar daudzām jūrniecības augstskolām visā pasaulē, lai palīdzētu tām mazināt plaisu starp akadēmiskajām zināšanām un praktisko apmācību, īpašu vērību veltot mehāniķu un elektromehāniķu specialitātes studentiem, kuri pēc pirmā kursa pabeigšanas var pievienoties “Smart Academy” kā BSM izraudzītie kadeti. Viņi saņems akadēmisko izglītību un praktisko apmācību, kas atbilst nozares pašreizējām prasībām. Apmācība atbilst BSM standartiem, nodrošinot augstāku prasmju attīstības līmeni, jo īpaši profesionālajās kompetencēs. BSM aktīvi iegulda apkalpju izglītībā, apmācībā un attīstībā, lai laika gaitā novērstu apkalpju deficītu, vienlaikus saglabājot nozares drošības standartus un prasības.”

Tas ir ļoti spilgts piemērs tam, ka industrija vairs nevar ilgāk gaidīt, tāpēc rīkojas atbilstoši reālajai situācijai. Tomēr atsevišķas iniciatīvas

diemžēl neatrisina situāciju jūrnieku apmācībā, jo starptautiskajai kuģošanas industrijai ir nepieciešami profesionāli sagatavoti speciālisti, kuru izglītība un kompetences līmenis atbilst vienotam starptautiskam standartam, kāds līdz šim ir bijis STCW konvencijas regulējums. Atpakaļceļa nav, tiešām ir pienācis laiks pārskatīt STCW konvencijā ietvertās prasības.

STCW konvencija stājās spēkā 1984. gadā, sešus gadus pēc pieņemšanas, un kopš tā laika ir tikusi grozīta divas reizes – 1995. un 2010. gadā, jo neatbilda reālajai situācijai. Konvencijas prasības attiecas ne tikai uz jūrniekiem, tās ir saistošas arī kuģu īpašniekiem, mācību iestādēm un valstu jūras administrācijām. Tās neattiecas uz jūrniekiem, kuri dien kara flotē, strādā jūras spēku palīgdienestos, uz

## UZZIŅAI

- 2012. gada 1. janvārī visās IMO dalībvalstīs stājās spēkā Manilas 2010. gada grozījumi STCW konvencijā, kas noteica jaunu minimālo atpūtas un darba stundu uzskaiti.
- 2013. gada 1. jūlijs ir datums, no kura jūrnieku apmācībai un kompetences novērtējumam bija jābūt atbilstošam STCW konvencijas 2010. gada grozījumiem.
- 2014. gada 1. janvārī stājās spēkā jūrnieku apmācība drošības jomā atbilstoši konvencijas prasībām.
- 2017. gada 1. janvārī visiem aktīvajiem jūrniekiem bija jāatbilst konvencijas 2010. gada grozījumu prasībām.

nekomerčiālajiem kuģiem, izklaides jahtām, kā arī uz zvejas kuģiem, uz kuriem attiecas atsevišķa konvencija.

Par to, ka situācija šobrīd nav iepriecinoša, liecina daudzu kuģošanas kompāniju neuzticēšanās valstu izsniegtajiem kompetences sertifikātiem, lai gan tie ir izdoti atbilstoši STCW konvencijas prasībām. Paši darba devēji organizē papildu mācības, un jūrniekiem, pirms sākt darbu uz attiecīgās kompānijas kuģiem, jāiegūst viņu apstiprināta atestācija, un tas ir vēl viens signāls, kas liek nopietni pārvērtēt esošo apmācības sistēmu, jo kuģu īpašniekam vajadzētu nodrošināt efektīvu un drošu kuģošanu, nevis nodarboties ar apmācības organizēšanu.

Starptautiskā Kuģniecības palāta (ICS) daudzās starptautiska līmeņa diskusijās par jūrnieku sagatavošanu darba tirgum ir vērsusi uzmanību uz to, ka tādai globālai nozarei kā kuģošanas bizness, kas nodarbina aptuveni 1,6 miljonus jūrnieku un uz kuru attiecas STCW konvencijas prasības, ir jābūt ļoti atbildīgai. Jāpanāk, lai visi jūrnieki, kas darba tirgum tiek sagatavoti dažādās pasaules jūrniecības mācību iestādēs un pēc tam strādā uz kuģiem zem dažādu valstu karogiem, būtu sagatavoti stingri atbilstoši STCW konvencijas prasībām, tāpēc tagad, kad 21. gadsimts jau iegājis trešajā gadu desmitā, ir pienācis laiks radikāli pārskatīt STCW konvencijā ietvertās prasības, lai tās būtu atbilstošas mūsdienu reālajai situācijai.

Jau vairākus pēdējos gadus kuģošanas nozarē valda uzskats, ka spēkā esošā konvencija vairs nevar nodrošināt vajadzīgo līmeni un prasības. IMO atzīst, ka STCW konvencijas pārskatīšana ir atbalstāma un pat nepieciešama, tomēr skaidrs ir viens – tas nebūs ātrs un viegls process. Izskan viedoklis, ka darbs pie STCW grozījumiem netiks pabeigts agrāk par 2025. gadu, bet visdrīzāk jau tas turpināsies līdz pat 2030. gadam.

## IMO aktivitātes STCW konvencijas kontekstā

IMO ir izdevusi rezolūciju MSC.560 (108), ar ko groza Jūrnieku



sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas kodeksa (STCW) A daļu, galveno uzmanību pievēršot drošības apmācības uzlabošanai, cilvēku attiecībām un preventīviem pasākumiem pret iebiedēšanu un aizskaršanu jūrā. Šīs izmaiņas stāsies spēkā 2026. gada 1. janvārī.

## Jūrnieku apmācības uzlabojumi

**Ārkārtas procedūras:** grozījumi ir vērsti uz jūrnieku kompetences stiprināšanu, reaģējot uz ārkārtas situācijām, piemēram, sadursmēm, ugunsgrēkiem un nogrimšanu. Procedūras ietver iepazīstināšanu ar ārkārtas rīcības plāniem uz kuģa, avārijas signāliem, individuālā drošības aprīkojuma izmantošanu un piedalīšanos mācībās.

**Jūras piesārņojuma novēršana:** apmācība tiek atjaunināta, lai nodrošinātu, ka jūrnieki izprot kuģniecības ietekmi uz vidi un ievēro procedūras, kas novērš piesārņojumu, tostarp gan operatīvas, gan nejaušas noplūdes.

**Droša darba prakse:** jūrniekiem ir jāievēro starptautiskās vadlīnijas par nelaimes gadījumu novēršanu un darba drošību, tostarp piesardzības pasākumi, ieejot slēgtās telpās un lietojot aizsarglīdzekļus.

## Cilvēciskās attiecības un komunikācija

Grozījumos būtisks uzsvars ir likts uz komunikācijas un komandas darba uzlabošanu uz kuģiem. Jūrnieki ir apmācīti izprast un pārvarēt šķēršļus efektīvai saziņai komandās, veicinot

labāku drošības un operatīvu uzdevumu koordināciju.

**Cilvēku attiecības:** tiek uzsvērts, cik svarīgi ir uzturēt labas darba attiecības un cieņpilnu atmosfēru uz kuģa. Tas ietver apmācību par konfliktu risināšanu, sociālās atbildības izpratni un izpratni par nodarbinātības nosacījumiem un tiesībām.

## Vardarbības, uzmākšanās un uzbrukumu novēršana

Viens no būtiskākajiem atjauninājumiem ir obligātas apmācības ieviešana par to, kā novērst iebiedēšanu, uzmākšanos (tostarp seksuālu uzmākšanos) un seksuālus uzbrukumus jūrā.

Jūrniekiem tagad tiks mācīts, kā identificēt dažādus aizskarošas izturēšanās veidus, tostarp to cēloņus un sekas. Apmācība ietvers to, kā varas dinamika, diskriminācija, stress, izolācija un vielu lietošana var veicināt šo kaitīgo uzvedību.

Svarīgs papildinājums ir apmācība par reaģēšanu uz traumām, apmācība, kā sniegt pienācīgu atbalstu cietušajiem un drošā un konstruktīvā veidā pārvaldītu vardarbības vai uzmākšanās gadījumus.

## Noguruma vadība

Jūrnieki tiks apmācīti, kā tikt galā ar noguruma sekām, koncentrējoties uz izpratni par to, kā miega grafiki, darba apstākļi un fiziskie stresa faktori ietekmē modrību un veikspēju. Mērķis ir nodrošināt, ka jūrnieki veic nepieciešamās darbības, lai pārvaldītu nogurumu, tādējādi uzlabojot viņu labklājību un drošību dežūras laikā. ■



# Par ko liecina Tallinas Jūras akadēmijas pieredze?

Pirms desmit gadiem, 2014. gada 23. aprīlī, toreizējais Igaunijas izglītības un pētniecības ministrs Jevgeņijs Osinovskis, Tallinas Tehnoloģiju universitātes (TalTech) rektors Andress Kēvaliks un Igaunijas Jūras akadēmijas direktors Romets Leigers parakstīja Tallinas Tehnoloģiju universitātes un Igaunijas Jūras akadēmijas apvienošanās līgumu, iekļaujot akadēmiju universitātes sastāvā. Arī pēc desmit gadiem akadēmiju joprojām vada Romets Leigers, kuru Igaunijas Jūras akadēmijas žurnāls “Meremees” lūdza atskatīties uz to, kāda tad Igaunijas Jūras akadēmijai bijusi pēdējā desmitgade. Ar kaimiņu pieredzi tagad iepazīstinām arī “Jūrnieka” lasītājus.

## – Kāda ir pirmā emocija, atskatoties uz šiem desmit gadiem?

– Jūrniecībai kopumā tā bijusi zinātniskās fantastikas desmitgade. Kurš gan pirms desmit gadiem būtu varējis iedomāties tādu zaļo pārkārtošanos, tāda mēroga digitalizāciju un tehnoloģiskās iespējas, kādas jau tiek izmantotas jūrniecības nozarē? Un nākamie desmit gadi, iespējams, būs vēl nemierīgāki.

Kad iekļāvāmies universitātes sistēmā, mācību programmas bija novecojušas. Kopā ar universitāti 2017. gadā piedzīvojām pirmo konsolidāciju, kurā visās mācību programmās tika veiktas būtiskas izmaiņas. Kļuvām modernāki un saliedētāki, kas ļāva labāk reaģēt uz darba devēju vajadzībām. Tas nozīmēja arī personāla izmaiņas un, protams, vajadzību pēc infrastruktūras. Ar to domāju simulatorus, laboratorijas un darbnīcas.

## – Kādas tēmas toreiz likās ļoti tāli sapņi, bet tagad ir pabeigtas?

– Mūsu lielais mērķis bija, lai Jūras akadēmijai būtu sava doktorantūras programma. Tas īstenojās pirms trim gadiem. Pirmo reizi Igaunijas vēsturē ir iespējams iegūt doktora grādu jūras lietās. Šobrīd mums ir 18 doktorantūras studenti. Trīs gadu laikā no nulles līdz 18 – tā joprojām ir mistika. Un visi 18 ir igauņi, mūsu pašu mājās izauguši, un tas ir ļoti svarīgi no mācīšanās viedokļa. TalTech ir pētniecības universitāte, tāpēc studijām jābūt balstītām uz pētījumiem, un papildus specialitātes



diplomam no pasniedzējiem arvien vairāk tiek sagaidīts zinātniskais grāds.

Vēl viens liels sapnis bija par starptautisku mācību programmu, kas tika realizēts 2023. gadā. Tagad mums ir maģistra līmeņa mācību programma angļu valodā – jūrniecības lietu digitalizācija, tāpēc varam piesaistīt ārvalstu studentus, lai dažādotu jūrniecības studijas un savā ziņā arī pētniecības attīstību. Arī mūsu fakultātes kadri ir kļuvuši daudzveidīgāki, ir apmēram simt kolēģu, no kuriem 25 nav no Igaunijas, bet sešu septiņu dažādu tautību pārstāvji – somi, melnkalnieši, ēģiptieši, irāņi, poļi, latvieši. Bijusi Latvijas Jūras akadēmijas rektore pie mums strādā kopš 1. aprīļa, ir jūras transporta pētniecības grupas vadošā pētniece un vada vairākus projektus.

## – Vai pēc 10 gadiem Jūras akadēmija ir izdarījusi vairāk, nekā plānojāt, mazāk, nekā plānojāt, vai arī viss ir gājis pa iedomāto ceļu?

– Mēs noteikti esam sasnieguši vairāk, nekā varējām iedomāties. Iestājamies universitātē koledžas statusā,

bet tagad pēc visām strukturālajām reformām, kurās kļuva 20 no 70 institūtiem un piecas no astoņām fakultātēm, mēs esam spējuši pierādīt sevi šo reformu gaitā, tāpēc izaugām no koledžas līdz fakultātei. Un tas, ko mēs nemaz nevarējām iedomāties, ir tas, ka viena no universitātes sešām pētniecības izstrādņēm koncentrējas uz viedo jūrniecības nozari un ilgtspējīgu jūras vidi. Universitāte arī ļoti aktīvi iegulda resursus prioritārajās jomās. Un kurš no mums būtu varējis sapņot par tik apjomīgiem infrastruktūras remontdarbiem un to, ka mēs iegūsim jaunu mācību jahtu un mācību kuģi?!

## – Cik daudz naudas pēdējo desmit gadu laikā esat ieguldījuši mācību vides modernizācijā: infrastruktūrā, valmēdēs, laboratorijās, mācību jahtās un kuģos?

– Būtu pamatīgāk jāaprēķina, bet teikšu, ka kopā tie varētu būt 13 līdz 15 miljoni.

## – Kad iekļāvāties universitātē, bija garas runas par to, ka profesionālās augstskolas sastāvdaļa vienas nakts laikā kļūs par daļu no pētniecības iestādes un visiem būs jāsāk raiti nodarboties ar zinātni. Protams, tas radīja lielu apjukumu un pretestību no visām pusēm. Atskatoties pagātnē, kā jūs vērtējat, vai temps ir bijis ātrs, lēns vai gaidītais?

– Jā, vēsturiski Jūras akadēmija bija profesionālās augstākās izglītības iestāde, kas specializējās jūrniecības nozares speciālistu sagatavošanā.

Tas ir bijis mūsu galvenais fokuss un kompetence. Pētniecības un izstrādņu uzsākšana jomās, kur tā iepriekš Igaunijā nebija pieejama, bija liels izaicinājums. Pirmkārt, formulēt un vienoties par to, kas ir tās jomas, kas balstās uz mūsu specifiku, kurās mēs vēlamies uzsākt pētniecību un attīstību Igaunijā. Lai mēs nedublētos, lai šīs tēmas būtu saistītas ar mūsu mācīšanos utt.

Vienoties par šīm lietām bija liels izaicinājums, tas nebija vienkārši. Jā, jūs formulējat pētnieku komandas domas, un jums jāatrod pasaules līmeņa cilvēki. Tas ir ilgs process. Ņemot vērā to, cik zaļi iesācēji mēs bijām, kad sākām, es teiktu, ka mums ir paveicies. Mēs izdarījām izvēli situācijā, kad mums nebija pieredzes.

### **– Valda uzskats, ka jūrnikiem patiesībā nav jābūt augsti izglītotiem, jo viņi ir praktiķi.**

– Es ticu augstākajai izglītībai. Nezinu nevienu, kam būtu nodarīts kaitējums ar augstāko izglītību. Nezinu nevienu darba devēju, kurš vēlas iegūt primitīvu darbaspēku, visi vēlas iespējami gudrākus un atjautīgākus darbiniekus. Domāju, ka izglītība, mācīšanās un sevis pilnveidošana ir viena ļoti būtiska lieta, kas atšķir cilvēku no pērtiķa. Bet, jā, vienmēr ir vieta aprēķiniem, kāda veida darbs jums nepieciešams un cik daudz zināšanu un prasmju, kāda veida izglītība tam vajadzīga. Aplūkojot pašreizējās ostas un kuģus, redzam, ka ne visi ir līdz malām pilni ar automatizāciju un elektroniku. Rēķinieties ar to, ka darbiniekiem būs pilnīgi atšķirīgas zināšanas un prasmes. Un tieši augstākā izglītība dod lielas priekšrocības salīdzinājumā ar pamatizglītību un profesionālo izglītību.

### **– Vai un kā pēdējo desmit gadu laikā ir mainījusies tālākizglītības joma?**

– Pirms desmit gadiem mēs nodarbojāmies ar jūrnieru tālākizglītību saskaņā ar konvenciju, bet tagad nodarbojamies ar cita veida tālākizglītību. Pagaidām neesam spējuši realizēt visus iecerētos mērķus un nodrošināt visus nepieciešamos kursus. Bieži apmācību studentiem pērkam no citām mācību iestādēm. Salīdzinājumā ar laiku pirms desmit gadiem tālākizglītības loma akadēmijā ir mazāka, bet ne mazsvarīgāka,



Johana Pitkas mehāniskās laboratorijas atklāšana 2016. gadā. No kreisās: mehānikas students Alans Ojasa, Jūras akadēmijas administrācijas vadītājs Heiki Hallika, TUT administratīvās direktors Margus Leivo, Jūras akadēmijas direktors Romets Leigers, Tallinas Tehnoloģiju universitātes rektors Andress Këvalliks.



Kapteiņa Petera Vellemā organizētā un samontētā izstāde "100 mezglu pudelē" par godu Igaunijas Jūras akadēmijas 100. gadadienai.

jo jūrnierības nozare kopumā ir attīstījusies, ir daudz jaunu izaicinājumu: jāapgūst dinamiskā pozicionēšana, gāzes tankkuģu ekspluatācija, Polārais kodekss, mazo kuģu vadīšana, GT200 un GT50, piesārņojuma kontroles tēmas sadarbībā ar PBGB un "Frontex", tēmas, kas saistītas ar simulatoru centru. Tālākizglītības izaugsmes potenciāls ir jaunos virzienos, kas nāk no zinātnes puses. Piemēram, mēs īstenojam zaļo prasmju un digitālās kompetences projektu. Mūžizglītība ir būtiska.

### **– Kad Jūras akadēmija iegūs savu vietu ostā?**

– Par piekļuvi jūrai Jūras akadēmija ir domājusi jau kopš Igaunijas Republikas pirmsākumiem, un savulaik Piritas jahtu piestātnē bija šāda iespēja. Nu jau desmit gadus mēs risinām sarunas, lai savā īpašumā varētu pārņemt daļu no Robežsardzes ostas, kur varētu attīstīt jūras glābšanas mācību centru. Esam runājuši ar dažādām ministrijām, lai panāktu, ka daļa ostas mums tiek nodota bez maksas. Tomēr ir

vajadzīgi ievērojami ieguldījumi infrastruktūras sakārtošanā, jo piestātnes ir stipri nolietotas. Pat ja ostu dabūsim bez maksas, mums pašiem vajadzēs tajā ieguldīt aptuveni piecus miljonus eiro, bet tādas naudas mums pašlaik nav.

### **– Pirms desmit gadiem Profesionālās izglītības departaments tika atdalīts no Igaunijas Jūras akadēmijas, kļūstot par neatkarīgu profesionālās izglītības iestādi. Gadiem ilgi tiek runāts, vai tas bija pareizi, vai tomēr vajadzētu būt vienai iestādei.**

– Kad Jūras akadēmija pievienojās universitātei, Igaunijas tiesiskais regulējums noteica, ka arodskola nevar būt daļa no universitātes. Tomēr viens no nosacījumiem bija, lai profesionālajā izglītībā jūrskola varētu izmantot visu universitātei piederošo infrastruktūru un zināšanas profesionālajā izglītībā. Situācija, kad jūrskola izmanto universitātes īpašumus, laboratorijas, bibliotēku, ēdnīcu un koplietošanas fakultāti, bet juridiskā struktūra tai ir atsevišķa, turpinās jau desmit gadus. Ir dažādi viedokļi, piemēram, ka būtu prātīgi atgriezties pie iepriekšējā modeļa, jo mērķis ir tāds, ka jāveicina saskaņots darbs starp jūrnierības profesionālo izglītību un augstāko izglītību, un mums ir vajadzīga arī stingra, saturīga profesionālās izglītības reforma.

### **– Vai nākotnes izaicinājumi jūrnierības lietās gadu gaitā ir mainījušies?**

– Ar jūrnierību saistītās specialitātes nav vispopulārākās jauniešu vidū, ar katru gadu samazinās uzņemto studentu skaits, taču mūsu mērķis nav katru gadu uzņemt iespējami vairāk studentu bez jebkādiem kritērijiem. Ja paskatāmies uz lielajām tendencēm, redzam, ka jūrnierība vairs nav tik populāra kā pirms desmit gadiem, tāpēc pasaules tirdzniecības flotē trūkst kuģu vadītāju, mehāniķu, elektroinženieru, un tas nenoliedzami satrauc visus. Tāpat arvien grūtāk kļūst atrast kvalificētus kolēģus un darbiniekus, bet lielākais izaicinājums tomēr ir saglabāt mērķi un neiekrist sīkumos, lai jūrnieru apmācība saglabātu augstus standartus.

▶▶▶ 31. lpp.

## Igaunijas Jūras klasteris atbalsta jūrniecības izglītības pilnīgošanu

Kopš 2024. gada 18. novembra Igaunijas Jūrniecības klastera izpilddirektors ir Ragmars Saksings. Klastera uzmanības centrā ir atbalsts Igaunijas Jūras akadēmijas vīzijai izaugt par starptautiski atzītu kompetences centru jūrniecības jomā un vēl vairāk tuvināt izglītības standartus industrijas vajadzībām.



Ragmars Saksings.

Igaunijas Jūras akadēmija jau izsenis ir bijusi jūrniecības organizāciju sadarbības centrālais punkts, kur kopā darbojušās Igaunijas Kuģu inženieru asociācija, Igaunijas Kuģu vadītāju asociācija, Igaunijas Kuģu īpašnieku asociācija un Igaunijas kapteiņu klubs. Jūrniecības klastera izpilddirektora biroja atrašanās akadēmijas telpās palīdzēs stiprināt saikni starp dažādiem nozares dalībniekiem un palielināt kopējo ietekmi jūrniecības lietu attīstībā.

NVO "Igaunijas Jūrniecības klasteris" dibināta 2023. gada decembrī, un viena no dibinātājiem ir TalTech, tostarp Igaunijas Jūras akadēmija. Organizācijas valdes sastāvā ir Igaunijas Jūras akadēmijas direktors Romets Leigers un Kuresāres koledžas direktors Nopels Kind-sigo. Klastera galvenais mērķis ir palielināt Igaunijas jūrniecības nozares starptautisko konkurētspēju, atbalstīt inovācijas un veicināt pētniecību un attīstību. Igaunijas Jūrniecības klastera jaunais izpilddirektors Ragmars Saksings ir pieredzējis tehnoloģiju uzņēmējs un līderis zaļajā jomā, tāpēc viņa vadībā Igaunijas Jūrniecības klastera darbībai ir potenciāls dot jaunu impulsu vietējā jūrniecības sektora attīstībai, vienlaikus koncentrējoties uz videi draudzīgiem un inovatīviem risinājumiem. ■

# 2024. gada izlaidums "World Maritime University"

2024. gada 2. novembrī "World Maritime University" (WMU) diplomus saņēma 260 jaunie jūras speciālisti no 70 valstīm, kuri ieguvuši izglītību, kas nepieciešama, lai sniegtu ieguldījumu jūrlietu un okeānu jautājumu risināšanā savās mītnes valstīs, bet plašākā nozīmē lai palīdzētu sasniegt Apvienoto Nāciju Organizācijas izvirzītos ilgtspējīgas attīstības mērķus.



Apsveikuma uzrunu teica WMU prezidents profesors Maximo Q. Mejia, kurš pats ir WMU absolvents. "Es aicinu jūs vienmēr atcerēties to, ko esat guvuši no šīs akadēmiskās programmas, kas ne tikai piedāvāja jums studijas jūrniecības un okeānu lietās, bet arī iespēju strādāt un dzīvot kopā kā ANO pasaules pilsoņiem patiesā kopīgas apņēmības garā, lai padarītu mūsu pasauli labāku," sacīja WMU prezidents, mudinot absolventus darīt visu, kas ir viņu spēkos, lai popularizētu WMU un palīdzētu citiem iegūt unikālo iespēju studēt WMU.

Savā pirmajā izlaiduma uzrunā WMU kanclera amatā IMO ģenerālsēkretārs Arsenio Domingess pateicās Malmes pilsētai un Zviedrijas valdībai par atbalstu universitātes darba nodrošināšanā, tāpat arī daudzajiem ziedotājiem par viņu atbalstu un uzticību universitātei. Uzrunā absolventiem IMO ģenerālsēkretārs uzsvēra, cik svarīgi ir dalīties zināšanās un pieredzē, un mudināja jaunos speciālistus saglabāt studiju laikā iegūto draudzību, lai nākotnē vieglāk pārvarētu šķēršļus un

izaicinājumus. "Prasmes, ko jūs šeit esat ieguvuši, ļauj jums kļūt par jūrniecības līderiem. Darbs, ko jūs darīsiet, būs noderīgs, lai radītu drošāku un ilgtspējīgāku pasauli."

Runātāji savos apsveikumos mudināja absolventus pašiem lemt savu likteni un uzņemties atbildību par savu nākotni, nevis vienkārši gaidīt, kad tiks pamanīti. Jebkura reisa panākumus nosaka kapteinis, bet viņš to dara kopā ar apkalpes locekļiem. Kuģošanas industrija saskaras ar globāliem izaicinājumiem, tāpēc ir vajadzīga globāla sadarbība. Cilvēki, kas maina pasauli, neprasa atļauju.

"Mūsu atšķirības nav šķērslis, tās ir stiprā puse. Mēs esam bijuši ārpus savas komforta zonas, bet esam atraduši spēku, un to esam smēlušies cits citā. WMU pieredze ir nenovērtējama, tā dod absolventiem misijas apziņu, kas pārsniedz viena cilvēka ambīcijas, lai kolektīvi mainītu jūrniecības pasauli," savā uzrunā absolventu vārdā teica studentu padomes priekšsēdētājs Baširs Hamza. ■



# Ostas valsts kontrole apkalpes algām un jūrnieku darba līgumiem saskaņā ar MLC

Šogad Parīzes un Tokijas memorandi vienotās, ka Ostas valsts kontroles (*Port State Control – PSC*) koncentrētās inspekcijas kampaņā (*Concentrated Inspection Campaign – CIC*), kas norisinājās no 2024. gada 1. septembra līdz 30. novembrim, prioritāte tiek piešķirta jūrnieku pamattiesībām, kampaņas laikā īpašu uzmanību pievēršot apkalpes algām un jūrnieku darba līgumiem (*SEA*) saskaņā ar MLC konvencijas prasībām.

PSC pārbaudēs tika aizpildīta papildu anketa.

Jau 2024. gada augustā neatkarīgu ekspertu kompānija DNV veica pētījumu un sniedza konsultācijas riska pārvaldības jomā. DNV mērķis bija palīdzēt klientiem pieņemt izsvērtus lēmumus dzīvības, īpašumu un vides aizsardzībai un pārvaldībai. Kompānija izmanto savas zināšanas, lai uzlabotu drošību, noteiktu nozares standartus, kā arī iedvesmotu uz risinājumiem, lai veicinātu pozitīvas globālās pārmaiņas jūrniecības nozarē.

DNV pētījumu rezultātā iegūtā statistika atklāja, ka pārkāpumi attiecībā uz jūrnieku nodarbinātību saistībā ar MLC konvencijas prasībām ir iedalāmi trijās tēmās.

## Algas

- Algas netiek izmaksātas katru mēnesi.
- Nav sīkākas informācijas par izmaksātajām algām saskaņā ar jūrnieku darba līgumu (*SEA*).
- Darba samaksa, kas izmaksāta neatbilstoši *SEA* vai darba koplīgumam (*CBA*).
- Ir atskaitījumi no algām, kas neatbilst MLC.

## Jūrnieku darba līgumi (*Seafarer Employment Agreements – SEA*)

- Jūrniekam nav pieejams oriģinālais *SEA*.
- *SEA* nav pieejams angļu valodā.
- *SEA* derīguma termiņš beidzies vai tas pagarināts bez jūrnieka piekrišanas.
- Jūrnieks nav parakstījis grozījumus *SEA*.
- *SEA* neatbilst MLC prasībām.
- Jūrnieks ir augstākā vai citā amatā, nekā noteikts *SEA*.
- Nav pieejama informācija par darba līgumu.

## MLC 2014. gada grozījumi

- Uz kuģa nav pieejami finansiālā nodrošinājuma sertifikāti repatriācijas gadījumā vai sertifikāti nāves un ilgstošas invalīditātes kompensācijas gadījumā.
- Sertifikāti netiek izlikti uz kuģa.

MLC 2014. gada grozījumi, kas ir Starptautiskās Darba organizācijas (*ILO*) aizgādībā, ir balstīti uz pamatnostādņiem, ko izstrādāja apvienotā *IMO* un *ILO* darba grupa.

“Šie grozījumi, kas nodrošinās labāku aizsardzību jūrniekiem un viņu ģimenēm, ir *IMO* un *ILO* veiksmīgas sadarbības rezultāts, lai nodrošinātu labākus darba apstākļus un labāku aizsardzību gadījumā, ja kaut kas noiet greizi. Esmu ļoti gandarīts, ka šie grozījumi šodien stājas spēkā attiecībā uz MLC 2006 pusēm, kuras visas ir arī *IMO* dalībvalstis,” teica bijušais *IMO* ģenerālsekretārs Lims, kura darbības laikā šis dokuments tika izstrādāts.

## PSC inspekcijās uzmanību pievērš sistēmiskai pieejai

Ņemot vērā papildu starptautiskās prasības, PSC inspekcijās uzmanība pievērsta ne tikai tehniskiem jautājumiem, bet arī sistemātiskākai pieejai, lai novērtētu kuģa pārvaldības sistēmas īstenošanu. Pēdējo gadu laikā *ISM* trūkumi ir bijuši visbiežāk sastopamā problēma kuģa aizturēšanas laikā. Īpašniekiem par prioritāti jānosaka labi ieviestas *ISM*, *ISPS* un MLC pārvaldības sistēmas. To mērķis ir saglabāt informētību par kuģa statusu un vajadzības gadījumā nekavējoties īstenot efektīvus riska mazināšanas pasākumus, ideālā gadījumā vienmēr nodrošinot atbilstību. ■

# OVK kampaņas laikā Latvijā pārbaudīti 97 ārvalstu kuģi

30. novembrī noslēdzās Parīzes sapašanās memoranda (*PMoU*) par ostas valsts kontroli (*OVK*) ikgadējā koncentrētā inspekciju kampaņa, kas ilga trīs mēnešus. Latvijas ostās Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori ārvalstu kuģus pārbaudījuši 97 reizes, viens kuģis nav aizturēts.

Kampaņas laikā Rīgas ostā veiktas 53 *OVK* pārbaudes, Liepājas ostā 29, Ventspils ostā deviņas, Salacgrīvā trīs, Skultē divas un Mērsragā

viena. Savukārt Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pārbaudīti 13 reizes

Šogad koncentrētajā inspekciju kampaņā īpaša uzmanība tika pievērsta Konvencijas par darbu jūrniecībā (*MLC*) prasību ievērošanai. Galvenais mērķis bija veidot izpratni kuģniecības nozarē par prasībām attiecībā uz kuģu apkalpēm, jūrnieku darba līgumiem un atalgojumu.

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.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. *PMoU* misija ir garantēt kuģošanas un jūrnieku drošību reģionā. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada. ■

## ISWAN ziņo

2024. gadā par 63,6% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu pieaudzis to jūrnieku skaits, kuri meklēja "SeafarerHelp" atbalstu, lai tiktu galā ar ļaunprātīgas izmantošanas, iebiedēšanas, uzbrukumu, diskriminācijas vai vardarbības (ABHDV) pieredzi jūrā. Vairākos gadījumos jūrnieki ziņoja, ka viņus skar gan ļaunprātīga izturēšanās, gan viņu līgumisko tiesību pārkāpumi, tostarp nesamaksāta alga, neapmaksātas virsstundas, kā arī darba un atpūtas stundu neievērošana. Piemēram, kāds jūrnieks meklēja atbalstu, jo viņam vairākus mēnešus vajadzēja strādāt pārmērīgi daudz stundu, tāpat viņš pastāstīja palīdzības dienesta darbiniekiem, ka viņa dzīves apstākļi ir antisanitāri un ka vecākie virsnieki ignorē viņa sūdzības. Lai gan cieta jūrnieka garīgā veselība, viņš ilgu laiku pacieta šādu situāciju, jo baidījās zaudēt darbu.

2024. gadā medijos bieži ir bijusi lasāma informācija, ka darbs jūrā ir kļuvis bīstams. IBF noteica Sarkano jūru un Adenas līci par kara zonām pēc tam, kad hutiešu ne-miernieku rakešu uzbrukumā gāja bojā trīs jūrnieki. Sarkanajā jūrā notika uzbrukumi tirdzniecības kuģiem, turklāt tirdzniecības flotei bija jācīnās ar Somālijas pirātiem, jo šajā reģionā atkal atsācies pirātisms. Visi šie apdraudējumi ir likuši kuģošanas nozarei veikt izmaiņas tirdzniecības maršrutos un drošības protokolā. Ņemot vērā šo bīstamo ģeopolitisko fonu un stresa pilnās situācijas jūrnieku darbā, ISWAN izveidoja bezmaksas konfidencialās palīdzības līnijas jūrniekiem un viņu ģimenēm.

Tikai 2024. gada pirmajos trijos mēnešos - "SeafarerHelp" saņēma 63 zvanus vai ziņas saistībā ar repatriācijas jautājumiem, kas bija par 57,5% vairāk nekā tai pašā laikā 2023. gadā, ISWAN pēc ziņojumu saņemšanas sniedza palīdzību 125 jūrniekiem. 29% gadījumu jūrnieki personisku iemeslu dēļ centās panākt priekšlaicīgu repatriāciju, bet 71% gadījums bija saistīts ar repatriācijas kavējumiem no darba devēju puses, kas nozīmē, ka ir jārikojas, lai apkalpes maiņas kavēšanās negatīvi neietekmētu jūrnieku labklājību;

- palīdzēja 261 jūrniekam saistībā ar neizmaksātajām algām, kas bija par 19% vairāk nekā 2023. gada pirmajā ceturksnī;

- sniedza atbalstu 112 jūrniekiem, kuru kuģus īpašnieki bija pametuši likteņa varā, un palīdzēja 12 pamešanas gadījumos salīdzinājumā ar 16 gadījumiem visa 2023. gada laikā. ■

# 2024. gada 23. decembrī stājas spēkā jauns MLC 2006 konvencijas grozījumu kopums

Astoņu MLC 2006 konvencijas grozījumu mērķis ir vēl vairāk uzlabot darba un dzīves apstākļus jūrā un risināt dažas no galvenajām problēmām, ar kurām jūrnieki īpaši saskārās Covid-19 pandēmijas laikā, kad viņi bieži cieta finansiālus zaudējumus, jo ierobežojumu dēļ nevarēja nokļūt uz saviem kuģiem un nesaņēma par to kompensāciju saskaņā ar MLC standartu A1.4. Grozījums paredz, ka jūrnieki gan pirms līguma noslēgšanas, gan tā laikā jāinformē par viņu tiesībām uz kompensāciju, ja darbā pieņemšanas aģentūras vai kuģu īpašnieki nepilda savas darba līguma saistības, radot jūrniekam finansiālus zaudējumus.

Konvencija par darbu jūrniecībā (MLC), ko parasti dēvē par "jūrnieku tiesību hartu", nosaka darba un dzīves pamatstandartus jūrniekiem, kuri strādā uz kuģiem, kas reģistrēti konvenciju ratificējušajās valstīs. Šos standartus piemēro arī tad, ja kuģis piestāj valstī, kas ir pieņēmusi konvenciju, neatkarīgi no kuģa karoga ratifikācijas statusa.

2024. gada 23. decembrī stāties spēkā 2022. gada grozījumi MLC 2006 pēc to pieņemšanas Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) 110. sesijā.

Šie grozījumi ietver noteikumu pārskatīšanu attiecībā uz pieņemšanu darbā un iekārtošanu darbā, repatriāciju, atpūtas iespējām (tostarp piekļuvi interneta pakalpojumiem uz kuģa un ostā), pārtiku un ēdināšanu, kā arī to jūrnieku izkāpšanu krastā, kuriem nepieciešama steidzama medicīniskā palīdzība.

Ar Covid-19 saistītie kontroles pasākumi noveda pie gadījumiem, kad jūrniekiem tika liegta tiesības uz repatriāciju, kā izklāstīts MLC 2006. Šis grozījums pastiprina nepieciešamību nekavējoties repatriēt visus jūrniekus, tostarp tos, kas ir pamesti, un precizē, ka aizstājējiem apkalpes locekļiem ir tādas pašas tiesības. Atbildība ir kopīga ostas valstīm, karoga valstīm un darbspēka piegādātājvalstīm.

Ir pievienotas jaunas pamatnostādnes, mudinot kuģu īpašniekus nodrošināt piekļuvi telefonam un internetam no kuģa uz krastu, attiecīgā gadījumā maksu saglabājot saprātīgā apmērā. Valstīm, ciktāl tas ir praktiski iespējams, jānodrošina interneta pakalpojumi jūrniekiem enkurvietās vai ostās. Šis

prasības kalpo kā vadlīnijas, tādēļ karoga valstis var izvēlēties, vai piekļuvi internetam un telefonam noteikt par obligātu.

Labas kvalitātes dzeramais ūdens jūrniekiem ir pieejams bez maksas. Nodrošinātās maltītes ir sabalansētas. Pārtikas un dzeramā ūdens krājumu pārbauda attiecībā uz to daudzumu, kvalitāti, uzturvērtību un daudzveidību.

Ir pievienots jauns standarts, kas paredz, ka valstīm ir jānodrošina tūlītēja to jūrnieku izkāpšana krastā, kuriem nepieciešama steidzama medicīniskā palīdzība. Jūrnieka nāves gadījumā valstīm būtu jāatvieglo ķermeņa vai pelnu repatriācija saskaņā ar jūrnieka vai viņa tuvāko radnieku vēlmēm. Sabiedrības veselības apsvērumi ostā nedrīkst kavēt jūrnieku izkāpšanu krastā vai kuģu papildināšanu ar degvielu, ūdeni, pārtiku.

Dalībvalstis atvieglo kuģa īpašniekam uz kuģa bojā gājušo jūrnieku mirstīgo atlieku vai pelnu repatriāciju.

Kuģu īpašnieks ir atbildīgs par veselības un drošības aizsardzību jūrniekiem, kā arī par preventīviem pasākumiem nelaimēs gadījumā novēršanai.

Jūrniekiem jānodrošina piemērota izmēra individuālie aizsardzības līdzekļi, īpaši gādājot, lai tādi būtu arvien lielākam skaitam sieviešu, kas strādā jūrā.

Visi jūrnieku nāves gadījumi tiek reģistrēti, par tiem katru gadu tiek ziņots ILO, un šie dati tiek publicēti.

Ostas valsts kontroles pārbaudēs bieži tika konstatētas neatbilstības, kad kuģa īpašnieka vārds Deklarācijā par jūras darbaspēka atbilstību (DMLC) atšķīrās no vārda finansiālā nodrošinājuma sertifikātā, kā to pieprasa MLC un izsniedz P&I klubs. Šī neatbilstība rodas tāpēc, ka DMLC, ko izdevusi karoga valsts, ir norādīts reģistrētā īpašnieka vārds un adrese, savukārt P&I klubs var izsniegt MLC finanšu sertifikātu tikai savam biedram, kam pieder uzņēmums, kas bieži vien atšķiras no reģistrētā īpašnieka. Grozot finansiālā nodrošinājuma apliecību, lai norādītu "kuģa īpašnieka vārdu vai reģistrētā īpašnieka vārdu, ja tas atšķiras no kuģa īpašnieka", šis jautājums ir atrisināts. ■

# EMSA aktualitātes

Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) publicējusi jaunu ziņojumu par sintētisko degvielu potenciālu kuģniecībā un pētījuma otro daļu par ūdeņraža kā degvielas kuģniecībai drošības aspektiem. Jaunajā ziņojumā par sintētiskajām degvielām ir analizēts e-dīzeļdegvielas, e-metāna un e-metanola, kas ir atjaunojamas e-degvielas, potenciāls dažādās jomās un rādītājos, tostarp atjaunojamo e-degvielu ražošanā, ilgtspējā, atjaunojamo e-degvielu pieejamībā kuģniecībai, tehnoloģiski ekonomiskajos aspektos un regulētā vidē, tostarp starptautiskā līmenī. Šis ir jaunākais ziņojums sērijā par alternatīvo degvielu potenciālu kuģniecībā, kur jau ir iekļautas biodegvielas, amonjaks, ūdeņradis un vēja dzinējspēks. EMSA ir publicējusi sava pētījuma otro daļu par ūdeņraža kā degvielas drošību uz kuģiem – ūdeņraža iekārtu uzticamību, drošībai būtisku sistēmu uzticamību

un ūdeņraža kuģu drošības analīzi. Pētījuma mērķis ir veikt strukturētu drošības novērtējumu un analīžu kopumu, lai rezultātā izstrādātu vadlīniju dokumentu, kas attiecas uz kuģiem, kuri izmanto ūdeņradi par degvielu.

EMSA 26. un 27. novembrī savā galvenajā mītnē Lisabonā rīkoja trešo semināru par alternatīvajām degvielām un kuģniecības un ostu energoapgādi. Seminārs pulcēja jūrniecības nozares ieinteresētās personas no visas ES, tostarp no nozares un akadēmiskajām aprindām. EMSA izpilddirektore Maja Markovčiča Kostelaca atklāja semināru ar pārskatu par EMSA darbu šajā jomā, atzīmējot, ka 2024. gadā aģentūra ir panākusi ievērojamu progresu no drošības viedokļa, veicot pētījumus par amonjaku un ūdeņradi. Semināra laikā šie pētījumi tika prezentēti papildu informācijai un diskusijām.

Augsta līmeņa vadības grupa digitālās jūrniecības sistēmas un pakalpojumu pārvaldības jautājumos (HLSG) ir spērusi nozīmīgu soli uz priekšu jūras satiksmes drošības uzlabošanā, pieņemot darba uzdevumus jautājumā par automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) izlikšanos. Dalībvalstis ir izvirzījušas ekspertus, lai pievienotos šai iniciatīvai, un darba grupa savu otro sanākumi hibrīdrežīmā sasauca 19. novembrī Lisabonā. Dalībnieki dalījās ieskatos un paraugpraksē, kā atklāt un novērtēt AIS izlikšanos, kā arī GPS un GNSS traucējumus, lai stiprinātu noturību pret šiem pieaugošajiem draudiem. Šī sadarbība liecina, cik svarīga ir visu ieinteresēto personu kolektīva rīcība, lai aizsargātu jūras operācijas un nodrošinātu kritiski svarīgu digitālo sistēmu uzticamību jūrā. ■

## Jūrnieku algām laba pieauguma dinamika

“Seatrade Maritime Crew Connect Global” aptauja, kurā piedalījās vairāk nekā 6000 jūrnieku, parādīja, ka visos vecāko virsnieku amatos neatkarīgi no valsts piederības algas pieaugums no 2023. gada līdz 2024. gada vidum bijis 10–15% robežās.

Neraugoties uz vājiem beramkravu pārvadājumu rezultātiem un frakts tarifu, pēdējā laikā šajā segmentā vērojams īpaši straujš algu kāpums, ko eksperti daļēji skaidro ar jaunu tehnoloģiju ienākšanu, kas saistītas ar zaļo kuģošanu, kā rezultātā kuģu īpašnieki, lai izpildītu prasības un varētu īstenot savu biznesa modeli, meklē vecākos virsniekus, kam pa spēkam nodrošināt šos pakalpojumus.

Lai gan algu pieaugums par 10–15% dažās valstīs var neizklausīties nemaz tik pievilcīgs, ja to attiecina pret inflācijas līmeni divciparu skaitļos, tomēr ar algu maksājumiem galvenokārt ASV dolāros daudziem jūrniekiem, pateicoties valūtas kursam

viņu mītnes valstīs, ienākumi relatīvi palielinās.

“Mēs esam liecinieki tādai algu spirālei, kādu redzējam līdz pat iepriekšējai finanšu krīzei. Galvenais iemesls šādam algu pieaugumam ir vispārējs ļoti kompetentu jūrnieku trūkums un labāks finansiālais stāvoklis lielākajai daļai kuģu īpašnieku, kas padara darba devējus dāsnākus ar atalgojumu. Ņemot vērā darba piedāvājumu pārpalikumu, jūrnieki var atļauties būt izvēlīgi,” situāciju darba tirgū komentē “Seatrade Maritime Crew Connect Global” pētnieki. “Tomēr, raugoties nākotnē, milzīgais konteinerpārvadājumu likmju kritums un ilgstošā stagnācija beramkravu pārvadājumu tirgū turpmāk varētu mazināt jūrnieku algu pieaugumu, īpaši piesardzīgi šajā ziņā varētu būt konteineru un balķeru īpašnieki.

Taču pāreja uz alternatīvām degvielām pieprasījuma ziņā varētu būt jūrniekiem izdevīga, īpaši tiem, kam jau ir nepieciešamās prasmes, lai vadītu kuģus, kas aprīkoti ar degvielas

taupīšanas ierīcēm. Kuģu īpašniekiem ir vajadzīgi inženieri, kuri saprot šo spēli, tāpēc tas varētu būt instruments, kas dzen algas uz augšu. Tie kuģu īpašnieki, kuri jaunajām vajadzībām apmācījuši savus jūrniekus, vēlēšies saglabāt šos apkalpes locekļus, un tas mudinās viņiem piedāvāt lielākas algas.”

Bet aptauja parāda arī medaļas otrā pusi. Kamēr no vienas puses aptauja rāda ainu ar pieprasītiem jūrniekiem un algu kāpumu, no otras tā šokējoši parāda, ka 36% apkalpes locekļu savlaicīgi nav izmaksāta alga, bet 8% apgalvo, ka tā nav samaksāta pilnā apmērā. Aptuveni 23% jūrnieku aptaujā teica, ka pēdējo reisu laikā ir saskārušies ar pārtikas vai dzeramā ūdens trūkumu, savukārt 24%, ka viņu līgumi tika pagarināti un viņi laikus nevarēja doties mājās.

Pētnieki šos skaitļus saista ar to, ka ir divi kuģu īpašnieku tipi – tādi, kas savu apkalpi uzskata par vērtību, un tādi, kas savus jūrniekus uzskata par precī. ■



# COP29 panāk lūzumu sarunās par augstas integritātes oglekļa tirgiem

No 2024. gada 11. līdz 22. novembrim Baku, Azerbaidžānā, notika COP29 konference, kurā galvenais temats bija jaunie kolektīvie kvantitatīvie mērķi (NCQG), sākot no 2025. gada.

23. novembrī COP29 prezidentūra paziņoja, ka beidzas desmit gadus ilgusi gaidīšana, lai pabeigtu sarunas par augstas integritātes oglekļa tirgiem saskaņā ar Parīzes nolīguma 6. pantu, kas nodrošina uzticamus un pārredzamus oglekļa tirgus valstīm, kad tās sadarbojas, lai sasniegtu savus klimata mērķus. Panākt rezultātu ieilgušajām diskusijām bija viena no prezidentvalsts galvenajām prioritātēm, un tā virzīja puses uz šo nozīmīgo sasniegumu, izmantojot intensīvas divvirzienu tehniskās un politiskās sarunas. Šī stratēģija bija sekmīga, jo beidzot izdevās izlauzties cauri gadiem ilgam strupceļam un noslēgt pēdējo neatrisināto punktu Parīzes nolīgumā. Paredzams, ka šī pārrobežu sadarbība samazinās valstu nacionālo klimata plānu (NND) īstenošanas izmaksas par līdz pat 250 miljardiem ASV dolāru gadā.

ANO klimata pārmaiņu konferencē tika panākta vienošanās līdz 2035. gadam nabadzīgākajām valstīm cīņai pret klimata pārmaiņām ik gadu atvēlēt 1,3 triljonus ASV dolāru, no kuriem vismaz 300 miljardus segs industriāli attīstītās valstis. Pašlaik industriāli attīstītās valstis tā dēvētajai klimata palīdzībai nodrošina vairāk nekā 100 miljardus dolāru gadā. Finansējums jaunattīstības valstīm tiks piešķirts, lai tās varētu īstenot vides aizsardzības pasākumus un novērst globālās sasilšanas postošās sekas. Lai tam nodrošinātu 1,3 triljonus dolāru gadā, vienošanās paredz, ka starptautiskajām attīstības bankām ievērojami jāpalielina aizdevumi nabadzīgajām valstīm vai jādzēš to parādi. Sabiedriskie un banku līdzekļi jāpapildina ar privātajām investīcijām, kas arī tiks uzskatītas par klimata aizsardzības finansējumu. Vienošanās paredz mudināt tajā iesaistīties arī citas donorvalstis.

Diemžēl šie aicinājumi formulēti tik vispārīgi, ka izsaukuši vides aizstāvju kritiku, jo neviena konkrēta organizācija nav minēta kā atbildīgā institūcija šo mērķu sasniegšanai. Vienošanās nevienai valstij neuzliek par pienākumu atvēlēt konkrētu summu nabadzīgo valstu atbalstam. Taču kompromisu galu galā izdevās panākt tieši tāpēc, ka nav minēts konkrēts mehānisms 1,3 triljonu dolāru savākšanai.

ANO ģenerāļsekretārs Antoniu Guterrešs atzina, ka bija cerējis uz ambiciozāku iznākumu, tomēr panāktā vienošanās nodrošina pamatu turpmākiem izaugsmei.



COP29 prezidents Muhtars Babajevs.

"Mēs esam beiguši desmit gadus ilgo gaidīšanu un atraišējuši kritisku instrumentu, lai globālā sasilšana nepārsniegtu 1,5 grādus," sacīja COP29 prezidents Muhtars Babajevs. "Klimata pārmaiņas ir starptautiska problēma, un 6. pants ļaus rast starptautiskus risinājumus. Jo atmosfērai ir vienalga, kur tiek rasts emisiju ietaupījums. COP29 vienprātīgi pieņemtajiem lēmumiem par 6. pantu būs izšķiroša nozīme, lai nodrošinātu oglekļa tirgu integritāti, pārredzamību un stabilitāti, izmantojot reālus, pārbaudītus un izmērāmus emisiju samazinājumus un piesaistījumus un vienlaikus arī atraisot to milzīgo potenciālu veicināt globālos ieguldījumus klimata jomā."

"Šodien esam atklājuši vienu no vissarežģītākajiem un tehniskākajiem izaicinājumiem klimata diplomātijā. Sesto pantu ir grūti saprast, bet tā ietekme būs skaidra mūsu ikdienas dzīvē. Tas nozīmē, ka ogļu

spēkstacijas ir slēgtas, vēja ģeneratoru parki ir uzbūvēti un meži ir iestādīti. Tas nozīmē jaunu investīciju vilni jaunattīstības valstīs," uzsvēra COP29 galvenais sarunu vedējs Jalčins Rafijevs.

Daudzi tomēr uzskata, ka, lai gan 6. pantā tagad ir iekļautas dažas pozitīvas un pārskatāmas prasības, taču joprojām pastāv būtiski trūkumi, jo valstīm neredzot nekādas reālas sekas, ja tās neievēros noteikumus.

"Tagad daudz kas ir uzraudzības iestāžu rokās, lai parādītu, ka tās ir gatavas mācīties no pagātnes kļūdām. Uzraudzības iestādēm nākamgad būs jāpieņem smagi lēmumi un jānodrošina, ka 6. panta noteikumi tiek ievēroti," sacīja globālo oglekļa tirgu politikas eksperte Federika Dosi. "Sestā panta izpilde būs sarežģīta un atkarīga no ārējām ieinteresētajām pusēm, lai pamanītu būtiskus trūkumus. Turpmāk no tiem, kas izvēlēsies iesaistīties šajās sistēmās, būs atkarīgs, vai tiks nodrošināts, ka tas nenogremdē globālo rīcību klimata jomā."

ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) pušu konference (COP) tiek sasaukta katru gadu, lai noteiktu ambīcijas un panākumus klimata pārmaiņu novēršanā. COP29 konferencē īpaši uzsvēra, cik svarīga ir sadarbība ar enerģētikas un finanšu nozarēm, kā arī ar kravu īpašniekiem, ņemot vērā kuģniecības kā globālās tirdzniecības dzinēj spēka būtisko lomu pasaules enerģētikas pārkārtošanā.

ANO Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām COP29 pulcēja pasaules līderus, kā arī aptuveni 40 tūkstošus delegātu no 198 valstīm (197 valstis plus Eiropas Savienība), kas pārstāvēja valdības, pilsonisko sabiedrību un privāto sektoru, lai apspriestu, kā risināt klimata pārmaiņu problēmu. IMO ģenerāļsekretārs Arsenio Domingess COP29 vadīja IMO delegāciju un iepazīstināja ar jaunākajām norisēm stratēģijas īstenošanā, tostarp tām, kas saistītas ar sarunām par jaunu



saistošu ekonomisku un tehnisku "vidēja termiņa SEG samazināšanas pasākumu" kopumu, lai dekarbonizētu jūrniecības nozari. Saskaņā ar Parīzes nolīgumu pasaules jūrniecības nozare ir apņēmusies sasniegt vērienīgu mērķi – līdz 2050. gadam siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas no kuģniecības samazināt līdz nulles līmenim.

Jau pirms COP29 IMO iesniedza ziņojumu UNFCCC Zinātniskās un tehnoloģiskās konsultatīvās padomes (SBSTA) 61. sesijai, kur parādīts progress un līdz šim veiktie pasākumi, lai atbalstītu rīcību jūrniecības jomā klimata pārmaiņu novēršanai. Cita starpā dokumentā aplūkoti rezultāti, kas sasniegti IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 82. sesijā (MEPC 82) 2024. gada septembrī/oktobrī, kuras laikā turpinājās diskusijas par ierosinātajiem vidēja termiņa pasākumiem SEG emisiju samazināšanai, kas ietver globālu cenu noteikšanas mehānismu SEG emisijām no kuģiem un globālu kuģu degvielas standartu. Dalībvalstis apzināja konverģences jomas, un diskusiju rezultātā tika izstrādāts tiesību akta projekts – IMO neto nulles emisiju satvars, kas izmantojams par pamatu nākamajam sarunu posmam un kura mērķis ir pieņemt vidus posma pasākumus līdz 2025. gada beigām, lai tie varētu stāties spēkā 2027. gadā.

COP29 pirmajā nedēļā IMO, ANO Eiropas Ekonomikas komisija (ANO/EEK) un Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO) kopīgi organizēja papildu pasākumu, kur galvenā uzmanība bija pievērsta tēmai "Transporta dekarbonizācija: politika un stratēģijas aviācijai, jūrai un sauszemei".

Neskatoties uz centieniem, pasaulē fosilā kurināmā izmantošana joprojām pieaug, par ko vēsta raidorganizācija BBC. 2024. gadā oglekļa dioksīda emisijas varētu pieaugt

par 0,8% salīdzinājumā ar pagājušo gadu, aprēķinājuši Globālā oglekļa projekta pētnieki. Turpinoties šādām tendencēm, mazinās iespēja sasniegt 2015. gada Parīzes Klimata vienošanās mērķi neļaut planētai sasilt vairāk par 1,5 grādiem salīdzinājumā ar laiku pirms rūpnieciskās revolūcijas. Jau šobrīd planēta salīdzinājumā ar 19. gadsimtu ir sasilusi par apmēram 1,3 grādiem, un zinātnieki brīdina, ka līdz gadsimta beigām varētu tikt sasniegti pat trīs grādi.

## ES deklarē savas prioritātes

2024. gada 8. oktobrī Eiropas Padome (EP) apstiprināja secinājumus par finansējumu klimata pārmaiņām pirms Apvienoto Nāciju Organizācijas Vispārējās konvencijas par klimata pārmaiņām (UNFCCC) COP29.

Eiropas Savienības klimata komisārs Vopke Hūkstra, kurš apmeklēja konferenci Baku, puda pārliecību, ka COP29 pasaule "atcerēsies kā jaunas klimata finanšu ēras sākumu". Viņš arī norādīja, ka panāktā vienošanās uzskatāma par "ambiciozu un reālistisku".

EK priekšsēdētāja Urzula fon der Leiena tikmēr sociālajos medijos solīja, ka ES cīnās pret klimata pārmaiņām turpinās ieņemt vadošo lomu. Tas ir īpaši aktuāli, gaidot jaunievēlētajā ASV prezidenta Donaldā Trampā otro prezidentūru. Viņš ir apšaubījis klimata pārmaiņu nopietnību, kā arī aicinājis pastiprināti Savienotajās Valstīs iegūt naftu. Tramps arī solījis, ka viņa vadībā ASV atkārtoti aizies no 2015. gada Parīzes klimata vienošanās. ASV un Eiropas valstis šīs klimata konferences laikā centušās palīdzības nodrošināšanā attīstības valstīm iesaistīt arī Ķīnu, kas ANO klasifikācijā joprojām tiek atzīta par attīstības valsti. Pekina tikmēr uzsvērusi, ka kopš 2016. gada tā dienvidu valstīm klimata jautājuma risināšanai ir piešķīrusi gandrīz 25 miljardus dolāru, un Ķīnas ieguldījums ANO klimata sistēmā arī turpmāk tiks raksturots kā brīvprātīgs.

Savos secinājumos EP uzsver, ka ES un tās dalībvalstis ir apņēmušās sasniegt pašreizējo attīstīto valstu mērķi kopīgi mobilizēt 250 miljardus ASV dolāru gadā klimata pārmaiņu

mazināšanas finansēšanai, un uzsvē stingru apņemšanos arī turpmāk nodrošināt finansējumu klimata pārmaiņu jomā. ES un tās dalībvalstis ir lielākās klimata finansējuma devējas, un kopš 2013. gada tās ir vairāk nekā divas reizes palielinājušas savu ieguldījumu klimata pārmaiņu jomā, lai atbalstītu jaunattīstības valstis.

Pašlaik spēkā esošie ES tiesību akti klimata un enerģētikas jomā apliecina ES apņemšanos līdz 2030. gadam par vismaz 55% samazināt ES siltumnīcefekta gāzu neto emisijas un līdz 2050. gadam panākt klimatneitralitāti. Kā nākamo starposma soli Eiropas Komisija ierosinās iestrādāt Eiropas Klimata aktā mērķi līdz 2040. gadam samazināt neto emisijas par 90%. Eiropa pilda savu solījumu pielāgot zaļo pārkārtošanas cilvēku, rūpniecības un dabas vajadzībām. ES sadarbojas ar līdzīgi domājošiem partneriem, lai nodrošinātu sekmīgu konferences iznākumu, un sarunās par klimatu ES aicina nākamajos desmit gados rīkoties daudz aktīvāk, tai skaitā:

- izvirzīt jaunu globālu mērķi klimatfinansējuma jomā ar lielākiem publiskā un privātā sektora ieguldījumiem, lai atbalstītu jaunattīstības valstu klimatrīcības centienus;
- noslēgt saskaņā ar Parīzes nolīguma 6. pantu risinātās sarunas par starptautiskajiem oglekļa tirgiem;
- īstenot COP28 uzņemtās saistības atteikties no fosilā kurināmā un atbalstīt vērienīgākus nacionāli noteiktos devumus jeb valstu klimatrīcības plānus, kas jāiesniedz 2025. gadā;
- panākt progresu attiecībā uz pieļāgošanās politiku un globālo noturību pret klimata pārmaiņām.

Eiropas zaļais kurss tiek uzskatīts par ES izaugsmes stratēģiju, kas turpina virzību uz tajā noteiktajiem mērķiem, paredzot ieviest visus nepieciešamos tiesību aktus, lai siltumnīcefekta gāzu neto emisijas līdz 2050. gadam samazinātos līdz nullei. Jaunā komisija plāno jau savu pilnvaru pirmajās 100 dienās publiskot jaunu tīras rūpniecības kursu, kas palīdzēs dekarbonizēt ekonomiku un sekmēs jaunu zaļo darbvietu izveidi visā Eiropas Savienībā.

▶▶▶ 37. lpp.

## Latvija COP29 piedalās ar izstādi

2024. gada 7. novembrī Latvijas vēstnieks Azerbaidžānā Edgars Skuja atklāja ekoloģijai veltītu zinātniskās mākslas izstādi "Čukstošais mežs – skaņas zinātne" (*Whispering Forest – The Science of Sound*), kas no 2024. gada 8. novembra līdz 2025. gada 1. februārim būs apskatāma galerijā "Gazelli Art House" Baku, Azerbaidžānā. Izstāde ir kā dabas dialogus starp Latviju un Azerbaidžānu. Māksliniece Elnara Nasirli ir ierakstījusi un skaņās pārvērtusi Latvijas un Azerbaidžānas koku un citu augu izdotus elektroniskus signālus.



Izstāde pievērš uzmanību vides aizsardzības problēmām un tika organizēta kā viens no Baku notiekošās ANO Klimata konferences COP29 pasākumiem. Tās mērķis ir veicināt Latvijas starptautisko atpazīstamību, dalīties ar ekspertīzi un veikumu cīņā ar klimata pārmaiņām, kā arī pasaules kartē akcentēt Latviju kā zaļu, uz ilgtspējīgām vērtībām balstītu valsti.

Vēstniecība Azerbaidžānā projektu īsteno publiskās diplomātijas programmā Latvijas kandidatūras ANO Drošības padomē lobiņa kampaņas atbalstam. Tās mērķis ir 2025. gada vēlēšanās nodrošināt Latvijas sekmīgu ievēlēšanu ANO Drošības padomē uz laiku no 2026. līdz 2027. gadam, kur uz vēlēšanās dalībvalsts vietu Latvija kandidē pirmo reizi. Kampaņas moto – "Kopā par mieru un noturību". Dalība ANO Drošības padomē būtu viens no nozīmīgākajiem instrumentiem Latvijas ārpolitisko interešu īstenošanai un aizstāvēšanai, kā arī ļautu vēl vairāk paplašināt Latvijas starptautisko sadarbību, dodot ieguldījumu pasaules mieram un noturībai. ■

# Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome risina finanšu, kravu un pārvaldības problēmas ostās

2024. gada 21. novembrī Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē diskutēja par rīcības plānu tranzīta un loģistikas pakalpojumu tirgus pārorientēšanai, kārtējo reizi skatīja ostu reformas gaitu, kā arī iepazinās ar Satiksmes ministrijas virzītajām izmaiņām Ostu attīstības fonda darbībā.

Satiksmes ministrija kopā ar Ekonomikas ministriju un ostu, tranzīta un loģistikas nozares speciālistiem bija sagatavojuši priekšlikumus par iespējamiem Latvijas transporta un loģistikas nozares transformācijas virzieniem, un aicināja padomi uzdot Rīgas, Ventspils un Liepājas ostas pārvaldēm līdz 2025. gada februārim sagatavot informāciju par jau paveikto finanšu optimizēšanā, kā arī iesniegt vēl citus priekšlikumus saistībā ar jaunu kravu piesaisti, jo kravu apjomu statistikas uzlabošanās Latvijas lielajās ostās nav prognozējama. Sēdes vadītāja premjerministre Evika Siliņa kritizēja kavēšanos ar skaidru Latvijas ostu un loģistikas nozares pārorientēšanas plānu un norādīja, ka esot cerējusi jau padomes sēdē iepazīties ar konkrētu nozares pārorientēšanas rīcības plānu. "Tikai dienu pirms sēdes saņēmu dokumentus, tāpēc šī atkal izskatās pēc papīru mētašanas! Gaidīju, ka būs konkrēts plāns, nevis nākamā gada februāri atkal tāds un tāds ziņojums. Te vajadzēja būt jau strukturizētai sarunai: cik tas izmaksās valsts budžetā un kādi ir konkrēti risinājumi, jo nebūs tā, ka valsts visu subsidēs. Padome ir vieta konkrētiem priekšlikumiem, tāpēc ir jāturpina virzīties uz skaidrām idejām, piemēram, par ostu zaļo kursu," teica Evika Siliņa.

Satiksmes ministrs Kaspars Briškens atzina, ka kritika ir pamatota, un norādīja, ka SM atbildība ir kopā ar iesaistītajām pusēm ģenerēt skaidras idejas nozares pārorientēšanai, tāpēc SM turpina strādāt pie jau izvirzītajiem pieciem prioritārajiem virzieniem: jaunām starptautiskajām kravu plūsmām, Latvijas eksporta



Kaspars Briškens.

un iekšzemes kravām, rūpniecības attīstības ostās un speciālajās ekonomiskajās zonās, atjaunīgo resursu enerģētikas projektiem un militārās mobilitātes.

Tāpat SM aicināja padomi uzdot SM, Finanšu ministrijai un Ekonomikas ministrijai līdz 2025. gada februārim kopīgi sagatavot priekšlikumu par valsts finansējuma pieejamību ostu maksātspējas nodrošināšanai, iespējām piešķirt kredīta brīvdienas Valsts kases izsniegtiem aizdevumiem ostu pārvaldēm, kā arī iespējām pārkreditēt komercbanku kredītus Valsts kasē. Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs apstiprināja, ka ir nepieciešams piešķirt kredīta brīvdienas, jo, lai gan Ventspils osta ir spējusi optimizēt savus izdevumus, tomēr liels kravu apjoma kritums ir radījis finansiālas problēmas. Finanšu ministrs Arvils Ašeradens atzina, ka iemesli finanšu deficītam ir saprotami, bet Valsts kasei būs nepieciešams pamatojums – cik ilgi kredīta brīvdienas nepieciešamas, vai ir izveidots ilgtermiņa plāns un vēl citi skaidrojumi. "Domāju, ka šajā jautājumā mēs nevaram pieņemt nekādu lēmumu, jo ir nepieciešams konkrēts un radikāls plāns, nevis esošās situācijas saglabāšanas apraksts.



Vajag konkrētas investīciju idejas, kas veicinās kravu piesaisti, bet kredīta brīvdienu piešķiršana nav ostu padomes līmeņa jautājums,” piebilda Evika Siliņa.

Ekonomikas ministrs Viktors Valainis piedāvāja, ka EM izveidos lielo ostu attīstības ceļa karti, kur uzsvars būtu likts uz biznesa interesēm. Premjere piekrita šai idejai, norādot, ka EM varētu strādāt pie tāda plāna, jo ir nepieciešams saprast, kā pārorientēt ostu darbu un kur rast investīcijas.

Padome uzdeva SM līdz 2025. gada 15. februārim precizēt un pilnveidot jau sagatavotos dokumentus, sagatavot ziņojumu par sabalansētu infrastruktūras maksu auto un dzelzceļa pārvadājumos, kā arī pievērsties militārās mobilitātes aspektiem.

## Ostu reforma: vairāk jautājumu nekā atbilžu

SM padomnieks Jānis Meirāns iepazīstināja sēdes dalībniekus ar ostu reformas aktualitātēm. SM piedāvātais reformas risinājums paredz, ka uz visām trim lielajām ostām – Rīgu, Ventspili un Liepāju – attiecas viens pārvaldības modelis, no valsts puses ostu pārvaldība tiek deleģēta SM un EM, katrā lielās ostas pārvaldē ir četri padomes locekļi – divus nominē valsts un divus attiecīgā pašvaldība, padomes locekļus apstiprina Ministru kabinets un padome ieceļ ostas pārvaldnieku. Meirāns informēja, ka reforma paredz arī ostu robežu izmaiņas atbilstoši reālajai situācijai, nosakot speciālās ekonomiskās zonas teritorijās tiesības atsavināt īpašumus. Plānots lielajām ostām saglabāt esošo juridisko formu – publiska atvasināta persona, kā arī izveidot lietotāju komitejas. Tāpat plānots likumā definēt horizontālās aktivitātes, ko var konsolidēt starp ostām, piemēram, informācijas tehnoloģiju (IT) pakalpojumus. Tāpat atskaitījumus pašvaldībām 10% no noteiktām ostu maksām plāno saglabāt.

SM informēja, ka precīzēs ostu reformas informatīvo ziņojumu iesniegšanai Tiesību aktu portālā un tālākai apstiprināšanai Ministru kabinetā. Plānots, ka reforma tiks izskatīta un pieņemta Saeimā vēl līdz šā gada beigām.



Viktors Valainis (no kreisās) un Kaspars Briškens.



Evika Siliņa.

Pret vienota pārvaldības modeļa attiecināšanu arī uz Liepāju sēdē iebilda Liepājas SEZ, norādot, ka esošais LSEZ pārvaldības modelis, kad valdē darbojas trīs valsts, trīs pašvaldības un trīs uzņēmēju pārstāvji, ir apstiprināts līdz 2035. gadam, tāpēc tagad to mainīt būtu aplami, piedevām vēl Liepājas modelis reāli pierādījis savu dzīvotspēju. “Šāds modelis strādā, un labi strādā. Konstruktīvās diskusijās Liepājas SEZ valde ir spējusi pieņemt ne vienu vien sarežģītu un atbildīgu lēmumu, kā rezultātā pilsēta ir pārvērtusies par stabilu un attīstītu reģiona centru, tāpēc tagad būtu bezatbildīgi nojaukt to, kas labi strādā. Tas investoriem varētu būt nepareizs signāls,” norādīja Uldis Sesks.

Latvijas Stivdorkompāniju asociācija, atsaucoties uz Ministru kabineta 2021. gada 13. aprīļa sēdes lēmumu,

aicināja saglabāt Liepājas SEZ pārvaldības modeli līdz 2035. gadam, kā arī aicināja SM, EM un FM līdz 2024. gada beigām rast risinājumu Ventspils brīvostas pārvaldes kredībrīvdienām Valsts kases izsniegtajiem aizdevumiem.

## SM piedāvā samazināt mazo ostu valdes locekļu skaitu

Uzmanības centrā beidzot nonākušas Latvijas mazās ostas, kam vērtību pievērsis arī Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs. Pašreizējais regulējums nosaka, ka mazās ostas valdē ir ne vairāk par desmit locekļiem, kuri ievēl valdes priekšsēdētāju, valdes darbā piedalās pa vienam pārstāvim no Viedās administrācijas un reģionālās attīstības ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Zemkopības ministrijas un Satiksmes ministrijas, kā arī vienādās proporcijās pašvaldības deputāti un ostā funkcionējošo komercsabiedrību pārstāvji. SM piedāvā samazināt mazo ostu valdes locekļu skaitu līdz trim, viens pārstāvis varētu būt no valsts puses un viens no pašvaldības puses, savukārt par trešo locekli vēl varētu notikt diskusijas.

Tāpat Padomes sēdē izskatīja SM priekšlikumus par Ostu attīstības fonda finansēto aktivitāšu pārskatīšanu, kas paredz administratīvo izmaksu optimizāciju un koncentrēšanos uz jaunu tirgu apgūšanu un biznesa segmentu attīstību ostās, kā arī loģistikas nozarē kopumā.

Tā kā sēdē no lielo ostu pārvaldēm un iesaistītajām pusēm izskanēja dažādi viedokļi par SM piedāvāto reformu, sēdes noslēgumā Evika Siliņa rezumēja, ka ar ostu reformu noteikti ir jāturpina virzīties uz priekšu. Saskaņošanas procesā un Saeimā diskusijas noteikti vēl turpināsies. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

# Tverot Eiropas laukumu kopumā

“European Sea Ports Organisation” (ESPO) Ģenerālā asambleja savā ikgadējā sanāksmē par ESPO jauno priekšsēdētāju vienbalsīgi ievēlēja Rīgas brīvdostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu. Šo amatu ESPO organizācijā viņš ieņems līdz 2026. gadam. Ģenerālā asambleja par ESPO priekšsēdētāja vietniekiem ievēlēja Gerardo Landaluce Calleja, Alhesirasas ostas (Spānija) pārvaldnieku, un Cédric Virciglio, Haropas ostas (Francija) stratēģiskās plānošanas direktoru.

Pēc ievēlēšanas amatā Ansis Zeltiņš sacīja: “Esmu patiesi pagodināts vadīt ESPO – profesionālāko un spēcīgāko komandu nozarē. Strādājot kopā, mēs esam pierādījuši mūsu spēku, kompetenci, vienotību un vienmēr klātesošo partnerības garu. Kopā ar ESPO komandu mēs turpināsim stiprināt šīs vērtības, lai atbalstītu visas Eiropas ostas un veidotu ilgtspējīgu, bet vienlaikus augsti konkurētspējīgu Eiropas ostu klasteri. Izsaku pateicību visiem Eiropas ostu kolēģiem un lieliskajai ESPO sekretariāta komandai par atbalstu.”

**– Savā uzrunā Ģenerālajai asamblejai tu pieminēji vienmēr klātesošo partnerības garu, bet ikdienas darbā, cīnoties par kravām un lobējot savas intereses, ostas tomēr konkurē. Vai, esot šajā amatā, tu spēsi distancēties un stāvēt pāri Rīgas ostas problēmām?**

– Nedomāju, ka Rīgas ostai šķietami aktuāls jautājums tikpat aktuāls būs arī citiem spēles dalībniekiem. Drīzāk būs jāspēj salāgot dažādos viedokļus, jo reāli pastāv atšķirīgas problēmas, tāpat politiskas un ekonomiskas atšķirības, piemēram, Vidusjūras reģionā, Baltijas jūras reģionā vai Centrāleiropas ostās, tāpēc jāspēj distancēties no lokālām problēmām, tverot visu Eiropas laukumu kopumā. Salīdzinot ar citiem reģioniem, Baltija ir bijusi pirmindiece dažādu regulu un prasību ieviešanā, tai skaitā arī saistībā ar vides jautājumiem, kas ievērojami atšķiras no kopējās ainas pasaulē. Baltijas reģionam un Skandināvijai aktuāls, protams, ir viss, kas saistīts ar enerģētikas jautājumiem, alternatīvajām degvielām un emisijām. Šķiet, ka termins jalais kurss jau ir pārāk bieži



Ansis Zeltiņš.

lietots, bet tas nekādā gadījumā nav zaudējis savu aktualitāti. Eiropā daudzi likumdošanas akti ir pieņemti, vēl virkne dokumentu ir izstrādes procesā, tai skaitā emisiju tirdzniecība jūras transportam. Emisiju jautājums vairāk ietekmē Centrāleiropas un Vidusjūras reģionu, jo tur ir ostas, kurās ienāk tā saucamie transokeāna konteinerkuģi, uz kuriem vislielākajā mērā attiecas emisiju maksājumi. Eiropa ievieš regulējumu, kas rada papildu izmaksas kuģošanas kompānijām, un tās savukārt meklē dažādus risinājumus, lai optimizētu izmaksas, tāpēc pastāv risks, ka daļa no konteineru vai pat termināļu investīcijām var pārvirzīties uz Ziemeļāfriku, kas jau tagad ir iezīmējies kā reāla problēma. Ja Eiropas regulējumā nekas nemainīsies, tad virkne lielo konteineroperatoru no Eiropas aizies.

**– Kādas sviras šī jautājuma risināšanai ir ESPO rīcībā?**

– ESPO ir jaudīgākā profesionālā organizācija Eiropā, ko zināmā mērā var uzskatīt arī par Eiropas ostu

lobiju, tāpat mūsu organizācija ir novērtēta un cienīta Briselē gan no likumdevēju puses Eiropas Komisijā, gan no politiķu puses Eiropas Parlamentā, gan arī speciālistu dažādās institūcijās, jo mūsu spēcīgākais ierocis ir profesionalitāte. No vienas puses, mēs cīnāmies par savām interesēm, bet, kas ir svarīgākais, to darām ar konkrētiem argumentiem un faktiem, nevis ar tukšiem saukļiem.

**– Vai arī tu pievienojies uzskatam, ka Eiropa ar lēmumu pieņemšanu skrien pa priekšu IMO dokumentiem?**

– Šis vairāk ir sajūtu jautājums, jo ģeopolitiskie procesi – pandēmija, Krievijas karš Ukrainā, notikumi Sarkanajā jūrā un visas citas situācijas pasaulē lielā mērā ir mazinājušas IMO darbības aktualitāti. Ja palūkojamies desmit gadu senā pagātnē, tad IMO darba kārtībā bija visi ar drošību, kuģošanas drošību un vides piesārņojumu saistītie jautājumi, un tad tiešām aktuāls bija IMO un Eiropas regulējuma pretnostatījums, jo Eiropa vēlējās visu risināt neatkarīgi no IMO politikas, gribot būt situācijas noteicēja, bet tagad viss ir kardināli mainījies. Varbūt tas skanēs nepiedienīgi, bet tagad kuģošanas drošība klasiskā izpratnē un MARPOL dzīvo it kā savu patstāvīgu dzīvi, jo tik svarīgi jautājumi kā enerģētika, degviela, kibernetika un tamlīdzīgas lietas šodien ir uzmanības centrā un Eiropā uz galda, bet IMO šīs lietas praktiski neskar.

Runājot par ostām, jāsaprot – maz ticams, ka visa Eiropa kādreiz būs pilnīgi vienota savā redzējumā un izpratnē, tāpēc jābūt tolerantam pret atšķirīgiem viedokļiem. No ESPO viedokļa raugoties, ir jāsaprot atšķirības, lai nenonāktu situācijā, ka atšķirīgo viedokļu dēļ rodas

domstarpības, kas neļauj pragmatiski risināt visiem svarīgus jautājumus, un jāspēj identificēt tās problēmas, kas visiem ir kopīgas, par kurām ir vērts cīnīties, atstājot malā mazsvarīgus vai lokālus jautājumus. Būtu diezgan dīvaini, ja ESPO iestātos par kādu lietu, kas ir svarīga vienam Rīgas ostas uzņēmējam. Esmu pārliecinājies, ka arī Baltijas reģionā gan ostas, gan tirgi vēsturiski ir bijuši atšķirīgi. Ja palūkojamies Skandināvijas virzienā, tur ir vieni ostu darbības principi, Polijā un Vācijā tie ir atšķirīgi, bet raksturīgi, ka viņi tik milzīgu nozīmi nepiešķir apstrādāto kravu apjomam, liekot akcentu uz ražošanu.

**– Savu ostu darbību esam pieraduši mērit tonnās un procentos, tāpēc kravu kritumi šķiet katastrofāli. Satraucami, ja statistika rāda, ka kravu kritums bijis desmit, divdesmit procentu, nedod dievs, procentuāli vēl lielāks.**

– Mēs tiešām vienmēr esam bijuši atkarīgi no procentiem, ja plus divi, tad ir labi, ja minus divi, tā jau ir katastrofa, bet ir ostas, kas mierīgi strādā, krāva vienu miljonu tonnu pirms desmit gadiem un krauj vienu miljonu tagad, un tā būs arī pēc desmit gadiem. Tās tik sakārto infrastruktūru un mierīgi strādā, turpretī mums vajag pieaugumu, vajag sasniegt tik un tik tonnu. Bet ar laiku rodas jautājums: kāda ir mūsu stratēģija un ko mēs īsti gribam? Kad runāju ar Roterdamas vai citu lielo Centrāleiropas ostu speciālistiem, arī viņi apliecina, ka mūžīgā dzišanās pēc tonnām kādā brīdī liek saprast, ka šāda stratēģija nekam neder, jo preču apjoms nevar bezgalīgi pieaugt, tāpēc jādomā, kā strādāt un attīstīt ostu, par atskaites punktu ņemot citas vērtības.

**– Cik pats esi satraukts par kravu kritumu Rīgas ostā?**

– Esmu mierīgs kā Indijas okeāns, pluss ir tas, ka kravu lejupslīdes tendence ir nobremzējusies un esošo kravu apjomu var uzskatīt par stabilu. Kravu sortimentā, protams, daudz kas ir mainījies, ja salīdzina ar vēsturiski krautajām kravām, bet, kopš atnācu strādāt uz Rīgas ostu, akcentu likām uz konteinerkravām, graudiem un mežsaimniecību, un tā ir bijusi pareiza stratēģija, jo arī



Ansis Zeltiņš iepazīstina klimata un enerģētikas ministru Kasparu Melni ar Rīgas ostas jaunajiem projektiem.

pārmaiņu laikos šie kravu veidi bijuši stabili. Esam lielākā koku osta Baltijā, konteineru apjoms ir stabils un viena ceturtdaļa daļa no ostas kravu apjoma ir graudi, un tad vēl pārējās kravas, ko uzņēmējiem izdodas piesaistīt. Pašlaik neviens nevar droši paredzēt, kas notiks ar Centrālāzijas kravām, bet interese par tām, protams, ir liela, tomēr ostas nākotne nav tikai kravas, lielu uzsvāru liekam uz ražošanas attīstību, tieši uz vēja enerģijas vajadzībām, un šajā ziņā mums ir diezgan lieli plāni, bet tikai laiks rādīs, kas no visa tā īstenošies. Diezgan lielus līdzekļus esam ieguldījuši Kundziņsalā, kopā ar pašvaldību sakārtojot ceļu tīklu, šeit ir dzelzceļa pievads, elektropieslēguma iespējas, vēl pabeigsim Tvaika ielas pārvadu, kas būs ērta piekļuve ostai no pilsētas apvedceļa, tāpēc pilnīgi droši var apgalvot, ka nākotnē tā būs viena no modernākajām ostas teritorijām gan no sauszemes infrastruktūras, gan ūdens puses skatoties. Ņemot vērā, ka šeit vēl ir liels brīvo teritoriju resurss, uz Kundziņsalu tiešām liekam lielas cerības. Raugoties uz Rīgu vēja parku kontekstā, plānojam ražot komponentes vēja turbīnām,



## **i** UZZIŅAI

Līdz 2029. gada 31. decembrim plānots attīstīt ostas loģistikas infrastruktūru 30 ha platībā un atbalstīt vismaz divus komersantus, kuriem tiktu iznomāta attīstītā teritorija un šo komersantu saimnieciskā darbība galvenokārt būtu saistīta ar ienesīgām investīcijām jūras vēju un sauszemes vēju tehnoloģijās, kas atbilst STEP platformas "Stratēģiskās tehnoloģijas Eiropai" regulas tvērumam. STEP regulas mērķis ir Eiropas Savienības stratēģisko atkarību mazināšana, sekmējot Eiropas Savienības rūpniecības pāreju uz digitālo tehnoloģiju, neto nulles emisiju un biotehnoloģiju izmantošanu. Par izveidotās infrastruktūras uzturēšanu atbildīga būs Rīgas brīvosta, kas tās ilgtspēju nākotnē nodrošinās, papildus piesaistot privātās investīcijas 40 milj. eiro apmērā.

un tālāk jau šī produkcija tiks realizēta tur, kur būs pieprasīta. Domājot par šī projekta attīstību, apēsts jau daudz sāls, bet ir skaidrs, ka pārskatāmā nākotnē Kundziņsalā projekts tiks īstenots.

**– Ostas projekti attīstās sadarbībā ar pašvaldību pat tad, ja Rīgas dome nav pārstāvēta ostas valdē.**

– Būt vai nebūt pašvaldībai ostas valdē, reizēm vairāk ir emocionāls jautājums, bet taisnība, tas nav pareizi, ka pašvaldība nepiedalās ostas darbības un attīstības apspriešanās, tas ir stratēģiski nepareizi, neatkarīgi no tā, kādi politiskie spēki ir pie

▶▶▶ 42. lpp.



## Rīgas ostā ievieš digitālu piekļuves sistēmu kravu pārvaldījumiem

No 1. novembra visā Rīgas ostas teritorijā spēkā stājusies jauna digitāla piekļuves un caurlaižu saņemšanas kārtība. Turpmāk ostas apmeklētāju un kravu transporta iebraukšana ostā notiks, piesakot apmeklējumu elektroniski, kā arī veicot dokumentu iesniegšanu un pārbaudes digitālā, nevis papīra formātā.

Rīgas osta pēdējos gadus aktīvi strādā pie apsardzes un piekļuves procesu digitalizācijas, virzoties uz pilnībā elektronisku dokumentu apriti. Šobrīd ostā darbojas vairākas informācijas sistēmas, kas ļauj nodrošināt digitālu piekļuves risinājumu izmantošanu, tostarp iesniedzot apmeklējuma pieteikumu, veicot personu datu un iesniegto dokumentu pārbaudi, apmeklētāju biometrisko sejas kontroli, kā arī auto numurzīmju analīzi.

Līdz šim digitāla piekļuves un caurlaižu sistēma darbojās tikai attiecībā uz Rīgas ostas apmeklētājiem un darbiniekiem. No 1. novembra tā aptver arī kravu transporta kustību – tagad ostas komersantiem kravu pavaddokumenti jāiesniedz digitālā formātā, neuzrādot papīra dokumentus ostas policijai, kā tas bija iepriekš. Vienlaikus jaunā kārtība nodrošinās informācijas un datu integrāciju ar jebkuru ostas uzņēmumā jau ieviestu termināļa vadības sistēmu. Šādi risinājumi jau šobrīd saslēgti ar vairākiem ostas termināļiem, tādējādi atvieglojot gan termināļa, gan šoferu un pārvaldītāju, gan arī ostas policijas darbu.

Digitalizētā piekļuves un caurlaižu sistēma nākotnē ļaus būtiski saīsināt kravu automašīnu apkalpošanas laiku, paātrinot kravu apriti ostā. Mazinoties fiziskam kontaktam starp dažādām iesaistītajām pusēm, būs iespējams vienmērīgāk plānot ienākošu un izejošu transporta plūsmas un nodrošināt efektīvāku kontroli un uzskaiti. Turklāt digitalizēti bezkontakta risinājumi ir ne vien ātri un efektīvi, bet arī drošāki.

Rīgas osta ir realizējusi arī integrāciju ar VID Muitas pārvaldes informācijas sistēmu EMDAS, kas ļauj veikt automātisku muitas dokumentu apstrādes statusa informācijas saņemšanu, un CSDD informācijas sistēmu automašīnu numurzīmju, tehniskās apskates un spēkā esošas OCTA automātiskai pārbaudei. ■

▶▶▶ 41. lpp.

varas. Ja osta atrodas pašvaldībā un apsaimnieko lielu pilsētas teritoriju, ir skaidrs, ka tā bez pašvaldības iesaistīšanās nemaz nespēj normāli strādāt, kaut vai tikai domājot par ceļu infrastruktūras izmantošanu, ražošanas attīstību vai investīciju piesaisti. Ilgtermiņā ostas un pilsētas sinerģijai ir nepārvērtējama nozīme.

### – Vai no valdības puses ir jūtama vēlme sakārtot ostu pārvaldības modeli?

– Aiz plosīšanās ap un par ostas modeļa maiņu būtībā stāv doma par ostu reformām, tikai piesaukt reformu vārdu visi baidās. Diemžēl pašlaik ir pazudusi pati reformas jēga, tomēr šajā garajā pārvaldības modeļa maiņas procesā ir izkristalizējušās arī labas idejas, kas, cerams, nepazudīs tālākā procesā. Daudzi labi priekšlikumi nāca no stividorjiem, ir vesela

## UZZIŅAI

leguldījumus Rīgas brīvostas teritorijas attīstībā plānots veikt inženiertīklu izbūvē, tīklu jaudas palielināšanā, pievedceļu un dzelzceļa pārbrauktuves izveidē ostas teritorijā, paaugstinātas nestspējas dziļūdens piestātņu izbūvē, jaunas loģistikas infrastruktūras izbūvē vai esošās loģistikas infrastruktūras rekonstrukcijā, krasta nostiprinājumu pārbūvē un izbūvē, kā arī akvatorijas grunts padziļināšanā un krasta nostiprināšanā.

virksne darbu, ko visas trīs lielās ostas varētu kopā darīt un kas būtu tikai loģiski, ekonomiski izdevīgi un uz nākotnes attīstību vērstas darbības. Protams, katrai no trim ostām ir sava specifika, un arī biznesa sadaļā pastāv konkurence, bet jāapzinās, ka neviens no tām tomēr nav pasaules centrs. Ir daudzas lietas, ko mūsu ostām vajadzētu kopā darīt, jo tieši tāda ir arī pasaules prakse. Pārvaldības modelis ir tikai instruments, tas negarantē un nenosaka, vai attiecīgā institūcija strādās veiksmīgi. Pasaulē veiksmīgi darbojas visdažādākie pārvaldības modeļi, un ostas attīstās, jautājums tikai, vai attiecīgais pārvaldības modelis ir pareizais instruments.

### – Kāda ir tā kritiskā robeža, zem kuras kravu apjoms Rīgas ostā tomēr nedrīkstētu nokristies?



Ansis Zeltiņš.

– Mēdzam spēlēties ar kravu apgrozījuma cipariem, bet kurš ir pateicis, cik lielam jābūt kravu apjomam, cik miljoni tonnu ir labi, bet cik vairs nav labi? Kā jau teicu, vieni krauj miljonus un ir apmierināti ar dzīvi, citi krauj divdesmit miljonus un nepārtraukti mokās.

### – Varbūt pie esošā biznesa apjoma Rīgas ostai ir pārlietu liela teritorija?

– Es teiktu savādāk. Runa varbūt nav par teritoriju, jo visur kāds tomēr strādā, attīsta savu biznesu, izmanto piestātnes, tikai mazliet salīdzināsim: Rīgas osta krauj aptuveni trīs miljonus tonnu graudu, ko apstrādā piecpadsmit ostas kompānijas caur piecpadsmit piestātnēm, un tepat Baltijā ir ostas, kas arī krauj trīs miljonus tonnu, bet to dara trīs kompānijas no trīs piestātnēm. Te bez komentāriem ir skaidrs, ka efektivitātes ziņā nevaram būt līdzvērtīgi konkurenti, jo ilgtermiņā šādu saimniekošanu nevar uzturēt, tāpēc paredzu, ka viena daļa izbeigs uzņēmējdarbību, un nenovēršama būs tirgus konsolidācija, jo reālās izmaksas pret apstrādāto kravu apjomu ir neadekvāti augstas.

Situācija ostā nekad vairs neatgriezīsies pirmskara pozīcijā, tieši tāpat bija ar pandēmiju, kas mainīja daudzu lietu kārtību. Lai gan nākas pielāgoties, gribētu teikt, ka tas jādara, nezaudējot pašcieņu un neatlaidīgi ejot izvirzītā mērķa sasniegšanai. Šajā ziņā mums vajadzētu mācīties no lietuviešiem, kuri prot ieturēt savu līniju, bet mēs ļoti bieži baidāmies pieņemt lēmumus, un no tā diemžēl cieš ostu attīstība. ■

Anita Freiberga

## Parakstīts Liepājas Ilgtspējīgas industrijas centra izveides paziņojums

Apvienojot vairākus stratēģiski svarīgus un finanšu ietilpīgus privāto investīciju attīstības projektus, kurus plāno īstenot Liepājas speciālajā ekonomiskajā zonā, parakstīts Liepājas Ilgtspējīgas industrijas centra izveides paziņojums. To parakstījuši privātie investori "Van Oord", "Euroports", "Smulders", "CIS Liepāja", "GI Termināls", "Fokker Next Gen Latvia" un Liepājas pilsētas dome, Liepājas SEZ pārvalde, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra un Rīgas Tehniskā universitāte.

Liepājas Ilgtspējīgas industrijas centrs apvieno projektus zaļās enerģijas, viedās ražošanas un industriālo inovāciju jomā, lai veidotu Liepāju par nozīmīgu spēlētāju Baltijas reģiona pārejā uz zaļāku un ilgtspējīgāku nākotni. Kopējās investīcijas no 2025. līdz 2035. gadam pārsniegs četrus miljardus eiro.

Finansējums paredzēts:

- atkrastes vēja enerģijas atbalsta bāzei un smago kravu terminālim, lai atbalstītu augošo atkrastes vēja enerģijas nozari;
- ūdeņraža ražošanai un terminālim, izmantojot atjaunīgo enerģiju;
- ilgtspējīgas aviācijas degvielas (SAF) rūpnīcai, kas veicinās aviācijas nozares zaļo pārkārtošanos;
- ar ūdeņradi darbināmu gaisa kuģu ražošanai, lai veicinātu aviācijas dekarbonizāciju;
- CO2 eksporta terminālim oglekļa uztveršanai, transportēšanai un uzglabāšanai.

Šie projekti ne tikai būtiski stimulēs Latvijas ekonomikas attīstību, bet arī dos augstvērtīgas darbavietas, veicinās industriālās inovācijas un atbalstīs zaļas un ilgtspējīgas ekonomikas izaugsmi. ■

## Turpinās Karostas kanāla sanācijas projekts

Turpinot Karostas kanāla sanācijas projektu, lai atbrīvotos no padomju militārā mantojuma, izstrādāts kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu deponēšanas vietas attīstības tehniski ekonomiskais novērtējums.

Lai gan jau veikti daudzi Karostas kanāla vides un ar sanācijas darbiem saistīti pētījumi un īstenota daļa sanācijas darbu, līdz šim nebija veikti pētījumi piesārņoto nogulumu deponēšanas vietas attīstīšanai, tostarp noguldīto piesārņojošo vielu tālākas izplatības ierobežošanai un deponēšanas vietas attīstības alternatīvu izstrādei un apsaimniekošanas scenāriju izvērtēšanai.

Iniciatīvas ietvaros izstrādātas deponēšanas vietas attīstības alternatīvas un noteikti perspektīvākie apsaimniekošanas scenāriji. To veica Liepājas SEZ pārvalde sadarbībā ar Norvēģijas partneriem – Norvēģijas Ūdens izpētes institūtu (NIVA) un Norvēģijas Ģeotehnisko institūtu (NGI). Abiem sadarbības partneriem



ir liela pieredze ne tikai jūras vides vēsturiskā piesārņojuma sanācijā, bet arī piesārņoto nogulumu noglabāšanas vietu izveidē un to secīgā apsaimniekošanā. ■

## Ventspils ostā sāk veco ugunsboju nomaiņu

Ventspils osta no Somijas kompānijas "Meritaito Ltd" saņēmusi pirmās sešas polietilēna jūras ugunsbojas, kas no mainīs savu laiku nokalpojušās metāla bojas. Ventspils ir pirmā Latvijas osta, kas saņēmusi tik lielas (11 m garas, 0,8 m diametra) polietilēna bojas, ko plānots 2025. gada martā uzstādīt ostas kanālā, kur tās apzīmēs drošas kuģošanas labo un kreiso malu.

Pavisam Ventspils brīvdostas pārvaldes pārraudzībā ir 25 bojas, un plānots divu triju gadu laikā visas šīs metāla bojas nomainīt ar polietilēna bojām. Šāds materiāls ir vieglāk kopjams, videi draudzīgāks un kalpos ilgāk.

Bojas ir speciālas konstrukcijas un krāsojuma peldošie navigācijas līdzekļi, kas kalpo kuģu ceļu, jūras vai ostas kanālu, enkurvietu, kuģošanai bīstamu šķēršļu un citu jūras navigācijai bīstamu vietu iezīmēšanai. ■

## Ventspils osta ir ceļā uz zaļā amonjaka ražošanu un eksportu

SIA "PurpleGreen Energy C", kas attīsta zaļā amonjaka rūpnīcas projektu Ventspils brīvdostas teritorijā, un Vācijas energoresursu tirdzniecības uzņēmums "S.E.T. Selected Energy GmbH" kopā ar meitasuzņēmumu "Select New Energies GmbH" 2024. gada 24. oktobrī Hamburgā parakstīja saprašanās memorandu uz 20 gadiem par 550 tūkstošu tonnu zaļā amonjaka realizāciju gadā. Memorands apliecina, ka zaļā amonjaka ražošanai ir potenciāls, un tas ir nākotnes energoresursu tirgus produkts, pēc kura pieprasījums turpmākos gados tikai palielināsies. Šāda mēroga rūpnīcas darbība ne tikai veicinās Latvijas ekonomisko attīstību, bet arī stiprinās Latvijas kā ilgtspējīgas enerģijas eksportētājas pozīciju globālajā tirgū. SIA "PurpleGreen Energy C" jau noslēgusi ilgtermiņa apbūves tiesību līgumu ar Ventspils brīvdostu par zaļā amonjaka rūpnīcas būvniecību, kam tagad uzsāks ietekmes uz vidi novērtējuma process. ■

# Liepājā atklāts viens no lielākajiem zivju pārstrādes kompleksiem Baltijā

SIA "SyFud" jaunā zivju pārstrādes ražotne atrodas Liepājas SEZ teritorijā un būtiski palielinās Latvijas zivrupniecības eksporta jaudu. Tagad bijusī zivju konservu rūpnīca pārvērtusies līdz nepazīšanai, uzbūvētas ēkas 20 tūkstošu kvadrātmetru platībā un infrastruktūrā un tehnoloģijās ieguldīti aptuveni 80 miljoni eiro. Uzņemums plāno ar laiku sasniegt pat 250 miljonu eiro aogrozījumu gadā un nākamo trīs gadu laikā darbinieku skaitu no 150 palielināt līdz 800, nodrošinot Baltijas reģionā konkurētspējīgu atalgojumu.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis jaunās rūpnīcas atklāšanas pasākumā uzsvēra, ka "SyFud" ir jau 25. rūpnīca, kas pēdējos septiņos gados uzbūvēta Liepājas SEZ teritorijā, un viena no divām rūpnīcām, kas darbojas pārtikas ražošanas nozarē. Katra jauna rūpnīca apliecina Liepājas uzņēmējdarbības vides kvalitāti un rada jaunas darbavietas, kas nodrošina lielu pienesumu pilsētas

budžetam, veidojot Liepāju ne tikai par reģiona ekonomikas, bet arī par nozīmīgu izglītības, kultūras un sporta centru.

SIA "SyFud", kas darbojas ar zīmolu "Port Lite", 2020. gadā iegādājās bijušās Liepājas zivju konservu rūpnīcas zemi un sāka vērienīgu investīciju projektu, kas tika realizēts vairākās kārtās. Rezultātā uzņēmumā ir uzbūvēti trīs ražotņu korpusi, kuros uzstādītas modernas iekārtas, kas garantē drošu, ekoloģisku un efektīvu zivju produkcijas ražošanas procesu.

"Latvijā, jo īpaši Liepājā, ir senas un stabilas zivrupniecības tradīcijas. Mēs lepojamies darboties šajā nozarē un pilsētā, bet reizē tā ir arī liela atbildība. Mūsu mērķis, plānojot Liepājas ražotni, bija ražot jaunus un mūsdienīgus zivju pārstrādes produktus, kas ir pieprasīti Eiropas un citu rietumvalstu tirgos. Mēs nekonkurēsim ar Latvijas tradicionālo



zivju produktu ražotājiem, jo specializējamies jaunu produktu ražošanā, un tādējādi dosim pienesumu Liepājai, nozarei un Latvijas ekonomikai kopumā," sacīja uzņēmuma īpašnieks Sigits Ambrazevičs. ■

## Liepājas dome spriež par jauniem projektiem

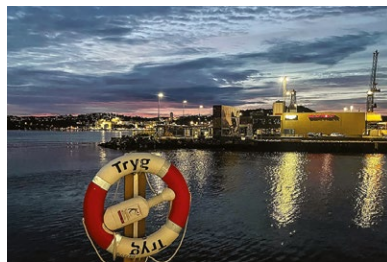
Liepājas valstspilsētas domes sēdē apstiprināja Jaunliepājas plānojumu teritorijai 10,77 hektāru platībā, kur mainīts esošais teritorijas izmantošanas veids no ostas tehniskās apbūves teritorijas uz jauktas centra apbūves teritoriju. Tādējādi līdzās kultūrvēsturiski vērtīgo ēku saglabāšanai un atjaunošanai būs iespējams attīstīt arī jaunu apbūvi.

Tāpat paredzēts atjaunot vēsturisko ielu struktūru, atverot to savienojumus ar kanālmalu, un nodrošināt piekļuvi plānotajai gājēju promenādei no Tramvaja tilta.

Deputāti apstiprināja lokālplānojumu teritorijai Karostas industriālajā parkā aptuveni astoņu hektāru platībā. Tas izstrādāts, atsaucoties LSEZ SIA "JM Properties" ierosinājumam nodrošināt blakus esošo zemesgabalu racionālu izmantošanu ražošanas attīstīšanai, plānojot vēl vienas ražošanas ēkas būvniecību. Abi lokālplānojumi nodoti sabiedriskai apspriešanai. ■

## Liepājnieki dodas pieredzes apmaiņā uz Norvēģiju

No 11. līdz 15. novembrim Liepājas SEZ pārvaldes Biznesa attīstības departamenta komercdarbības atbalsta



nodaļas vadītāja Evita Pērkone piedalījās Kurzemes reģiona un Agderas reģiona Norvēģijā pieredzes apmaiņas pasākumā, kura mērķis bija veicināt ilgtspējīgu jūras un piekrastes resursu izmantošanu, inovācijas un ekonomisko attīstību zivsaimniecības, akvakultūras, atjaunīgās enerģijas un jūras biotehnoloģijas nozarēs. Latvijas pārstāvji Norvēģijā iepazinās arī ar praktiskās apmācības laboratoriju un arodskolām.

Iniciatīvu "Baltijas – Ziemeļvalstu reģionālo ekosistēmu stiprināšana piekrastes reģionos caur sadarbību un klasteru veidošanu" īsteno Kurzemes plānošanas reģions Eiropas Ekonomikas zonas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada programmas "Vietējā attīstība, nabadzības mazināšana un kultūras sadarbība" Divpusējās sadarbības fonda finansējuma ietvaros. ■



# Salacgrīvas ostas pārvaldei – 30

## 30 darbīgi gadi ar jaudīgu izrāvienu pēdējā desmitgadē

Salacgrīvas osta Salacas grīvā lepojas ar bagātu un daudzšķautņainu vēstures gājumu. Pirmās ziņas par to, kā vācu tirgotāji izmetuši enkuru un izkāpuši Salacas krastā, nāk no 1147. gada. Plašāk pazīstams ir Indriķa Livonijas hronikas vēstījums par lībiešu pili pie Salacas, kas tapusi tikai 25 gadus pēc Rīgas dibināšanas. Tās mūra akmeņi tagad iebūvēti kaut kur ostas ziemeļu molā, ko pagājušā gadsimta 50. gados atjaunoja zvejnieku kopsaimniecības “Brīvais vilnis” celtnieki.

Jūrnieceības vēsturnieks Andris Cekuls nule kā iznākušajā grāmatā “Jūras izredzētie. Laikmets un personības Latvijas zvejniecībā” citē kādu mūspuses kapteini: “Stāsts, kura būs pirmā, Salacgrīva vai Ainaži, ir jau no seniem laikiem. Par cara laikiem zinu to, ka Salacgrīvā bija daudz liegumu, jo ostas izbūves gadījumā laši netiktu uz savām nārstošanas vietām. Kad izbūvēja Pleskavas – Rīgas dzelzceļa līniju, tad jau abām ostām palika pakārtota nozīme. Stīvēšanās turpinājās arī pēc kara, jo abas pilsētu pašvaldības gribēja dabūt labāku kumosu no valsts ostu attīstībai.”

Bet laiki mainījās, un svaru kausi nosvērās par labu ostai Salacas grīvā. Sirmais kapteinis savās atmiņās turpina: “Beigās vinnēja Salacgrīva, jo tur liela teikšana no Latvijas bija Budem (Kārlis Bude – pirmais Latvijas PSR Zvejnieku savienības valdes priekšsēdētājs), un arī, kā pa brīnumu, viņu atbalstīja Līdaku Mārtiņš. Maskavas komisija laikam tikusi arī labāk uzņemta pie klātiem galdiem Salacgrīvā, tā vismaz te runā. Tad jau Salacgrīva sāka attīstīties ātrāk un Ainaži aizgāja maliņā.”

Atjaunotajā Latvijas Republikā piekrastes attīstība lielā mērā tika pakļauta Ministru kabinetā pieņemtajam Likumam par ostām. 1994. gada 19. oktobrī tika dibināta Salacgrīvas ostas pārvalde, kas pārņēma ostas infrastruktūru un noteica tās turpmākās attīstības politiku. Par pirmo ostas pārvaldnieku iecēla Jāni



Ivo Īstenais.

Megni: “Pirmie darbības gadi nebija no vieglajiem. Tomēr vienmēr esmu sajutis īstu Salacgrīvas patriotu rūpi par savu ostu. Protams, pārveidot tradicionālo zvejas ostu, kur gadu desmitiem bāzējušies zvejnieku kopsaimniecības “Brīvais vilnis” kuģi, par komerckravu ostu ne visiem bija pa prātam. Tomēr cilvēki lielākoties saprata, ka uz “reņģu kauliem” nākotnē diez vai varēs tik lielu ostu

uzturēt. Mēs sākām šo pārveides procesu, un mums izdevās!”

Ilggadējais Salacgrīvas ostas kapteinis, vēlākais Latvijas Jūrnieceības savienības valdes priekšsēdētājs tālbraucējs kapteinis Miķelis Elsbergs 1994. gada nogalē rezumējis: “Satiksmes ministrija mazo ostu problēmas lieliski saprata. No kopējā Ostu attīstības fonda tika piešķirti prāvi līdzekļi dzīluma uzturēšanai. Mēs darbojamies arī Ostu padomē un varam izteikt savas domas par jautājumiem, kas tur tiek risināti. Burtiski nesen veicām lielu darbu ar mērķi atrisināt jautājumu par kokmateriālu transportēšanu caur Latvijas ostām. Pēc pamatīgas ostu izpētes darba grupa pēdējā Ostu padomes sēdē izteica savu priekšlikumu – vietējos kokmateriālus transportēt caur mazajām ostām, lielās izbrīvējot Krievijas meža tranzītam.”

Mūsai laiku cienījamākais jūrnieceības vēsturnieks Arvis Pope 1996. gada oktobrī Latvijas jūrnieceības gadagrāmatā secina: “Salacgrīva ir mūsu valsts tālākā ziemeļu osta. Šeit navigāciju vairāk nekā citur apgrūtina ledus, taču arī pēc bargās 1995.–1996. gada ziemas jau aprīļa beigās Salacgrīvā ienāca pirmie divi kuģi. Pēc kravu apgrozījuma pēdējos

▶▶▶ 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

gados tā stabili ieņem pirmo vietu starp mazajām ostām. Caur Salacgrīvu izved kokmateriālus, ostā darbojas četras eksportfirmas. To apmeklējuši kuģi ar Latvijas, Krievijas, Igaunijas, Zviedrijas un Vācijas karogu, arī daži "līto flagu" reprezentanti. Zāgmateriālus izved galvenokārt uz Lielbritāniju, bet papīrmalku – uz Zviedriju. Ostas kapteinis Edgars Murds un pārvaldnieks Jānis Megnis lepojas ar to, ka, salīdzinot ostas teritoriju ar kravu apgrozījumu, tikai Ventspilij šīs efektivitātes rādītājs ir augstāks; Rīgas ostā tas esot tikai 55% no Salacgrīvas, Liepājā – 30%. 1995. gadā Salacgrīvā, neskaitot zvejas kuģus, nomuitoti 145 kuģi, tātad to apmeklējuši vidēji 0,8 kuģi diennaktī."

No Jāņa Megņa ostas pārvaldnieka pienākumus pārņēma Ivo Īstenais, kurš ir gandarīts par šajos gados paveikto, īpaši par pēdējiem desmit gadiem, sakārtojot visas ostas piestātnes un stabili iezīmējot jahtu ostas Salacgrīvā un Kuivīžos starptautiskajā Baltijas jūras jahtostu kartē.

Ostas valdes priekšsēdētāja pienākumus šajos 30 gados pildījuši Gunārs Nartišs, Arnis Vilja un Dagnis Straubergs. Pašas ostas attīstību varam sadalīt trijās desmitgadēs. Vispirms notika tās pozīciju nostiprināšana – no zvejas ostas uz komercostu, hidrobūvju un ostas saimniecības sakārtošana. Tam sekoja ostas jauno vaibstu iezīmēšana, nākotnes vīziju apzināšanās, līdz pēdējā desmitgadē notika vētrā ņemams izrāviens – piestātņu rekonstrukcijas pabeigšana, jahtotāju servisa centra "Bura" būve.

Sacensības un sāncensības gars Salacgrīvas ostā nav rimis arī mūsdienās. Ostā kā Vidzemes jūras vārti un jahtotāju servisa centrs "Bura" kā Salacas labā krasta dominante šobrīd priecē un pārsteidz visus, kas šķērso tiltu pār Salacu automaģistrālē "Via Baltica". Pēdējie desmit gadi ostas vēsturē bijuši īpaši dinamiski, par to liecina kravu apjoma stabilitāte un sadarbības partneru ilggadējā uzticība. ■

Gints Šimanis

## Lai izmakšķerētu tunci, tā galva jānotur virs ūdens

Dodoties reisā, kuģu mehāniķa Sergeja Skripeļeva somā noteikti būs makšķere, kas sastāv no četriem savienojamiem posmiem, un arī viss pārējais makšķerēšanai nepieciešamais aprīkojums. Laikā, kad kuģis stāv uz enkura, Sergejs makšķerēšanai izmanto gandrīz vai katru brīvo brīdi. Viņš saka, ka vislabāk ķeroties pie Austrālijas krastiem, krietni sliktāk pie Āfrikas, savukārt Korejas reģionā pilnīgs tukšums. Sergejs to vairākkārt pārbaudījis, jo strādā uz kuģiem, kas pārvadā gāzi gan no Austrālijas uz Āziju, gan no Angolas gandrīz pa visu pasauli.



Lomi mēdz būt visdažādākie, sākot no tunčiem un beidzot ar haizivīm, ieskaitot kalmārus un krabjus. Un viss tikai ar makšķeri!

"Reiz kapteinis gribēja pasūtīt 10 kilogramus tunča, kas maksā vismaz 20 eiro par kilogramu, taču tad viņš iedomājās pajautāt man, vai nevaru viņam tos tunčus nomakšķerēt. Es noķēru vienpadsmit gabalus, katru svarā ap septiņiem kilogramiem, tātad kopā vairāk par 70 kilogramiem! Turklāt nevar jau salīdzināt – svaigs, nesen izvilktis tuncis garšo pavisam savādāk! Tuncis ir spēcīga zivs, kuru izvilkt nav viegli. Vizuli es iemetu uz ūdens virsmas, tuncis to dzird un klāt ir. Tikko viņš nogrābis vizuli, tā

vissvarīgākais ir noturēt viņa galvu virs ūdens, tad viņam ir grūtāk pretoties," skaidro Sergejs.

Vissmagākais loms esot bijis tieši tuncis. Ar to nācies cīnīties vairāk nekā divas stundas, un, izvilktis uz klāja, tas svēris 22 kilogramus. "Gadās, protams, arī visādi kuriozi. Reiz kapteinis makšķerēja, zivs piekodās, bet tad norāvās un aizgāja ar visu āķi. Nākamajā dienā es to zivi noķēru un saucu kapteini, lai nāk pēc savas āķa! Man patīk zivis ne tikai ķert, bet arī gatavot. Labprāt pats sagatavoju cepšanai, lai pavāram nav jātērē laiks. Tāpat arī žāvēju vai sadalu porcijās un sasaldēju, bet pēc tam to tāpat jēlu sagatavoju ar soju un vasabi – iznāk sašimi. Bet to tikai no tunča. Ja izdodas saķert kalmārus, tad tos mēdzu iztīrīt un atdot pavāram. Kādā no reisiem trāpījāmies kopā ar vienu gruzīnu. Mums abiem garšoja manis sažāvētās voblas, un viņš vēl tagad man sūta video, kuros žēlojas, cik ļoti viņam pietrūkstot manu zivju!" smejas Sergejs.







Ar makšķerēšanu Sergejs Skripeļevs aizraujas jau no sešu gadu vecuma. Mājās esot vesels skapis ar viņa makšķerēšanas ekipējumu. Sergejs, protams, makšķerē ne tikai tad, kad atrodas uz kuģa, bet arī brīvajā laikā – asarus, līdakas, līņus, brekšus. “Reizēm braucam ar draugiem uz butēm vai vimbām. Pie jūras, ar ugunsgrūdu, tēju. Tas ir process – satikšanās, sarunas, kopbūšana. Mans tētis nav makšķernieks, taču bieži brauc makšķerēt kopā ar mani. Un tad arī mums tā ir tāda mierīga izrunāšanās par visu, tādas labas sajūtas. Kad brauc atpūsties kaut kur uz ārzemēm, mēdzu pasūtīt zvejas laivu un doties makšķerēt – Dubajā, Krētā, Maldīvu salās, Tenerifē, Taizemē. Man tikai tad tā ir kārtīga atpūta,” atzīst Sergejs.

Makšķerēšana un zivju pagatavošana gan nav Sergeja vienīgais vaļasprieks. Viņam patīkot arī lasīt sēnes un pašam tās marinēt. “Vispār man patīk gatavot ēst. Patīk arī visādi citi darbi – pats būvēju māju, pats visu remontēju. Galvenais, lai ir ko darīt, lai ir interesanti!”

Par jūrnieku Sergejs kļuvis, pateicoties savam tētim, kurš pats jaunībā gribējis mācīties par jūrnieku, tomēr dzīve iegrozījusi tā, ka kļuvis par celtnieku. “Taču tētim bija draugi jūrnieki, un viņš arī man ieteica apgūt šo profesiju. Nolēmu kļūt par kuģu mehāniķi, un nekad neesmu to nožēlojis. Man šķiet, ka mehāniķim darbs ir daudz interesantāks nekā kuģu



vadītājam, jo visu laiku ir ko darīt, nekad nav garlaicīgi. Studiju laikā iekļuva tā sauktajā norvēģu projektā, pirmajā praksē biju uz Norvēģijas kompānijas ķīmiskā tankkuģa. Otrajā praksē nokļuva kompānijā “Teekay”.

Latvijas Jūras akadēmiju pabeidzu 2007. gadā. Kuģu mehāniķim darbu atrast ir viegli. Man paveicies strādāt uz dažādiem kuģiem – naftas tankkuģiem, gāzvedējiem, esmu strādājis uz kuģiem, ko darbina tvaika turbīnas. Kad kompānija “Chevron”, kurā tolaik strādāju, sāka būvēt jaunus kuģus, man piedāvāja kļūt par gāzes mehāniķi, un es piekritu. No sākuma biju māceklis, tad mani sūtīja uz Koreju pieņemt jaunu kuģi. Mēnesi nodzīvoju Korejā, bija interesanti. Kopš tā laika esmu gāzes mehāniķis,” stāsta Sergejs Skripeļevs.

Par lielu jūrnieka darba priekšrocību Sergejs atzīst garo atvaļinājumu. “Kontrakta ilgums parasti ir trīspusmēneši, plus mīnus divas nedēļas, un pēc tam tikpat ilgi krastā. Kurā profesijā vēl ir vidēji pusgadu garš atvaļinājums? Jā, jūrā esot, ilgojos pēc savējiem, taču mūsdienās ir internets, videozvani, sazināties gandrīz katru dienu. Ja mājās gadās kāda problēma, tad man piezvana, un es ar visu tieku galā! Atceros, kad biju kadets, varējām mēnesi tikai pārīstules nosūtīt un saņemt. Bet nekas, tas šķita normāli. Tagad jau ir tā – ja kādu dienu nesazvanāties, tas liekas dīvaini, man prasa, kur esmu pazudis! Protams, ir labi strādāt, ja visu laiku zini, kas mājās notiek, un nav jāraizējas. Man patīk jūrnieka darbs, citu darbu es sev nevaru iedomāties,” saka mehāniķis Sergejs Skripeļevs. ■

Sarma Kočāne





# Latvijas Jurniecības savienība svin 35 gadu jubileju

Ar lepnumu, prieku un pozitīvām emocijām Latvijas Jurniecības savienības biedri un sadarbības partneri 9. novembrī pulcējās Rīgas Latviešu biedrībā, lai atzīmētu LJS 35 gadu pastāvēšanu. Bija svinīgas uzrunas, ar īpašām piemiņas medaļām godināja LJS dibinātājus, ilggadējos sadarbības partnerus un atbalstītājus. Ar lepnumu un prieku LJS biedri atskatījās uz paveikto un vēlēja biedrībai arī ražīgus turpmākos pastāvēšanas gadus. Netrūka prieka par tikšanos ar kolēģiem, neiztika arī bez atmiņām par laikiem, kad jūra bija zilāka.

Pasākumu vadīja aktieris Jānis Vimba, par muzikālo noskaņu rūpējās Elizabete Zagorska ar savu Mīlas svētku orķestri, un balles dalībniekus priecēja pūtēju orķestris "Fanfara", bet par jautriem mirkļiem gādāja Katlakalna improvizācijas teātris. Pasākuma odziņa bija Anitas Freibergas sagatavotā un Jāņa Vimbas vadītā viktorīna par jurniecības lietām, LJS vēsturi, personībām un notikumiem.

Latvijas jurniecības savienība joprojām ir dzīva, tā aktīvi darbojas, apvieno jurniecības nozari un raugās nākotnē, izvēršot dažādas aktivitātes, domājot par jurniecības nākotni, popularizējot jurniecības nozari un turot godā jurniecības vēsturi un tradīcijas.

LJS biedri atzina, ka balle bija lielisks atgādinājums par to, cik svarīgs ir kopā būšanas spēks. Uz tikšanos nākamajā LJS jubilejas ballē!











“Tautas uzdevumi diženi aug dienu no dienas. Kurzeme un Vidzeme stāv Eiropas pašā vidū. Lai nu varētu šos lepnus tautas uzdevumus izdarīt, vajaga daudz un jaunu spēku un tādu darītāju, kas jau no bērnu dienām zin, kā pieklājas latviešu tautai par labu strādāt, kam tādā vidē nav jātērē daudz laika, pārliecinājoties un pārliecināt citus, ka šis darbs nāk visai cilvēcei par labu un ir Dievam patīkams.”

/Krišjānis Valdemārs, “Baltijas Vēstnesis”, 1882., Nr. 175/

# Diženām domām un raženiem darbiem piepildītu 2025. gadu -

Latvijas jūrniecības dižgara  
Krišjāņa Valdemāra  
200. jubilejas gadu!