



JŪRNIEKS

NR. 6 (127) 2021



Mieru un drošību 2022. gadā!

**Latvijas Jūras administrācijas
valdes priekšsēdētājs JĀNIS
KRASTIŅŠ: "Vienmēr tā ir bijis:
negadījumi atklāj vājās vietas
un uzlabo kuģošanas drošību."**

**Liepājas Jūrniecības
koledžas direktors
VLADIMIRS DREIMANIS:
"Politiskā ziņā par
jūrniecības izglītības
sistēmu joprojām
nav mērķtiecīga un
tālredzīga skatījuma."**

**Jūras spēku Jūras
novērošanas un sakaru
dienesta komandieris
komandkapteinis MAREKS
KALMANIS: "Mēs esam
informēti par visu Baltijas
jūrā notiekošo."**

**Kopīgiem spēkiem jānodrošina
jūrnieku labklājība, globāla
vakcinācijas standartu ieviešana**

IMO
EVENTS



IMO
2021

SEAFARERS:
AT THE CORE OF
SHIPPING'S FUTURE





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 JA aicina piedalīties desmitajā jūrniecības nozares notikumu TOP 10 veidošanā
- 3 Notikumi. Novembris – decembris
- 7 Apstiprināts jauns JA pakalpojumu cenrādis un maksa par navigācijas pakalpojumiem
- Latvijas transporta un loģistikas nozare piedalās biznesa forumā un izstādē Maskavā
- 8 Kapitālsabiedrība naudu pelna pati

AKTUĀLA TĒMA: KAS NOTIKS AR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU?

- 13 Par Latvijas jūrniecības izglītības neatkarības saglabāšanu
- 14 Latvijas Darba devēju konfederācija atbalsta jūrniecības nozares speciālistu viedokli
- 15 Vai Jūras akadēmija vēlas būt autonoma?
- 16 Kas saliks pareizos akcentus?
- 19 JA piedalās Karjeras dienā Madonas Valsts ģimnāzijā
- 20 Latvijas Jūras akadēmija strādā pie inovatīvas zivju apstrādes sublimācijas tehnoloģijas projekta

VIDES AIZSARDZĪBA

- 21 Glāzgovā noslēdzies COP26: uz papīra viss izskatās labi. Kādi būs darbi?
- 26 IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 77. sesija
- Plāni joprojām paliek tikai uz papīra
- 27 Mērķi un iespējas

JŪRĀ UN KRASĀ

- 28 Latvijas, Eiropas un NATO robežu sargājot
- 33 NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa uzlabo sadarbību
- "Hodops" galvenais uzdevums ir atrast un neitralizēt sprādzienbīstamus priekšmetus ģeogrāfiskā šaurumā
- Jūras spēki piedalās starptautiskās militārās mācībās "Aegean Seal 2021"
- 34 Noziedznieki vilto kuģim izsniegto IMO reģistrācijas numuru
- 35 Pirmais autonomais bezzīmes konteinerkuģis devies izmēģinājuma reisā Norvēģijas fjordos
- Burinieks konkurēs kravu pārvadājumu tirgū
- 36 Jauns risinājums zivju audzēšanā
- 37 Singapūra nodrošina vakcīnu jūrniekiem
- Viedās tehnoloģijas aizstās cilvēka darbu
- Neptūna deklarācija nespēj mazināt spiedi
- 38 Nemazinās sastrēgums konteinerkravu pārvadājumos
- Sagriež vairāk pasažieru kuģu

OSTAS

- 39 Paraksta līgumu par konteinertermināļa būvniecību
- Statistika
- 40 Saeima otrajā lasījumā atbalsta grozījumus Ostu likumā
- Satiksmes ministrs piedāvā pašvaldībai dalību Ventpils ostas kapitālsabiedrībā
- 41 Rīgas brīvostas pārvaldei piešķirts starptautiskais apbalvojums "Energy Globe National Award 2021"
- 42 Rīgas osta seko Eiropas Savienības zājājam kursam
- Karostas kanāla attīrīšana – ieguldījums Baltijas jūras ekoloģijas uzlabošanā
- 43 Spriež par dzelzceļa pārvadājumu operatīvu un efektīvu nodrošināšanu
- Turpina pilnveidot zvejniekiem nepieciešamo infrastruktūru
- Roterдамas osta sastopas ar loģistikas izaicinājumiem

JŪRNIKU STĀSTI, VAĻSPRIEKI, VĒSTURES LAPPUSES

- 44 Dzelzs jākal, kamēr tā karsta!
- 46 Gaisma no tumsas. 85 gadi kopš "Helenas Faulbaums" bojāejas



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anītas Freibergas, Raita Mūrnieka, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas,

Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, Ventpils brīvostas, Liepājas Jūrniecības koledžas, IMO, ITF, "The Maritime Executive", "The Mission of Seafarers", ICS, SCC/CNN, "Reuters", "Wilhelmsen", JSMC, EMSA, "Yara", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, "Twitter/Dave 'Dinger' Bell" un kompāniju publicitātes foto. Foto no Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja arhīva, kā arī Mareka Kalmaņa un Bruno Špēla personīgajiem foto arhīviem.

JA materiālus sagatavoja Sarmā Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anīta Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, SM, RBP, LSEZ, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, kā arī ārzemju preses materiāli.

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Vai jūrniecības tēmai beidzot uz visiem laikiem varēs pielikt punktu?

Gada pēdējais žurnāla numurs tapa Ziemassvētku gaidīšanas laikā. Pirmā, otrā, trešā Advente, pārdomu laiks: par aizvadīto gadu, dzīvi, jūrniecību un to, kas notiek Latvijā. Kopā ar šo it kā mierpilno laiku vajadzētu iestāties arī tādām kā dvēseles mieram. Diemžēl, domājot par valstisko, miers neiestājas, jo bez atbildes ir palicis jautājums, vai tiešām jūrniecības nozares ļaudis maldīgi domā, ka lēmējiem Saeimā un izpildītājiem valdībā jūrniecības nozari, tai skaitā jūrniecības izglītības lietas, derētu uztvert kā nopietnu un valstij svarīgu nozari? Bet, no otras puses, cits jautājums: kā gan valsts vadītāji un politiķi nopietni var domāt par nozari, kas viņu apziņā nemaz neeksistē? Ja pārfrāzē kāda “diža” vadoņa domu “nav cilvēka, nav problēmu”, tad politiķi tiešām var mazgāt rokas nevainībā: nav jūrniecības, nav problēmu! Vēl tikai jātiek galā ar jūrniecības izglītību, kas joprojām knapi, tomēr elpo, un tad tiešām jūrniecības tēmai beidzot uz visiem laikiem varēs pielikt punktu. To, ka šajā ziņā problēmu nebūs, publiski paudis viedais Saeimas deputāts, kurš, ar Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijas privilēģijām teikdams vēsturiskos vārdus: “Latvijā nav kuģu, kāpēc mums ir vajadzīgi jūrnieki, kur tad mēs viņus liksim?”, tālredzīgi līdzina ceļu uz jūrniecības pēdējā bastiona – jūrniecības izglītības – iznīcināšanu.

Gaišajā un cerību pilnajā gadumijas laikā ļoti negribētos kādu sarūgtināt, īpaši jau mūsu mīļos politiķus, tomēr nāksies to darīt, jo ir kauns, ka tautas priekšstāvju zināšanās par jūrniecības jomu ir tik pamatīgi robi!

Pasaule pēdējo divdesmit trīsdesmit gadu laikā ir mainījusies, tāpēc tagad vairs nav jāieciklējas uz deviņdesmito gadu sākumā pausto vīziju: Latvijas jūrnieks uz Latvijas kuģa zem Latvijas karoga, jo šodien nav svarīgi, kur kuģis pierakstīts un zem kāda karoga kuģo, svarīgākā ziņa ir, ka starptautiskās kuģošanas kompānijas savu biznesu vada no Latvijas. Un šajā ziņā varam būt gandarīti, jo no Latvijas savu biznesu vada, piemēram, kuģošanas kompānija “RIX Shipping”, kuras menedžmentā ir 31 kuģis, un kuģošanas kompānija “LSC”, kuras tehniskajā pārraudzībā ir 43 moderni tankkuģi, un šo floti vada profesionāla Latvijas izcelsmes apkalpe un krasta darbinieki, piedāvājot kuģu tehnisko vadību un apkalpes

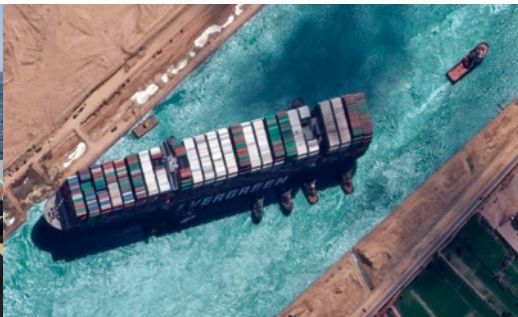
komplektēšanu. Kompānijā strādā 2000 darbinieku, lielākā daļa no tiem, protams, ir ar profesionālu jūrniecības izglītību, jo speciālā jūrniecības izglītība ir nepieciešama ne tikai tiem 13 tūkstošiem tirdzniecības flotes jūrnieku, kuri strādā starptautiskajā kuģošanā, bet arī piecdesmit sešu Latvijā reģistrēto kruinga kompāniju darbiniekiem, četrdesmit divu kuģu aģentu kompāniju darbiniekiem un kuģu brokeriem, arī visiem tiem, kuri strādā Latvijas ostu tehniskajās flotēs: uz ledlauža, velkoņiem, bunkurēšanas kuģiem, kā arī ločiem un ostas valsts kontroles inspektoriem. Latvijas Jūras akadēmijā kuģu vadīšanu un kuģu mehāniku apgūst topošie Latvijas Jūras spēku virsnieki. Bez jūrniecības izglītības neiztiek Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta ierēdņi, Latvijas Jūras administrācijas speciālisti, Latvijas ostu pārvalžu darbinieki. Tie ir speciālisti, kuri, pateicoties Latvijas Jūras akadēmijā iegūtajai izglītībai, sniedz profesionālus pakalpojumus un pārstāv Latviju starptautiskajās profesionālajās organizācijās: Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO), Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā (IHO), “The International Association of Ports and Harbors”, HELCOM, “The International Ship Masters’ Association”, un šo uzskaitījumu varētu turpināt.

Nebūtu godīgi, ja nozare nelepoties arī ar Latvijas Kuģu reģistrā esošajiem kuģiem: kopējais Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaits ir 341, tai skaitā 44 SOLAS kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote, kā arī 703 atpūtas kuģi un 599 zvejas laivas.

Lai sniegtu kuģniecības pilna servisa pakalpojumus, ir jābūt profesionāli izglītotiem jūrniecības speciālistiem. Krišjānis Valdemārs ir teicis: “Visvairāk vajadzīgas zināšanas; tās pievelk vēlāk arī vajadzīgo kapitālu, kā magnēts pievelk dzelzi.” Tā vien šķiet, ka Krišjānim Valdemāram vieglāk bija pārliecināt cariskās Krievijas valdību par nepieciešamību Latvijā atvērt 10 jūrscolas, nekā tagad panākt, lai brīvās un demokrātiskās Latvijas politiķi neiznīcina Latvijas jūrniecības izglītību.

Uz labākiem laikiem un saprātīgākiem lēmumiem 2022. gadā cerot,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

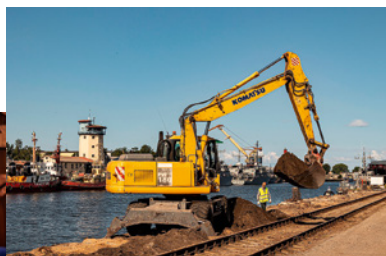


JA aicina piedalīties desmitajā jūrniecības nozares notikumu TOP 10 veidošanā

Jau desmito gadu Latvijas Jūras administrācija aicina jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus iesaistīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā, lai izveidotu nozares 2021. gada notikumu TOP 10.

Lūgums ikvienam, kurš vēlas piedalīties TOP 10 veidošanā, līdz 2022. gada 24. janvārim atsūtīt uz e-pasta adresi jurnieks@lja.lv savus ierosinājumus – svarīgākos 2021. gada jūrniecības nozares notikumus!

2020. gada *topā* pārliecinošu pirmo vietu, protams, ieņēma Covid-19, ar to saistītās problēmas un ietekme uz jūrniecības nozari. Nav grūti prognozēt, ka šogad situācija būs līdzīga, tomēr lūgums atcerēties arī citas aizejošā gada aktualitātes – arī pozitīvos notikumus!



Notikumi. Novembris – decembris



Latvijas Jūras administrācijas valdes loceklis Artūrs Brokovskis-Vaivods saņem Ministru kabineta Atzinības rakstu

Par ieguldījumu neatkarīgās Latvijas jūrlietu valstiskās pārvaldes sistēmas veidošanā, Latvijas Jūras administrācijas attīstībā un starptautiskās autoritātes nostiprināšanā satiksmes ministrs Tālis Linkaits 2021. gada 17. novembrī pasniedza Ministru kabineta Atzinības rakstu Latvijas Jūras administrācijas valdes loceklim Artūram Brokovskim-Vaivodam. Apsveicam un lepojamies!



Bruno Špēls ieguvis IHO sertifikātu jauno hidrogrāfu apmācīšanai

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls pabeidzis Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) apmācības programmu un ieguvis sertifikātu, kas dod tiesības veikt jauno hidrogrāfu apmācību.

Šāda programma paredzēta, lai sagatavotu ar hidrogrāfiju saistīto priekšmetu pasniedzējus, kuri vadīs mācības jaunajiem hidrogrāfiem katrs savā valstī dzimtajā valodā. Pašlaik IHO uzmanība tiek koncentrēta uz mācībām, kas nodrošina hidrogrāfisko mērījumu veikšanu, jūras karšu izgatavošanu un jūras drošības informācijas sagatavošanu.



Pasniedzēju sagatavošanas programma tika veiksmīgi sākta Austrumāzijas hidrogrāfijas komisijā, bet tagad to pārņem visa pasaules IHO kopiena.

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš pārtraucis darba attiecības

29. novembrī Liepājas SEZ valde izskatīja un pieņēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka



Jāņa Lapiņa iesniegumu par darba attiecību pārtraukšanu personīgu iemeslu dēļ. Liepājas SEZ valde par pārvaldnieka pienākumu izpildītāju iecēla pārvaldnieka vietnieku attīstības jautājumos Uldi Hmieļevski. Lai ievērotu labas pārvaldības principus, Liepājas SEZ valde nolēma pārvaldnieku izvēlēties konkursa kārtībā.

Pagaidām vakants Liepājas ostas kapteiņa postenis

2021. gada 1. septembrī darba gaitas sākušais Liepājas ostas kapteinis



▶▶▶ 3. lpp.

Ojārs Zeizums oktobra beigās no šī amata atkāpās. Pašlaik ostas kapteiņa pienākumus pilda Gints Anžens, kurš kopš 2013. gada 1. jūlija ir bijis Liepājas ostas kapteiņa vietnieks.

Rīgas brīvostas pārvaldei piešķir prestižo "Energy Globe Award" apbalvojumu

Rīgas brīvostas pārvaldei par inovatīvu risinājumu vides aizsardzībā – ilgtspējīgu tehnoloģiju izmantošanu Krievu salas infrastruktūras projekta realizēšanā piešķirts starptautiskais apbalvojums "Energy Globe National Award 2021". Austriešu fonda "Energy Globe International" vār-

nolēmis pārdēvēt par "Ostu likumu". Valdības virzītie grozījumi paredz, ka minēto kapitālsabiedrību kapitāldaļas pieder valstij un var piederēt arī pašvaldībai.

Ostu pārvaldības reforma skars Ventspils un Rīgas ostas. Liepājas SEZ saglabās savu statusu līdz 2035. gada 31. decembrim.

Satiksmes ministrs Ventspilī redz pozitīvu dinamiku

1. decembrī reģionālajā vizītē Ventspilī ieradās satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Viens no galvenajiem vizītes mērķiem bija iepazīties ar

attiecībā pret uzņēmējiem būtu maksimāli caurspīdīgs un uz vienotiem principiem balstīts. Prieks, ka to novērtē arī ostā strādājošie uzņēmēji, kas ir galvenie ostas pārvaldes klienti. Ir svarīgi, lai attīstītos gan Ventspils osta, gan industriālais sektors Ventspilī, tāpēc sarunā ar Ventspils pašvaldību apspriedām valsts un pašvaldības sadarbību kopīgas ostas kapitālsabiedrības veidošanā. Sarunas turpināsim tuvākajā laikā, lai pēc ostu pārvaldības reformas apstiprināšanas Saeimā to īstenotu," pēc tikšanās ar Ventspils valstspilsētas pašvaldības, Ventspils brīvostas pārvaldes un AS "Ventspils Grain Terminal" vadību uzsvēra satiksmes ministrs Tālis Linkaits.

Beigusies koncentrētā ostas valsts kontroles kampaņa

30. novembrī noslēdzās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) koncentrētā kontroles inspekciju kampaņa. Kampaņas laikā JA kuģošanas drošības inspektori pārbaudīja 41 Latvijas ostās ienākušū ārvalstu kuģi – 23 Rīgas ostā, 12 Liepājā un sešus Ventspilī. Kampaņas ietvaros neviens ārvalstu kuģis Latvijas ostās nav aizturēts.

Latvijas karoga kuģi kampaņas laikā ārvalstu ostās pārbaudīti sešas reizes, pārkāpumi nav konstatēti, neviens kuģis nav aizturēts.

Šogad kampaņas laikā uzmanība tika pievērsta kuģu noturības un stabilitātes jautājumiem. Kampaņas mērķis – pārbaudīt, vai kuģa apkalpe ir iepazīsinusies un pārzina kuģa faktiskās stabilitātes novērtēšanas nosacījumus gan kravas operāciju, gan reisa laikā, vai apkalpe prot izvērtēt kuģa atbilstību visām stabilitātes prasībām, kā arī informēt kuģa apkalpi un īpašniekus par kuģa stabilitātes kritērijiem kravas operāciju un reisa laikā.

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.



dā to Rīgas brīvostas vadībai svinīgi pasniedza Austrijas vēstniecības komercpadomniece Dr. Ingrida Valentini-Vanka.

Saeima otrajā lasījumā atbalsta ostu pārvaldības modeļa maiņu

Saeima otrajā lasījumā atbalstījusi grozījumus "Ostu likumā", kas paredz Rīgas un Ventspils ostas pārveidot par kapitālsabiedrībām. Parlamentam grozījumi būs jāskata vēl vienā lasījumā, un priekšlikumu iesniegšanas termiņš tam noteikts 15. decembris.

Likuma nosaukums, kurā paredzēts veikt grozījumus, pašlaik ir "Likums par ostām", taču parlaments to

aktuālajiem jautājumiem Ventspils brīvostā un piedāvāt Ventspils pašvaldībai līdzdalību Ventspils ostas kapitālsabiedrībā, uzsākot ostas pārvaldības reformu.

"Esmu gandarīts šodien Ventspilī redzēt pozitīvu dinamiku ostas attīstībā, īpaši darbā, kas veltīts jaunu kravu veidu piesaistei. Ir paveikts daudz, lai ostas darbs



Latvijas Stividorkompāniju asociācija tagad apvieno Latvijas lielo ostu uzņēmējus

2021. gadā visu trīs lielo Latvijas ostu uzņēmēji apvienojās Latvijas Stividorkompāniju asociācijā, kas varētu sekmēt uzņēmējiem aktuālo jautājumu raitāku risināšanu. Uzņēmēji izsaka cerību, ka varētu izdoties veidot ciešāku sadarbību un ātrāku problēmjautājumu risināšanu gan ar Satiksmes ministriju, gan citām valsts institūcijām.

Latvijas Stividorkompāniju asociācija dibināta jau 1997. gada martā. Savulaik tajā bija apvienojušies visi stividori, kuri tobrīd darbojās Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās. Taču laika gaitā katrā pilsētā izveidojās savas stividoru asociācijas, piemēram, Liepājā tāda ir Liepājas ostas nomnieku asociācija, ko vada Āris Ozoliņš. Nodibināta arī "Baltijas asociācija – transports un loģistika" (BATL). Kad 2020. gadā Satiksmes ministrija publicēja valdības rosināto ostu reformu, ostu uzņēmēji saprata, ka nepieciešams vienots instruments dialoga uzturēšanai ar Satiksmes ministriju, un tika pieņemts lēmums apvienoties un kļūt par Latvijas Stividorkompāniju asociācijas pilntiesīgiem biedriem.

Latvijas Stividorkompāniju asociācija pauž viedokli, ka nepieciešama ciešāka sadarbība arī ar LSEZ un Rīgas, Ventspils ostu pārvaldēm, jo izmaiņas likumdošanā skars gan ostu pārvaldes, gan ostu pilsētas kopumā.

Latvijas Stividorkompāniju asociācijas reorganizāciju ir atbalstījis satiksmes ministrs Tālis Linkaits, asociācijai gatavojas pievienoties arī Mazo ostu asociācija Jāņa Megņa vadībā.

NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas un Latvijas Jūras spēku kopīgi treniņi Baltijas jūrā

Novembra sākumā Baltijas jūrā, tai skaitā Rīgas līcī, norisinājās NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas (SNMCG1) un Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku kopīgi treniņi.

Rīgas ostā pietauvojās Portugāles Jūras spēku "Vasco de Gama"



klases fregate "Corte Real", savukārt SNMCG1 vadošais kuģis, Kanādas Jūras spēku "Halifax" klases daudzfunkcionālā patruļfregate "Frederickton" bija noenkurota Rīgas piekrastē.

Jūras spēku mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis" noslēdz dežūru NATO jūras pretmīnu grupā

6. oktobrī, noslēdzot dalību NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCG1), Liepājā atgriezās Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis", kuru komandēja kuģa komandieris komandleitnants Artūrs Knoks.

Dežūras aktīvā fāze Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā norisinājās no 8. jūlija līdz oktobra sākumam.

Tradicionāli godina komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņu

Hugo Legzdiņa dzimšanas dienā 7. decembrī Lēdurgas kapos tika godināta zemūdenes "Ronis" komandkapteiņa piemiņa. Pasākumā piedalījās Jūras spēku kapelāns Dāvis Šterns, Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis



Gvido Ļaudups, viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots un LJS biedrs kapteinis Kārlis Sesks.

Sarūpētas dāvanas bērniem no audžuģimenēm

Latvijas Jūras administrācijas darbinieki nu jau tradicionāli iesaistījušies labdarības akcijā, sagādājot dāvanas bērniem no audžuģimenēm. Kopīgiem spēkiem sarūpētas dāvanas vismaz 60 audžubērniem – spēles, rotaļlietas, sporta piederumi, grāmatas, saldumi. Vairāki JA darbinieki arī ieskaitījuši naudu Latvijas Audžuģimeņu biedrības (LAB) kontā.

Parasti audžuģimenes sponsoru sagādātās dāvanas saņēma LAB Jaungada eglītes pasākumā, taču Covid-19 pandēmijas dēļ kopīgā svētku eglīte tāpat kā daudzi citi tradicionālie svētku pasākumi jau otro gadu izpaliek. Tieši tādēļ, kā uzsver LAB vadītāja Ilze Golvere, Ziemassvētku dāvanas tiek gaidītas jo īpaši.



Sarūpētas dāvanas nodotas LAB vadītājai Ilzei Golverei (attēlā vidū) un viņas palīdzēm.

LAB apvieno gan audžuģimenes, gan aizbildņu ģimenes, kurās pavisam aug vairāk nekā 500 bez vecāku gādības palikušu bērnu. Daudzas no šīm ģimenēm dzīvo ļoti pieticīgos apstākļos, tādēļ bērni nav izlutināti ar dārgām dāvanām un kārumiem un izjūt neviltotu prieku arī par nelielām, ar sirds siltumu sarūpētām dāvanaiņām.

Pirms svētkiem audžuģimenes un aizbildņu ģimenes LAB saņem gan dāvanas, gan arī pārtikas pakas.

►►► 6. lpp.

>>> 5. lpp.

PASAULĒ

Glāzgovā notiek COP26

No 2021. gada 31. oktobra līdz 13. novembrim pasaules līderi tikās Glāzgovā Klimata pārmaiņu samītā jeb COP26. Apvienoto Nāciju Organizācija aicināja valstis parakstīt Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām, ar kuru katra valsts apņemtos samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas. COP26 Glāzgovā bija viena no svarīgākajām konferencēm klimata pārmaiņu jomā kopš Parīzes nolīguma pieņemšanas. Noslēdzoties divu nedēļu ilgajām un nebūt ne vieglajām sarunām par klimata pārmaiņām, tika panākts ievērojams progress.

Cīņa pret klimata pārmaiņām – kuģu radīto SEG emisiju samazināšana

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 77. sesijā, kas notika no 2021. gada 22. līdz 26. novembrim, panāca vienošanos sākt pārskatīt sākotnējo IMO stratēģiju par kuģu radīto SEG emisiju samazināšanu, atzīstot nepieciešamību pastipri-



nāt emisiju samazināšanas procesu. Šā lēmuma pieņemšanu ietekmēja ANO Klimata pārmaiņu konference (COP 26), kas notika Glāzgovā. IMO SEG stratēģijas projektu izskatīs un, iespējams, arī galīgo lēmumu pieņems MEPC 80. sesijā, kas paredzēta 2023. gada pavasarī.

Neptūna deklarācija pagaidām nerisina problēmu

Jaunākais Neptūna deklarācijas apkalpju maiņas indikators (NDCCI) liecina, ka to jūrnieku īpatsvars, kuri strādā uz kuģiem pēc līguma

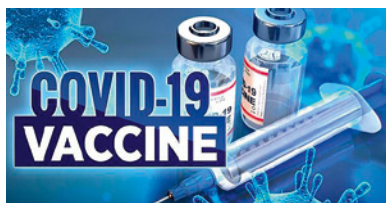


termiņa beigām, novembrī, salīdzinot ar oktobri, samazinājās no 7,1% līdz 4,7%. Jūrnieku skaits, kuri uz kuģiem strādā ilgāk par 11 mēnešiem, samazinājies no 1% līdz 0,7%.

NDCCI arī liecina, ka jūrnieku vakcinācija novembrī pieauga par 8,5 punktiem, sasniedzot 49,5% aptveri, salīdzinot ar 41% mēnesi iepriekš. 2021. gadā vairāk nekā 700 organizāciju un uzņēmumu pasaulē parakstījuši Neptūna deklarāciju, bet diemžēl no 174 IMO dalībvalstīm pagaidām to izdarījušas vien sešdesmit.

Katram savi drošības standarti, bet cieš jūrnieki

Jūrnieku ceļošana joprojām ir apgrūtināta, jo pastāv problēmas ar vakcīnu atzīšanu un apstiprināšanu. Šī absurda situācija likusi daudziem jūrniekiem, apdraudot savu veselību, atkārtoti vakcinēties tāpēc vien, ka viņu valstis ievadītās vakcīnas, piemēram, Krievijas Sputnik V, nav atzinusi Pasaules Veselības organi-



zācija, tāpat daudzas valstis nemaz nav spējušas nodrošināt pietiekami daudz PVO apstiprinātu vakcīnu. Savi standarti un apstiprināto vakcīnu saraksti ir arī Eiropas Zāļu aģentūrai.

Lielākā daļa jūrnieku pasaulē nāk no piecām valstīm – Ķīnas, Filipīnām, Indonēzijas, Krievijas un Ukrainas. Dažas no tām nav spējušas nodrošināt pietiekami daudz PVO apstiprinātu vakcīnu. Starptautiskais Jūrniecības birojs uzskata, ka arī revakcinācijas pieejamība turpmākajos mēnešos varētu kļūt par jaunu izaicinājumu.

Kuģošanas bizness var saskarties ar vēl lielāku darbaspēka deficītu

Jaunākais "Seafarers Happiness Index" ziņojums liek domāt, ka, lai gan ar Covid-19 saistītais sasprindzinājums jūrniekiem sāk mazināties, jo reāli sāk darboties atbalsta pasākumi, tomēr kopš pandēmijas sākuma pagarinātie līgumi un nespēja pievienoties apkalpei ir bijis milzīgs izaicinājums. Pieci procenti aptaujāto jūrnieku norādīja, ka viņi jūrā ir vairāk nekā gadu, un vēl 13% respondentu ir strādājuši jūrā vairāk nekā deviņus mēnešus, kas negatīvi ietekmē jūrnieku veselību, labklājību un psihi. Fakti liecina, ka strauji pieaug nelaimes gadījumi, incidenti starp apkalpes locekļiem un pat pašnāvības. Tāpat aptauja parāda, ka daudzi jūrnieki pēc atgriešanās mājās vairs neplāno doties jūrā, un tas varētu radīt vēl lielāku darbaspēka deficītu.

Covid-19 omicrona paveida izplatīšanās dēļ atgriežas ierobežojumi jūrniekiem

Singapūra ir aizliegusi iebraukt kuģiem no Āfrikas, savukārt Honkonga 44 valstis ir noteikusi par augsta riska valstīm, bet daudzas pasaules valstis jau ir noteikušas stingrus pārvietošanās ierobežojumus, lai nepieļautu Covid-19 omicrona varianta izplatīšanos, kas pirmo reizi tika konstatēts Dienvidāfrikā. Šis fakts pasaules kuģniecības nozari atkal padara nervozu, jo sāka jau likties, ka tā lēnām spēj tikt galā ar tiem izaicinājumiem, kas gandrīz divus gadus neļāva normāli veikt apkalpju maiņu uz kuģiem.

Visvairāk cieš filipīniešu jūrnieki

Pēc Starptautiskā Jūrniecības biroja (IMB) datiem, pasaulē ir aptuveni 1,6 miljoni jūrnieku, kas strādā uz vairāk nekā 50 tūkstošiem komerckuģu. Aptuveni 230 tūkstoši jeb 14,4% ir no Filipīnām, kas padara Filipīnas par lielāko jūrnieku darbaspēka piegādātāju pasaules tirdzniecības flotei, bet ceļošanas ierobežojumu dēļ Filipīņu jūrnieki ir iestrēguši jūrā vai nespēj nokļūt uz saviem kuģiem. Par laimi 12 valstis par prioritāti ir noteikušas Filipīņu jūrnieku vakcinēšanu.■

Apstiprināts jauns JA pakalpojumu cenrādis un maksa par navigācijas pakalpojumiem

Ministru kabineta (MK) 21. decembra sēdē apstiprināti MK noteikumi "Valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Jūras administrācija" (Jūras administrācija) maksas pakalpojumu cenrādis".

Pakalpojumu cenas tiek paaugstinātas par vidēji 10 – 15%. Iepriekšējās, 2017. gada 24. oktobrī MK noteikumos Nr.634 noteiktās pakalpojumu cenas, vairs neatbilst reālajām pakalpojumu sniegšanas izmaksām.

Palielināta tiek arī maksa par navigācijas pakalpojumiem. Navigācijas maksas pamattarifs paaugstināts līdz 0,095 eiro par vienu kuģa BT vienību.

Navigācijas maksas pakalpojumu pamattarifs netiek paaugstināts pasažieru kuģiem (kuģis, kuram ir pasažieru drošības apliecība), kuģiem, kuri vienlaikus ir pasažieru un *ro-ro* tipa kuģi, *ro-ro* tipa kuģiem (kuģis, kuram šāds apzīmējums ir kuģa klasifikācijas apliecībā) un konteineru kuģiem (kuģis, kuram šāds apzīmējums ir kuģa klasifikācijas apliecībā).

Izvērtējot maksas par navigācijas pakalpojumiem pamattarifa maiņu, tika veikts salīdzinājums ar pārējām Baltijas valstīm un secināts, ka, paaugstinot tarifu plānotajā apmērā, tas joprojām paliek viszemākais Baltijas valstīs, nemazinot Jūras administrācijas konkurētspēju. Maksa par navigācijas pakalpojumiem tiek iekasēta no kuģu īpašniekiem.

Izstrādājot jaunus MK noteikumus, tie tika saskaņoti ar Latvijas ostu pārvaldēm, kā arī ar Latvijas Stivdorkompāniju asociāciju. Noteikumu projekts bija nodots publiskajai apspriešanai, tās laikā netika saņemti ieteikumi vai iebildumi.■



Latvijas transporta un loģistikas nozare piedalās biznesa forumā un izstādē Maskavā

Satiksmes ministrijas valsts sekretāres vietnieks Uldis Reimanis piedalījās Krievijas transporta nozares nozīmīgākajā pasākumā – biznesa forumā un izstādē "Transporta nedēļa 2021", kas no 15. līdz 17. novembrim notika Maskavā. Vīzītes ietvaros Reimanis tikās ar Eirāzijas Ekonomiskās komisijas infrastruktūras un enerģētikas ministru Temirbeku Asanbekovu un piedalījās Starptautisko transporta koridoru direktcijas un Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas sadarbības memoranda parakstīšanā.

"Lai Latvijas transporta un loģistikas nozare sekmīgi attīstītos mainīgajā biznesa vidē, ir jāizmanto visas iespējas gan stiprināt sadarbību ar Krieviju, kas joprojām ir viens no galvenajiem tranzīta partneriem, gan meklēt jaunas iespējas, tostarp veicinot sadarbību ar Āzijas valstīm," komentē Uldis Reimanis.

Tiekoties ar Temirbeku Asanbekovu, Reimanis prezentēja Latvijas transporta un loģistikas potenciālu Eirāzijas Ekonomiskās savienības (EES) valstīm. Tāpat tika pārrunāta sadarbības stiprināšana ar EES valstīm, veicinot Ķīnas u.c. Āzijas valstu tranzīta kravu piesaisti Eirāzijas sauszemes transporta koridoriem.

Biznesa forumā un izstādē Latvijas transporta nozari ar vienotu zīmolu VIALATVIA pārstāvēja Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ, Ventspils brīvosta, VAS "Latvijas dzelzceļš". Kopumā izstādē piedalījās vairāk nekā

90 dalībnieku, tai skaitā Krievijas federālās aģentūras, valsts korporācijas, privātā biznesa kompānijas, kā arī ārvalstu kompānijas un citas ar transporta jomu saistītas organizācijas.

Latvijas standu 16. novembrī apmeklēja Latvijas Ārkārtējais un pilnvarotais vēstnieks Krievijas Federācijā Māris Riekstiņš, pārrunājot nozares aktualitātes un Latvijas un Krievijas divpusējās sadarbības jautājumus transporta jomā.

Piedaloties Latvijas un Krievijas Transporta darba grupas (TDG) vadītājiem Uldim Reimanim un Jurijam Petrovam, 17. novembrī tika īstenota septembrī Pēterburgā TDG vadītāju tikšanās laikā panāktā vienošanās un parakstīts sadarbības memorands starp Starptautisko transporta koridoru direktciju un Latvijas Stivdorkompāniju asociāciju (LSA). LSA sastāvā ir Rīgas, Liepājas un Ventspils stivdoru asociācijas un nesen pievienojušās arī Rīgas brīvostas pārvalde, LSEZ un LDz. Memorandā puses apņemas attīstīt divpusējo sadarbību tranzīta un loģistikas biznesa tendenču, ostu darbības un transporta koridoru attīstības izpētē.

"Transporta nedēļas 2021" pasākumi norisinājās klātienē, ievērojot stingrus epidemioloģiskos drošības pasākumus. Dalība izstādē un forumā bija iespējama tikai ar derīgu Covid-19 vakcinācijas vai pārslimošanas sertifikātu.■

Kapitālsabiedrība naudu pelna pati

2021. gada 1. jūlijā noslēdzās valsts akciju sabiedrības "Latvijas Jūras administrācija" saimnieciskās darbības formas maiņa no valsts akciju sabiedrības uz valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību (VSIA) "Latvijas Jūras administrācija". Saimnieciskās darbības reorganizācijas mērķis bija taupīt JA resursus, kas nekādā veidā neietekmē tā darbību. "Statusa maiņu veicām pragmatisku apsvērumu dēļ, ja turpinātu saimniecisko darbību iepriekšējā statusā, mums būtu jāievēlē un jāuztur padome," par tiesiskās formas maiņas apsvērumiem saka VSIA "Latvijas Jūras administrācija" valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ. "Tā kā mūsu līdzekļi ir ierobežoti, tad statusa maiņas rezultātā varam ietaupīt līdzekļus, jo atrast papildu finansējumu šobrīd nemaz nav tik viegli."

– Tad jau varam teikt, ka Latvijas Jūras administrācijas saimnieciskās darbības maiņa atšķirībā no Lietuvas un Igaunijas Jūras administrāciju reorganizācijas ir bijusi loģiska, nenojaucot labi izveidoto pārvaldes sistēmu.

– Lietuvā nozares pārvaldības modeli mainīja jau 2017. gadā, bet no 2021. gada 1. janvāra reorganizāciju piedzīvoja arī Igaunijas Jūras administrācija. Lietuva rīkojās ļoti radikāli, samazinot darbinieku skaitu, kā rezultātā pārvaldībā nonāca neprofesionāli cilvēki, kuri nepārzina jūrniecības nozari. Bija pat tādas absurdas situācijas, kad Lietuvas Transporta departaments sūtīja vēstules citām Eiropas Savienības valstu jūras administrācijām, lai uzdotu elementārus jautājumus. Piemēram, kā pie jums reģistrē peldlīdzekļus, kā jūs rīkojaties tajā vai citā gadījumā? Tas ir absurds, ka nozares vadītājs nesaprot elementāras lietas. Nesen, runājot ar Lietuvas jūrniecības nozares biznesa pārstāvjiem, nācās dzirdēt viedokli, ka nozare zināmā mērā cieš no tā, ka vadība atrodas Viļņā, bet pati nozare koncentrējas Klaipēdā, tomēr lielākās problēmas, protams, rada nozari administrējošo ierēdņu izpratnes trūkums par pašu nozari. Tagad visiem ir skaidrs, ka jaunais modelis nedarbojas, kā bija plānots, un no tā cieš visa nozare. Igaunijā Jūras administrācijas reorganizācijas procesā darbu zaudēja daudzi nozares speciālisti,

tai skaitā arī administrācijas direktors Rene Arikass. Situācija Lietuvā un Igaunijā jūrniecības nozares pārvaldības un uzraudzības ziņā nav vienkārša, un mēs varam tikai vērot, pie kā noved netālredzīgi politiski lēmumi, kad iedomātais mērķis netiek sasniegts. Igaunju kolēģi stāstīja, ka viņi jau pirms reorganizācijas veica pētījumu par to, kādu finansiālo ieguvumu dos šis process, un pētījums parādīja, ka finansiāla labuma nebūs, ko pamatoja ar konkrētiem skaitļiem un faktiem. Uz šo argumentāciju politiķu atbilde bija, ka priekšvēlēšanu dokumentos ierakstīts, ka tiks veikta nozares reorganizācija, tāpēc tā tiks veikta, neskatoties uz aprēķiniem, kas nerunā par labu šādai reorganizācijai. Reformas tiek veiktas pat tad, ja politiķi apzinās, ka tā ir kļūda. Tagad mēs, no malas raugoties, redzam, ka reformas Igaunijas jūrniecības pārvaldības modeli tiešām ir bijusi kļūda. Pirmā reformas sāka īstenot Somija, kas savu jauno modeli reklamēja kā ļoti labu. Arī Somijā par reformām iestājās politiķi un valdība, bet, ja parunā ar speciālistiem, kuri strādā izpildlīmenī, viņi atzīst, ka no šīs reformas nekad neko īsti nav saņēmuši un joprojām nesaprot, kāpēc vispār tā bija vajadzīga. Tas, ko mēs redzam, ir fakts, ka gan lietuvieši, gan igauņi, gan somi ir ļoti zaudējuši kompetenci savās jomās. Ja jāpārvalda trīs vai pat piecas sfēras, tas faktiski nav iespējams, jo nevar būt

vienlīdz labs speciālists jūrniecības, aviācijas un dzelzceļa jomā.

Ja runājam par Latvijas Jūras administrāciju, mēs pēc klasifikācijas esam vidējais uzņēmums, tāpēc no pārvaldības viedokļa te nav nekā sarežģīta, tomēr tas, kā viss notiks nākotnē, nav tik viegli un droši paredzams, jo reorganizācijas jautājumi ir politiķu ziņā. Pašlaik situācija ir šāda, un mēs varam tikai kaimiņvalstīs vērot, pie kā noved netālredzīgi politiski lēmumi. Salīdzinot ar Igauniju un Lietuvu, kur jūras administrācijas saņēma valsts budžeta finansējumu, mēs esam kapitālsabiedrība un naudu nopelnām paši.

– Atkal ir pagājis gads, tāpēc loģiski jautāt, ko šajā gadā Jūras administrācijai izdevies paveikt un sasniegt?

– Lai gan gads ir bijis pārbaudījumu pilns, tomēr notikušas arī pozitīvas lietas. Vispirms jau tas, ka esam sekmīgi strādājuši un snieguši pakalpojumus arī pandēmijas laikā. Daudzas kaimiņvalstis pilnībā pārtrauca nozares pakalpojumu sniegšanu, apturot pat kuģu inspekciju darbību. Paldies jāsaka kolēģiem par to, ka mēs varējām turpināt darbu, jo visam piegājām pragmatiski. Pat, veicot kuģu inspekcijas, izvērtējām iespējamās riskus: no kurienes nāks kuģis, kādas pēdējās ostas tas ir apmeklējis, kāda tur ir bijusi saslimšanas līkne, kad ir notikusi apkalpes



maiga, tāpēc bija arī tādi gadījumi, kad arī mūsu inspektori nedeīvās uz pārbaudēm, jo tas varētu apdraudēt viņu veselību.

Paldies Jāzepam Spridzānam un viņa komandai, kas spēja organizēt drošu darbu Jūrnieku reģistrā, kas ir strādājis bez pārtraukuma. Vislielāko uzsvāru esam likuši uz jūrnieku jautājumu, un mums sadarbībā ar Satiksmes ministriju un Ārlietu ministriju izdevās panākt, lai mūsu jūrnieki varētu pārvietoties bez ierobežojumiem. Pielāgu domu, ka kādam ierēdnim un arī Operatīvajai vadības grupai jau bija apņikusi mūsu uzstājība jūrnieku jautājumos, bet kopā ar Satiksmes ministriju panācām, ka mūsu jūrniekiem visu laiku bija iespēja bez ierobežojumiem nokļūt uz kuģa un atgriezties mājās. Bija laiks, kad nevarēja notikt kursu mācības jūrniekiem, bet arī šo jautājumu mēģinājām risināt. Te atkal paldies jāsaka mācību centriem, kuri spēja noorganizēt attālinātas mācības. Sadarbībā ar mācību centriem izstrādājām noteikumus par darba drošību klātienē: dezinfekcija, vēdināšana,

cilvēku skaita ierobežošana un tam līdzīgi, lai iespējami ātrāk mācības varētu atsākties klātienē. Un, izvērtējot aizvadīto laiku, varu tikai pozitīvi novērtēt šo sadarbību.

Jūrnieku reģistrā, protams, ir ieviesta kvalitātes pārvaldības sistēma, kuru vienmēr var uzlabot un ieviest jaunas tehnoloģijas, tomēr jūrnieku skaita pieaugumu mēs īpaši nevaram ietekmēt, jo demogrāfiju uzlabot nav mūsu spēkos. Tikai loģiski, ka, samazinoties iedzīvotāju skaitam un ņemot vērā pieticīgo dzimstības līkni, samazinās arī jauno jūrnieku skaits. Piedevām arī labklājības līmeņa celšanās samazina cilvēku vēlmi strādāt jūrā, lai gan darbs vismaz virsniekiem tur ir ļoti apmaksāts, tas tomēr ir grūts un saistīts ar prombūtni no krasta un ģimenes. Taču, neskatoties uz problēmām, jūrnieku skaits mums joprojām ir visai solids, tāpēc arī Jūrnieku reģistrs dara savu darbu un vienmēr ir gatavs izaicinājumiem, un viņu darbs ir pozitīvi vērtējams.

Tāpat pozitīvi vērtējams ir arī Kuģu reģistra darbs, kur līdz ar jaunā

vadītāja atnākšanu jūtamās svaigas vēsmas, un kuģu skaits zem Latvijas karoga īsā laikā ir gandrīz dubultojies. Godīgi sakot, Kuģu reģistrs bija sfēra, kas iepriekšējos gados darbojās bez iniciatīvas: cik ir to kuģi, tik ir labi.

Tā kā jaunu kuģu reģistrēšanā zem Latvijas karoga vēl bija zināmas resursu rezerves (nav jāpalielina darbinieku skaits), mēs ļoti nopietni strādājam, lai piesaistītu vēl vairāk kuģus Latvijas karogam. Tagad jaunais vadītājs ievieš pavisam citu vadības stilu, un notiek aktīva darbība, lai uzrunātu kuģu īpašniekus, cenšoties ieraudzīt jebkuru iespēju, un tas jau dod labus rezultātus.

Akcenti uz kuģu reģistrēšanu zem Latvijas karoga

– Kad intervēju “Marine Service Group” direktoru un “Riga Shipping Week” rīkotāju Aleksandru Abuzjarovu, viņš pozitīvi

▶▶▶ 10. lpp.

▶▶▶ 9. lpp.

novērtēja to, kā Jūras administrācijas vadītājs ir uzrunājis šā pasākuma dalībniekus un prezentējis administrācijas un Kuģu reģistra pakalpojumus un iespējas.

– Esmu pārliecināts, ka mērķauditorijas uzrunāšana šādos un līdzīgos pasākumos var dot labus rezultātus. Kuģu īpašnieki ir mūsu potenciālie klienti, tāpēc viņu uzrunāšana "Rīga Shipping Week" bija interesants pasākums. Pēc prezentācijas mums nāca klāt Lietuvas, Igaunijas un vēl citu valstu kolēģi, kuri atzina, ka līdz šim nav pieredzējuši, ka šādā veidā tiek reklamēti karoga valsts pakalpojumi. Viņi sacīja, ka pozitīvā nozīmē ir pārsteigti, jo šāda tieša klientu uzrunāšana no karoga valsts puses ir kas jauns, un mūsu tuvākie kaimiņi to teica pat ar zināmu skaudību, jo nevarot iedomāties, ka viņu valsts karogs darītu kaut ko līdzīgu. Mūsu pūles nav bijušas veltas, jo tikai aptuveni nedēļu pēc "Rīga Shipping Week" pasākuma par Latvijas karogu jau interesējās lietuvieši, ar kuriem viss ir procesā un ar kuriem turpināsim strādāt.

– Tas nozīmē, ka šādas aktivitātes turpmāk JA Kuģu reģistrs varētu izvērst arī starptautiskās izstādēs un citos līdzīgos pasākumos?

– Iespējams, ka izstādēs to darīt būtu nedaudz grūtāk, bet, piemēram, reizi divos gados notiek Londonas Starptautiskā kuģošanas nedēļa, kuras ietvaros tiek rīkoti ļoti daudzi pasākumi. Iepriekšējos gados vienmēr esmu tajā piedalījies, bet šogad īsti nevarēja paredzēt, vai un kā kovida dēļ viss notiks. Bet vispār šīs nedēļas laikā var satikt fraktētājus, kuģu īpašniekus, apdrošinātājus un jūras tiesību speciālistus, tikai ir jāatrod tie īstie punkti, uz kuriem likt akcentus, lai reklamētu mūsu karogu. Arī iepriekšējos gados esam mēģinājuši paust savas intereses Somijas kuģu īpašniekiem, tomēr, lai gan viņi ir bijuši ieinteresēti, pastāv zināms interešu konflikts, jo arī Somijai ir savs karogs. Līdzīgas sarunas bijušas arī ar Vācijas Kuģu īpašnieku asociāciju, bet jāatzīst, ka piedāvāt mūsu karoga priekšrocības ir izaicinājums, jo katra valsts vispirms jau

pārstāv savas intereses, tāpēc vispareizāk laikam ir uzrunāt katru kuģu īpašnieku individuāli. Pirms gadiem pieciem sešiem Vācijā sadarbībā ar vācu partneriem bijām noorganizējuši tikšanos ar kāda Vācijas kuģu īpašnieka pārstāvjiem, menedžmenta kompāniju, prezentējām savu karogu, izstāstījām par likumdošanas niansēm, normatīvo regulējumu un priekšrocībām. Bija doma līdzīgu pasākumu sarīkot arī Brēmenē, diemžēl pavisam nelaikā iecerēti strīpu pārvilkā Covid-19 ierobežojumi, bet esmu pārliecināts, ka iesāktu noteikti turpināsim un pie šī virziena atgriezīsimies. Šādu pasākumu rīkošana prasa pietiekami lielu aktivitāti, un jāsaprot, ka viss nebeidzas tikai ar kuģa pierēģistrēšanu karogā, reizēm tas nebūt nav izšķirošais, kāpēc kuģu īpašnieks nosliecas par labu tam vai citam karogam, jo kuģu īpašnieku visvairāk interesē serviss, ko piedāvā attiecīgā karoga valsts, tai skaitā ir svarīgi, vai karogs atrodas baltajā, pelēkā vai melnajā sarakstā, taču vislielākā loma, protams, ir piedāvātajam servisam un tā izmaksām. Tas vien, ka Kuģu reģistrs ir piesaistījis daudz jaunu kuģu, vēl nenozīmē, ka viss jau padarīts, jo tad sākas turpmākais darbs, kas iet roku rokā ar Kuģošanas drošības inspekciju, kuģu pārbaudēm, darbu ar dokumentiem, regulāru informācijas apmaiņu starp reģistru un kuģu īpašnieku, uzraudzību, sekošanu darbībai un visu citu. Jūras administrācijai ir svarīgi, lai mūsu reģistrā reģistrētie kuģi atbilstu visām prasībām un standartiem, lai mūsu karogs saglabātu vietu Parīzes saprašanās memoranda baltajā sarakstā. Kā karoga valsts pašlaik neesam lieli, kuģu skaits ir neliels, tāpēc varam uzturēt tiešus kontaktus ar kuģu īpašniekiem un izrādīt personīgu attieksmi, jo pazīstam viņus, zinām, kādi ir viņu kuģi, tāpat izvērtējam, kāds ir kuģis, pirms to ņemam savā reģistrā, kāda ir bijusi kuģa vēsture, vai ir bijušas aizturēšanas un kā kuģis tiek uzturēts. Reizēm var gadīties, ka kuģis ir jauns, bet netiek pienācīgi uzturēts un tehniskā ziņā ir nolaists, bet var arī būt vecs kuģis, kas tiek ļoti labi uzturēts. Ja mūsu karogā reģistrēto kuģu īpašnieki nebūtu apmierināti ar mūsu piedāvāto servisu, tad taču tie meklētu citu karogu, bet labs apliecinājums mūsu servisa kvalitātei

ir Vācijas kuģu īpašnieks, kurš zem mūsu karoga liek kuģa jaunbūvi, un tas tiešām ir pozitīvs signāls. Taču vēlreiz vēlos akcentēt, ka pamatā ir darbs, sarunas un individuāla pieeja klienta vajadzībām, par ko esmu pateicīgs Kuģošanas drošības departamentam un inspekcijai. Tā, piemēram, pēc jaunā vācu klienta ieteikuma esam uzlabojuši inspekciju darbu un tagad varam nodrošināt gan ISPS, gan MLC, gan visas pārējās pārbaudes vienā inspekcijas reizē, un ir cenu atšķirība, vai to darām mēs, vai to dara kāda no klasifikācijas sabiedrībām. Mūsu Kuģu reģistrs orientējas uz to floti, kas strādā Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. Lai gan tie nav paši lielākie kuģi, arī šis segments ir pietiekami interesants, kuģu ir daudz, tā ir labi pelnoša flote un pēc šī lieluma kuģiem tirgū ir pieprasījums, tāpēc šeit saskatām gan savas intereses, gan arī iespējas, bet mūsu pārliecinošākais arguments, kas runā par labu Latvijas karogam, ir sinerģija starp Kuģu reģistru, Kuģošanas drošības inspekciju, kā arī Jūrnieku reģistru un tā rīcībā esošo informāciju un instrumentiem.

– Vasarā nācās būt Rojas un Sallacgrīvas ostās, kur stāvēja jahtas ar Zviedrijas karogu, bet ostu ļaudis teica, ka tās esot mūsu pašu jahtas, tikai reģistrētas Zviedrijā, jo tur esot vienkāršāka procedūra, bet Jūras administrācijā tas viss esot saistīts ar nevajadzīgām formalitātēm. Cik lielā mērā teiktais atbilst patiesībai, un, ja tā ir, tad kāpēc? Skaidrībai jābūt.

– Viena no lielākajām problēmām, kas ļoti nepatīk jahtu īpašniekiem, ir mūsu prasība pēc notariāli apstiprināta pirkuma līguma. Mums šāda prasība ir, bet Zviedrijā nav. Bet padomājiet: ja nav pierādāms pirkuma darījums, kā gan Jūras administrācija var pārliecināties, ka attiecīgais peldlīdzeklis tiešām pieder šim cilvēkam? Ja jahta vai kāds cits peldlīdzeklis ir pirktas valstī, kur pastāv jahtu reģistrs, tad mēs vismaz varam pārbaudīt visu nepieciešamo dokumentāciju. Bet mēs jau nevaram norādīt, kādas prasības attiecas uz katru konkrēto valsti, piemēram, Zviedriju, kur šāda jahtu reģistra nemaz nav, jo jahtas pierēģistrē katrs jahtklubs. Tieši tāpēc, ja jahta

tiek pirktā Zviedrijā, ir nepieciešams notariāli apstiprināts dokuments. Mēs cenšamies komunicēt ar visiem klientiem un iesakām griezties pie mūsu speciālistiem pirms peldlīdzekļa iegādes, lai precīzi noskaidrotu, kādas formalitātes jāņem vērā.

Varu teikt, ka šī problēma jau sen ir apzināta, un nesakārtota ir tā sadaļa, kas attiecas uz gadījumiem, kad pirkuma darījums notiek starp Latvijas iedzīvotājiem, attiecīgais peldlīdzeklis Latvijā jau bijis reģistrēts, bet par šo darījumu joprojām prasām notariālu apstiprinājumu, kas, protams, procesu sadārdzina. Mans uzstādījums ir, ka, veicot pirkuma – pārdevuma darījumu Latvijā, peldlīdzekļa reģistrēšanai mūsu Kuģu reģistrā nekādi notāra parakstīti apliecinājumi nav vajadzīgi, atbilstoši grozījumi jau sagatavoti un ir ceļā uz apstiprināšanu Ministru kabinetā. Nepieciešamo informāciju, lai pārliecinātos, ka darījums ir bijis legāls, var iegūt no attiecīgām datu bāzēm. Šo sadaļu mēs tiešām varētu atvieglot, bet neesmu pārliecināts, ka to varam darīt arī citos gadījumos, jo runa ir par mūsu atbildību, ko uzņemamies reģistrējot, piemēram, jahtu mūsu Kuģu reģistrā. Protams, tagad vairs nav deviņdesmitie gadi, kad netrūka kriminālu gadījumu un darījumu, tomēr mums kā Kuģu reģistram ir jāuzņemas atbildība par to, ko reģistrējam, tāpēc jābūt iespējai pārliecināties, ka darījums ir legāls. Pats stingri stāvu tajās pozīcijās, ka uz cilvēkiem jālieto pozitīvi, nevis kā uz potenciālajiem krāpniekiem, tomēr kārtībai ir jābūt visos gadījumos, lai droši zinātu, kas viss ir likumīgi. Varbūt tieši tāpēc, ka stingri veidojam savu peldlīdzekļu reģistrācijas kārtību, pēdējā laikā nav dzirdēts par gadījumiem, ar kādiem pagātnē nācies saskarties gan Lietuvā, gan arī Latvijā, kad krimināli darboji Zviedrijā vai citur Skandināvijā zaga jahtas vai dzinējus un pārdeva tos pie mums. Bet, ja kāds uzskata, ka pie zviedriem ir ļoti atvieglota jahtu pierēģistrēšana, tad, būsīm godīgi, ir diezgan grūti šajā ziņā salīdzināt zviedrus, kuriem ir gadsimtu senas tradīcijas, kas nosaka viņu attieksmi pret lietām, procesiem un normatīvos aktos noteiktās kārtības ievērošanu, un mūsu cilvēkus, kuriem pavisam savādāk ir veidojusies

domāšana. Pie mums lēnām notiek paradumu maiņa, lēnām mainās attieksme citam pret citu, un tas ir arī stāsts par kultūru uz ūdens, kas, protams, mainās un uzlabojas.

Starptautiskā darbība attālinātā režīmā

– Nu jau gandrīz divus gadus arī darbs starptautiskajās organizācijās, piemēram, IMO, ir noticis attālināti. Vai tas ir ko būtiski ietekmējis svarīgu lēmumu pieņemšanā?

– Pandēmijas sākumā gandrīz visas aktivitātes bija nobremzētas, bet pašlaik esam sapratuši, kā strādāt attālināti, lai procesi tomēr turpinātos, un arī IMO darbība ir atdzīvojusies. Šis gads ir IMO Ģenerālās asamblejas gads, un, tāpat kā visas citas IMO sanāksmes, arī asambleja notiks attālināti, jo IMO Covid-19 apstākļos nav gatava uzņemt cilvēkus no visām savām dalībvalstīm. Manā ieskatā, ar šādu attālinātu darbu tiek daudz zaudēts, jo pietrūkst klātienē diskusiju un tiešas tikšanās ar kolēģiem no citām pasaules valstīm un reģioniem. Tajā pašā laikā ieguvums ir laika un finanšu ekonomija, jo nav jātērē laiks ceļam un nauda uzturēšanās izdevumiem. Sēžot savā darba kabinetā, tu pieslēdzies pasākumam un pēc tam mierīgi vari turpināt savus darba pienākumus. Austrālijas kolēģi jau sen rosināja, lai IMO sēdes notur attālināti, jo viņiem tiešām bija jātērē ilgs laiks ceļam un aklimatizācijai, lai pēc dažām darba dienām dotos atceļā.

– Kādus akcentus IMO liek tālākajiem procesiem jūrniecībā?

– Zaļais kurss ir jautājums numur viens, un lielie ilgtermiņa mērķi paliek nemainīgi – samazināt kuģniecības ietekmi uz klimata pārmaiņām, arī Eiropa liek tieši tos pašus akcentus, un diskusijas par šo tematu nebeigsies. Septembra sākumā pasaules vadošā klasifikācijas sabiedrība DNV publicēja pārskatu par enerģijas prognozēm 2050. gadam, kas nepārprotami apliecina, ka izvirzītos mērķus klimata pārmaiņu samazināšanā neizdosies sasniegt. Tas pats attiecas arī uz Eiropas centieniem līdz 2030. gadam, salīdzinot ar 1990. gadu, samazināt transporta izmešus

par piecdesmit pieciem procentiem. Eiropas Komisija ir aprēķinājusi, ka šo mērķu sasniegšanai ir nepieciešamas tādas naudas summas, kādas Eiropai vienkārši nav, no kurienes ņemt. Šis ir ļoti svarīgs, bet tajā pašā laikā arī ļoti neērts jautājums, kas tomēr nepazudis un ilgu laiku virzīs visus procesus. Visi ir sapratuši, ka gāze nav tas enerģijas avots, kas var dot vēlamo rezultātu, lai palīdzētu sasniegt izvirzītos mērķus, bet citas alternatīvas pašlaik īsti vēl nav.

– Vispirms nāk politiski paziņojumi, bet vēlāk izrādās, ka politiķu izvirzītos mērķus nevar sasniegt, jo nav tāda mehānisma, lai to varētu izdarīt. Bet neviens nespēj atzīt, ka ambīcijas bijušas nepamatotas.

– Tāda jau arī ir politikas būtība. Politiski runā par augstiem mērķiem, kam īsti nav vajadzīgā seguma. Neviens nevar noliegt, ka transporta nozare rada lielu piesārņojumu, bet neviens nespēj pateikt, ar ko tad īsti varētu aizstāt dīzeļdegvielu vai mazutu.

– Pēc Suecas kanāla incidents, kad konteinerkuģis "Ever Given" gandrīz uz nedēļu nobloķēja kuģu kustību, tiek izteikts viedoklis, ka tas ir mainījis kravu pārvadājumu loģistiku pasaulē. Viens incidents parāda, ka lietas mēdz būt savādākas, nekā esam pieraduši tās skatīt.

– Konsekvences ir pašsaprotamas, vienmēr tā ir bijis, ka lieli nelaimes gadījumi ietekmē un maina iepriekšējo kārtību. Tā tas bija pēc "Titānika" bojāejas, kad tika ieviestas SOLAS prasības, vai arī tankkuģa "Prestige" avārijas, pēc kuras Eiropa aizliedza vienkorpora tankkuģu ekspluatāciju, bet 11. septembra notikumi Amerikā bija pamats ieviest ISPS kodeksa prasības uz kuģiem un ostās. Kuģošanas drošības noteikumu pilnveidošanu uz priekšu virza traģiski incidenti, kas kalpo kā katalizators, atklājot vājās vietas, tāpēc esmu pārliecināts, ka arī Suecas kanāla incidents nepaliks bez sekām. No pieejamās informācijas var saprast, ka Suecas kanāla pārvalde un kuģošanas kompānija vienosies par piecīsimt miljoniem lielu kompensāciju. Un piecīsimt miljoni ir maksa

►►► 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

tikai par viena kuģa izraisītu kanāla bloķēšanu, tāpēc nākas aizdomāties par daudz lielākām ar kuģošanu saistītām problēmām.

– Un, protams, kā tad bez hidrogrāfijas speciālista Jāņa Krastiņa sirdij tuvās tēmas – hidrogrāfijas. Pirms gadiem Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā (IHO) esot sēdējuši cienijama vecuma vīri ar garām bārdām, vai tagad tur ieplūdušas jaunas asinis?

– Tiešām, paaudzes ir nomainījušas un tagad IHO vadībā ievēlēti jauni cilvēki, ar kuriem esmu ļoti labi pazīstams, un, viņus satiekot, vienmēr risinās ļoti interesantas sarunas. Lai gan hidrogrāfijas nozare turpina iesāktos procesus, tomēr arī IHO, tāpat kā citas organizācijas, strādā attālināti. 2020. gada novembrī attālinātā asamblejā ievēlēja IHO jauno vadību, bet šā gada septembra beigās notika Baltijas jūras valstu Hidrogrāfijas komisijas kopsapulce.

Arī mūsu Hidrogrāfijas dienesta darbs pandēmijas laikā nav apstājies. Ir ieviestas "Famos" projekta ietvaros paredzētās sistēmas, nomainīta kartogrāfijas programma, kā arī hidrogrāfu datu bāzes.

Ja runājam par jaunākajām izmaiņām, kas, iespējams, zināmā mērā ietekmēs ostas, tā būs pāreja uz vienotiem nulles punkta dziļumu mērījumiem. Tas nozīmē, ka "Famos" projekta ietvaros tika monitorēta visa Baltijas jūra un rēķināti tās dziļumi, bet tagad uz kartes tiks parādīts mazāks dziļums, nekā tas bija līdz šim. Reāli jau esošie dziļumi nemainās, bet tas ir teorētiski noteikts dziļums, kas Latvijas gadījumā ir aptuveni par sešpadsmit līdz astoņpadsmit centimetriem mazāks, par ko satraukusies Liepājas un Rīgas ostas, jo tur tikai nesen tika pabeigti padziļināšanas darbi, un tagad iznāk, ka jaunā nulles punkta dēļ osta uz papīra it kā zaudē no saviem dziļumiem.

Šis ir vēsturisks notikums, kad visas Baltijas jūras valstis, izņemot Krieviju, ir vienojušās par jaunu standartu ieviešanu, aizejot no vecajiem standartiem. Tomēr, ja būsīm pavisam godīgi, liela praktiska nozīme, ko

varētu izjust šā produkta lietotājs, pasākumam nav. Lielā mērā jaunā standarta ieviešana notiek, pateicoties "Famos" projekta finansējumam, kura ietvaros bija piesaistīti zinātnieki, kuri arī veica šos pētījumus un aprēķinus.

– Balstoties uz Nūhempširas universitātes Datu vizualizācijas pētījumu laboratorijas pētījumiem par attēlu izšķirtspējas palielināšanu, ir izveidota "GEBCO 2021" tikla interaktīvā karte, kas ir publiski pieejama kā zinātnisks rīks un mācību līdzeklis. Jau rakstijām, ka arī Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests piedalās GEBCO un EMODNET projektos, sniedzot informāciju par Baltijas jūru.

– Projekta EMODNET ietvaros sadarbojamies ar Eiropas kolēģiem, kur vadošais partneris ir Francija, bet GEBCO ir globāls projekts, kas tiek īstenots ar IHO pārvaldību un kurā mēs piedalāmies jau sen. Pateicoties IHO iniciatīvai, izveidota komisija ar mērķi apkopot pasaules hidrogrāfijas dienestu iegūtos dziļumu mērījumu datus un izveidot elektroniski pieejamu datu bāzi. Mūsu devums projektos ir datu bāze, bet, protams, mēs dodam savus datus ne pārāk precīzā izšķirtspējā, jo tas ir naudas jautājums. Ir valstis, kas savus datus noslepenojušas, bet mēs ar saviem datiem piedalāmies kopējā labuma vārdā.

Un arī mēs gūstam zināmu labumu, jo ir pieejamas dažādas apmācības programmas, ko izmantojuši mūsu speciālisti, lai šīs zināšanas izmantotu savā ikdienas darbā.

"Transporta attīstības pamatnostādnes 2021–2027" – ceļa karte jūrniecības nozarei

"Transporta attīstības pamatnostādnes 2021–2027" teikts, ka jūrniecības jomā viens no valsts pamatpieņēmumiem ir nodrošināt savas valsts kara kuģu atbilstību starptautisko konvenciju prasībām, tādējādi paaugstinot kuģošanas drošību un samazinot piesārņojuma risku, saglabāt vietu Parīzes saprašanās memoranda (PMOU) baltajā sarakstā un

izpildīt IMO auditu, kas paredzams 2024. gadā.

Svarīgs drošas un efektīvas kuģošanas priekšnosacījums ir precīzi uzņemti kuģu ceļi un pastāvīgi atjaunots navigācijas karšu pārklājums. Lai gan Latvijas jūras ūdeņu pārklājums ar elektroniskajām navigācijas kartēm tika panākts jau 1997. gadā, ļoti būtiski ir nodrošināt dziļumu mērījumu datu pastāvīgu atjaunošanu kuģošanas drošības vajadzībām, ņemot vērā Latvijas ostās ienākošo kuģu pieaugošos izmērus un iegrimi. Lai gan Latvija līdz šim ir uzrādījusi labus rezultātus no HELCOM Kopenhāgenas deklarācijas un Maskavas deklarācijas izrietošo starptautisko saistību izpildē, turpmākai sekmīgai darbībai nepieciešama materiāltehniskās bāzes atjaunošana - nepieciešams iegādāties gan jaunu hidrogrāfisko mērījumu kuģi, gan arī autonomu peldlīdzekli efektīvākai piekrastes un ostu dziļumu uzmērīšanai. Ņemot vērā kuģa iegādes izmaksas, nepieciešams rast papildu finansējumu, lai neietekmētu citu VSIA LJA funkciju izpildi.

Nākamā periodā Transporta attīstības pamatnostādnes stingri esam iestājušies par jūrniecības izglītības autonomiju. Pie šī jautājuma gan nākas saskarties ar izteiktu Izglītības un zinātnes ministrijas pretestību.

Jūras drošības politikas jomā (*Policy Area Safe*) mērķis ir kļūt par vadošo reģionu kuģošanas drošības un drošuma jomā, samazinot jūras negadījumu skaitu.

Kuģošanas politikas jomā (*Policy Area Ship*) Baltijas jūras reģionam jāklūst par tīrās kuģošanas paraugreģionu, tāpēc politikas mērķis ir samazināt emisijas no kuģniecības Baltijas jūrā, vienlaikus rēķinoties, ka jūras darbību intensitāte palielināsies. Un šie nebūt nav vienīgie uzdevumi, tāpēc darba Jūras administrācijas speciālistiem netrūks.

Nobeigumā gribu novēlēt gan kolēģiem, gan sadarbības partneriem priecīgus, gaišus un mīlestības pilnus Ziemassvētkus, kā arī veiksmīgu sadarbību un daudz jaunus, pozitīvus un interesantus izaicinājumus 2022. gadā! Un, protams, pāri visam – lai laba veselība!

Anita Freiberga

Par Latvijas jūrniecības izglītības neatkarības saglabāšanu

Latvijas Jūras akadēmijas absolventu atklātā vēstule

*Latvijas Ministru prezidentam
Krišjāņa Kariņam kungam*

Satiksmes ministram Tālim Linkaitim

*Izglītības un Zinātnes ministrei
Anitai Muižniecei*

*Saeimas Izglītības, kultūras un
zinātnes komisijai*

*Informācijai: VSIA "Latvijas
Jūras administrācija" valdes
priekšsēdētājam Jānim
Krastiņam, VSIA "Latvijas Jūras
administrācija" Jūrnieku reģistra
vadītājam Jāzepam Spridzānam,
Latvijas Jūras akadēmijai,
biedrībai "Latvijas Kuģu kapteiņu
asociācija", biedrībai "Latvijas
Jūrniecības savienība", Latvijas
Tirdzniecības flotes jūrnieku
arodbiedrībai, biedrībai "Latvian
Crewing Companies Association"*

2021. gada 12. oktobrī Izglītības un zinātnes ministrija (IZM) savā mājaslapā publicēja relīzi ar nosaukumu "Jūrniecības izglītībai jāklūst pieejamākai un kvalitatīvākai", kurā vēstīja par savu nodomu reorganizēt Latvijas Jūras akadēmiju (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžu (LJK), iekļaujot tās Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) ekosistēmā. Ja vienas jomas izglītības iestāžu (LJA un LJK) apvienošana ir savā ziņā loģiska un pamatojama, tad jūrniecības izglītības iestāžu iekļaušana RTU ekosistēmā nozīmē parakstīt spriedumu ilgtspējīgai jūrniecības izglītības attīstībai Latvijā. Minētā relīze satur tukšas frāzes un solījumus, ka reorganizācijas pievienošanas veidā nesīs labumu jūrniecības izglītībai un kuģu virsnieku sagatavošanai Latvijā bez seguma un skaidrības par jūrniecības izglītības nākotni. Te kontekstā var atskatīties uz *skolas.lv* projektu, kas ar labiem nodomiem gan tika sākts, bet pēc izgāšanās un miljonu zaudēšanas atbildīgo par iznākumu nav. Tāpat varam

atcerēties Policijas akadēmiju un gudrot, kā to pašreizējos apstākļos atjaunot, jo tādas idejas jau ir sākušas virrot. Uz kuģa par visām veiksmēm un neveiksmēm atbildīgs ir kapteinis, bet Latvijā grūti atrast atbildīgos par dažādām sistēmas neveiksmēm. Kas atbildēs par jūrniecības izglītības zaudēšanu? Vai IZM kāds ir izvērtējis visus riskus, ko var radīt šāda pievienošana? Jūrniecībā, piemēram, risku izvērtēšana ir neatņemama darbība pirms darba sākšanas.



Mēs, Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, nevēlamies šā jautājuma sakarā stāvēt malā un tikai noskaņoties, jo LJA ir daļa no mūsu identitātes, tāpat esam daļa no LJA identitātes, lai arī IZM ierēdņu skatījumā esam tikai maza daļa no LJA kvantitatīvajiem rādītājiem par sagatavoto speciālistu skaitu. Laikā, kad izglītības telpā skandina par kompetenču izglītību un uz to notiek pāreja visos izglītības līmeņos, jūrniecībā kompetenču standarti jau gadiem ir bijusi daļa no apmācības sistēmas. Nelielā akadēmija bez visur piesauktās zinātnes kā speciālistu sagatavošanas priekšnosacījuma ļāva mums iegūt darbam uz kuģiem nepieciešamās zināšanas, izpratni un galvenais, attieksmi un atbildību par veicamo darbu – lietas, kas veido mūsu kompetences un ļauj mums

veiksmīgi strādāt visā pasaulē ne tikai uz kuģiem, bet arī krastā. Šī attieksme pret darbu un atbildība ir LJA zīmols, kas radīts vairāku gadu desmitu laikā, bet ko var ātri pazaudēt. Visvairāk kreimt, ka to pazaudēs ne jau IZM ierēdņi un lēmēji, bet mēs – cilvēki, kam jūra, jūrniecība, kuģis nav tikai tukši vārdi, kas sevi identificē ar jūrniecību, ar LJA iegūto kuģa virsnieka kvalifikāciju. Vai mūsu nodarbinātības rādītāji (atalgojums, nodarbināto skaits sagatavotajā specialitātē pēc programmas absolvēšanas) nav LJA kvalitātes rādītāji? Vai vairāku tūkstošu eiro atalgojums kā kuģa virsniekam ir maza nauda, lai mēs neveidotu Latvijas sabiedrības vidusšķiru? Vai absolventu nodarbinātība jūrniecībā (90–100%) un transporta nozarē ir maz? Vai mēs tā vienkārši varam ar virsnieku sagatavošanu spēlēties?

Mēs ticam, ka dažādība ir vērtība. Mēs ticam, ka Latvijā ir vieta arī tādām mazām augstskolām kā Latvijas Jūras akadēmija, kas savā kompakstumā vislabāk spēj realizēt jūrniecības izglītības galveno uzdevumu – sagatavot kuģu virsniekus, pēc kuriem ir pieprasījums pasaules tirdzniecības flotē. Un tāpēc mēs šobrīd neticam, ka LJA inkorporācija RTU ir labākais veids, kā nodrošināt jūrniecības izglītības attīstību, jo šīs inkorporācijas mērķis ir neatkarīgu, mazu augstskolu skaita samazināšana, nevis domāšana par nozares interesēm un sabiedrības kopējo labumu.

Mēs lepmi sevi saucam par jūras valsti, bet tajā pašā laikā maz apzināties, ka jūrnieku sagatavošana un jūrniecības izglītība ir jūrniecības mugurkauls, kas dod stingrumu jūras valstij. Tāpēc mēs lūdzam Jūs atbalstīt jūrniecības izglītības neatkarību šodien, lai arī nākamās latviešu paaudzes varētu lepoties ar jūrniecības izglītības tradīcijām un mantojumu un dzīvot Latvijā – jūras valstī.

*Latvijas Jūras akadēmijas
absolventi*

Seko 40 paraksti

Latvijas Darba devēju konfederācija atbalsta jūrniecības nozares speciālistu viedokli

Reagējot uz Izglītības un zinātnes ministrijas (IZM) 2021. gada 12. oktobrī interneta vietnē publicēto rakstu, jūrniecības nozari pārstāvošās nevalstiskās organizācijas un sadarbības partneri iebilst IZM skatījumam uz jūrniecības izglītības programmu iekļaušanu citās izglītības struktūrās, uzsverot, ka tas radītu daudz vairāk risku nekā ieguvumu. Latvijas Jūras administrācija ir izstrādājusi un iesniegusi gan IZM, gan Satiksmes ministrijai (SM) nozares skatījumu par vēlamu konsolidāciju, tomēr puses vēl nav radušas kopīgu izpratni un vienojušās par nozares attīstībai nozīmīgo autonoma jūrniecības izglītības iestāžu tīkla saglabāšanu.

Jūrniecības nozare ar jēdzienu "autonomija" saprot neatkarīgu, iekšēji konsolidētu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu, ko veido Latvijas Jūras akadēmija (LatJA), abas jūrniecības koledžas un augstākās izglītības iestāžu struktūrā esošās jūrskolas (programmu klāsts atbilst LKI 4.–7. līmenim), kas ir specializēts kuģu virsnieku sagatavošanā jūrniecības starptautiski reglamentētajās profesijās.

Nozare pauž nelokāmu nostāju attiecībā uz autonoma jūrniecības izglītības iestāžu tīkla saglabāšanas nepieciešamību šādu apsvērumu dēļ.

Jūrniecības sabiedrība, tostarp nozares nevalstiskās organizācijas, ir iesniegušas IZM nozares redzējumu par jūrniecības izglītības iestāžu iekšējo konsolidāciju vienotā tīklā, kas būtu sabalansēts un nozares interesēm atbilstošs risinājums. Visas jūrniecības izglītības iestādes ir monopfila iestādes, kas sniedz šauras nišas izglītības pakalpojumus jūrniecības reglamentētajās profesijās. Tomēr jau vairāku gadu garumā IZM īstenotā politika ir stūrgalvīgi vērsta uz Latvijas Jūras akadēmijas iekļaušanu Rīgas Tehniskās universitātes struktūrā, kas jūrniecības sabiedrībai nav pieņemama politiska iniciatīva. IZM nav apzinājusi un izvērtējusi nedz

iespējamos riskus, kas saistīti ar šādu nepārdomātu integrāciju, nedz arī iedziļinājusies jūrniecības izglītības un darba specifiskā, tostarp starptautisko standartu prasībās, neieklausās nozares profesionāļu viedoklī.

Jūrniecības izglītība pēc savas būtības ir radnieciska militārajai izglītībai, jo sagatavo speciālistus profesionālajai darbībai specifiskā, slēgtā vidē. Piemēram, Latvijas Jūras akadēmija sadarbībā ar Latvijas Nacionālo aizsardzības akadēmiju apvienoto programmu ietvaros sagatavo speciālistus arī darbam uz krasta apsardzes, tostarp NATO kuģiem. Īpašās specifikas dēļ Ministru kabinets jūrniecības izglītību ir izdalījis atsevišķā izglītības virzienā "Jūrniecība". Līdzšinējā akreditācijas pieredze liecina, ka jūrniecības programmu iedalījums citos studiju virzienos nenodrošina pietiekami profesionālu pieeju akreditācijas procesā, jo īpaši attiecībā uz starptautisko standartu piemērošanu.

SM ir atbildīgā ministrija par transporta nozares attīstības politiku. SM ir arī atbildīga par STCW konvencijas (jūrnieku profesionālās sagatavošanas standarts) prasību izpildi. Nacionālajos normatīvajos aktos ir noteikts, ka starptautiski atzīti jūrnieku sertifikāti tiek izsniegti tikai pēc SM sertificētu programmu pabeigšanas, jo akreditācija nenodrošina visu starptautisko prasību kopumu. Faktisko programmu saturu atbilstības konvencijai, direktīvām, reālo sagatavošanas uzraudzību, izvērtēšanu, izglītības procesa kvalitātes vadības sistēmas uzraudzību veic SM uzraudzībā esošās iestādes VSIA "Latvijas Jūras administrācija" struktūrvienība "Jūrnieku reģistrs". Šī jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas sistēma ir vairākkārt pozitīvi novērtēta gan Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (turpmāk – IMO), gan EC neatkarīgos auditos, kuri tiek veikti reizi piecos gados, izvērtējot jūrniecības izglītības, profesionālās uzraudzības un jūrnieku sertificēšanas atbilstību

starptautiskajiem standartiem. Novērtējums ir pamats valsts iekļaušanai IMO "baltajā sarakstā", kas legalizē starptautiski atzītu jūrnieku sertifikātu izdošanu un arī citu valstu izdotu sertifikātu atzīšanu.

No IZM ir atkarīga jūrniecības izglītības iestāžu uzturēšana, izglītības nozares vispārējo normu un materiāli tehniskā aprīkojuma nodrošināšana. IZM piešķir valsts finansējumu, kas ir pilnīgi neadekvāts tik specifiskas izglītības nodrošināšanai.

Neraugoties uz nenormāli ierobežoto finansējumu jūrniecības izglītības iestādēm, kur netiek ņemta vērā to starptautiski reglamentētā izglītības specifika, profesionālo jūrnieku sagatavošanu tomēr ir izdevies pacelt atbilstoši visaugstākajiem standartiem. Latvijas jūras virsnieki ir augsti novērtēti pasaules lielākajās kuģošanas kompānijās, par ko liecina ar Rietumvalstu virsniekiem vienāda atalgojuma par darbu, pastāvīgi augstais pieprasījums pēc viņiem darba tirgū. Jūrniecības speciālistiem nav un tuvākajos gados arī nedraud bezdarbs.

Visas jūrniecības izglītības iestādes var lepoties ar vienu no augstākajiem snieguma rādītājiem profesionālajā izglītībā Latvijā, proti, 90–95% absolventu strādā uz kuģiem jūrā atbilstoši iegūtajai profesionālajai kvalifikācijai. Galvenā panākumu atslēga ir nozares uzraudzības profesionalitāte, sadarbība ar darba tirgu, atteikšanās no birokrātiskām procedūrām, ātra lēmumu pieņemšana un efektīva to īstenošana dzīvē. Iekļaujot jūrniecību tradicionālā augstskolā, tiks sagrauta labi izveidota, uz rezultātu tendēta jūrnieku sagatavošanas sistēma Latvijā.

Nemot vērā jūrniecības nozares argumentus, neieklausīšanās jūrniecības ekspertu viedoklī attiecībā uz jūrniecības izglītības autonomiju būtu kaitnieciska jūrniecības nozarei. Nozare aicina nesagraut labi strādājošu sistēmu. ■

Vai Jūras akadēmija vēlas būt autonoma?

Šādu jautājumu Jūras akadēmijas rektorei, pasniedzējiem un darbiniekiem uzdeva jūrniecības nozares pārstāvji: Latvijas Jūras administrācijas vadība, Jūrnieku reģistra vadītājs, Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, Kriunga kompāniju asociācija un kuģošanas kompānijas "LSC" pārstāvji.

LJA valdes priekšsēdētājs Latvijas Jūras akadēmijas absolvents Jānis Krastiņš: "Man kā akadēmijas absolventam nav viegli noskatīties, kā viss notiek. Jūrniecības nozare cenšas darīt visu iespējamo, lai Jūras akadēmija turpinātu pastāvēt kā autonoma izglītības iestāde, turpretī pašas akadēmijas nostāja nemaz nav skaidra. Bet, ja akadēmija skaidri nepasaka, ko vēlas, tad nav brīnums, ka Rīgas Tehniskā universitāte ir pārliecināta, ka Latvijas Jūras akadēmija ies pie viņiem. Nozare akadēmijas vietā nevarēs situāciju labot, un neesmu drošs, ka jau tagad viss nav aizgājis pārāk tālu, tāpēc vēlreiz gribētu uzsvērt, ka iniciatīvai jānāk no akadēmijas."

Kriunga kompāniju asociācija, ko tikšanās reizē pārstāvēja asociācijas prezidents Aleksandrs Čurkins, arī Jūras akadēmijas absolvents, darba devēju vārdā uzsvēra, ka Latvijas Jūras akadēmijas absolventi ir profesionāli un reāli jūrnieki, kuri strādā uz modernākajiem ķīmijas kuģiem pasaulē un kompetenti spēj pārvaldīt vissarežģītākās tehnoloģijas. "Trīsdesmit gadus tika būvēta izglītības sistēma, un tagad Latvijas Jūras akadēmijas vārds ir pazīstams pasaules tirdzniecības flotē, jo Latvijas jūrnieki, kuri saņēmuši akadēmijas izglītību, kā profesionāli tiek augstu vērtēti. Akadēmijai jābūt autonomai, cits viedoklis nemaz nevar būt," sacīja A. Čurkins.

Kuģošanas kompānijas "LSC" izpilddirektors, Jūras akadēmijas absolvents un maģistrants Aleksejs Sidorenko uzsvēra, ka kuģošanas kompānijām visā pasaulē trūkst profesionālu jūrnieku. "Vai

akadēmija tiešām vēlas būt autonoma? Ja vēlas, tad ko tā dara, lai to panāktu? Ko dara, lai popularizētu savu augstskolu un rosinātu jauniešu interesi? Nozarei vajag speciālistus, piemēram, elektromehāniķi ir ārkārtīgi pieprasīti. No nozares puses ir simtprocentīgs atbalsts akadēmijas autonomijai, tomēr Jūras akadēmijai ir jābūt motivētai strādāt, lai sniegtu izglītību visaugstākajā līmenī," savu viedokli pauda A. Sidorenko.

Latvijas Jūras akadēmija ir akreditēta līdz 2024. gada 31. decembrim. Kas būs pēc tam? To neviens nezina. Vai Jūras akadēmija spēs izpildīt kritērijus par zinātniskā darba apjomu, kas no akadēmijas zinātnieku korpusa prasa aptuveni 40 publikāciju gadā? LatJA pasniedzējs Aleksandrs Gasparjans ir pārliecināts, ka akadēmijas kapacitāte to nevar paveikt, bet pasniedzējs Ēriks Koržeņevskis uzskata, ka par akadēmijas autonomiju ir jāpieņem politisks lēmums. "Kā jūrnieki var bīdīt zinātni? Nesaprotu!"

Tikšanās reizē jūrniecības nozares pārstāvji nesaņēma skaidru atbildi uz jautājumu, vai pati Jūras akadēmija tiešām vēlas saglabāt autonomiju. Rektore Kristīne Carjova atsaucās uz saraksti ar Izglītības un zinātnes ministriju un citēja fragmentus no ministrijas amatpersonu atbildēm. Vēl kāds bikli iebilda, ka gadījumā, ja akadēmija skaidri pateiks, ka vēlas autonomiju, tad sabojās jau tā ne visai labās attiecības ar IZM. "Kas notiks ar mums? Vajadzīgas garantijas. Kas notiks, ja nepieņemsim IZM viedokli, vai zaudēsim finansējumu?" Akadēmija ir relatīvi piesardzīga, jo uzskata, ka tai pietrūkst instrumentu, kas ļautu brīvi paust savu viedokli, un tikpat piesardzīgi lūdz jūrniecības nozares atbalstu.

Godīgi sakot, jūrniecības nozares speciālisti šoreiz ir pa īstam nokaitināti. Un ne tikai uz Izglītības un zinātnes ministriju vai Saeimu, bet arī uz Latvijas Jūras akadēmijas vadību, kas ieņēmusi nogaudošu pozīciju. Skarbākie vīri ir visai skaudri attiecībā uz rektori, zinot, ka viņa uz Jūras akadēmiju ir nākusi no Rīgas Tehniskās universitātes. "Ar to viss

ir izteikts!" saka kāds kapteinis, kura vārdu šoreiz nepublicēšu.

LatJA rektore Kristīne Carjova uzskata, ka jautājums nav vienkāršs un viennozīmīgi atbildams. Jūrniecības nozare no akadēmijas gaida izlēmīgu rīcību, tomēr visi aizmirst, ka LatJA ir IZM pakļautībā un akadēmija var rīkoties tikai likuma robežās. Pēdējā mēneša laikā ir notikušas vairākas tikšanās gan IZM, gan LatJA, tai skaitā arī LatJA Senāta sēde. Jautājumu projām ir vairāk nekā atbildu. Kristīne Carjova izteica nožēlu, ka reizēm diskusijās ar nozares pārstāvjiem ieskanas personisku apvainojumu notis, un tas nekādā gadījumā nav labākais risinājums. "Esmu Jūras akadēmijas patriote, tāpēc uzskatu, ka mums visiem kopā vajadzētu strādāt, lai pieņemtu saprātīgāko un ilgtspējīgāko jūrniecības izglītības koncepciju un nozares atbalsts akadēmijas pastāvēšanai būtu izteikts ne tikai vārdos, bet reizēm arī reālā finansējumā, piemēram, studentu stipendijām, un vislielākais paldies par atbalstu pienākas Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai," sacīja Kristīne Carjova.

2021. gada 16. decembrī notika Augstākās izglītības padomes (AIP) sēde, kurā Izglītības un zinātnes ministrijas pārstāvis iepazīstināja ar jūrniecības izglītības konsolidācijas modeli, kas paredz LatJA un LJK pievienošanu RTU. Sēdē piedalījās IZM Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktors Dmitrijs Stepanovs, SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma, LatJA rektore Kristīne Carjova un attālināti LJK direktors Vladimirs Dreimanis. Jūrniecības nozares pārstāvji pauda jau iepriekš izteikto viedokli, ka nozares organizācijas neatbalsta IZM piedāvāto, pat uzspiesto modeli, bet AIP padomes locekļi norādīja, ka konsolidācija un lietišķo zinātņu augstskolu integrācija ir īstenojama tikai ar nozares atbalstu. Pagaidām lēmums par LatJA un LJK pievienošanu RTU netika pieņemts, tāpēc IZM uzdeva LatJA izveidot darba grupu, kurā strādās LatJA, RTU, IZM, SM un AIP, kā arī nozares pārstāvji, lai izveidotu konsolidācijas modeli, kas būtu pieņemams jūrniecības nozarei. ■

Anita Freiberga

Kas saliks pareizos akcentus?

Sasveicinoties Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis izsaka cerību, ka Liepājas Jūrniecības koledža sagaidīs ne tikai šos, bet arī nākamos Ziemassvētkus. Pāris gadus neesmu bijusi koledžā, tāpēc, no malas raugoties, šķiet, direktors panācis, ka daudzas lietas ir mainījušās, tomēr Dreimanis tam īsti nepiekrīt. "Es teiktu, ka astoņu gadu laikā, kamēr esmu koledžas direktors, mainījies ir visai maz, jo no tām iniciatīvām un plāniem, ar kurām esam nākuši un ko ierosinājuši visos līmeņos, īstenojušies vien kādi desmit procenti. Tomēr to, kas pašiem ir pa spēkam, mainām, un valdība Izglītības un zinātnes ministrijas personā to arī apstiprina, tāpat arī Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs to akceptē. Žēl tikai, ka tas notiek pārāk lēni un izdarīts ir mazāk, nekā bija iecerēts," saka Vladimirs Dreimanis.

Kā jau visas jomas, arī izglītības sfēru ir ietekmējusi koronavīrusa pandēmija, kas ilgu laiku skolu, koledžu un augstskolu jaunatni nolika attālinātā mācību procesā. "Šogad ļoti izjutām sekas tam, ka kovidā dēļ nevarējām klātienē tikties ar skolu jaunatni un stāstīt par jūrnieka profesijas apguves iespējām koledžā. Ļoti iespējams, ka tālmācības dēļ jaunos cilvēkus ir pārņēmusi tāda kā apātija, bet visa rezultātā šajā mācību gadā aptuveni piecpadsmit cilvēku mazāk izrādīja interesi par mācībām Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolā. Ja koledžas studenti ir uzņemti pietiekamā skaitā, tik, cik bijām plānojuši, tad jūrskolā ir jūtams studējošo trūkums. Te zināmā mērā negatīvu lomu nospēlēja Izglītības un zinātnes ministrijas ne-noiektā attieksme gan pret Latvijas Jūras akadēmijas, gan Liepājas Jūrniecības koledžas statusu nākotnē. Politiskā ziņā par jūrniecības izglītības sistēmu joprojām nav mērķtiecīga un tālredzīga skatījuma. Tas, ka šogad jūrskolā uzņemām mazāk audzēkņu, varbūt vēl nav jāuztver kā kritiska situācija, bet, runājot par tendencēm kopumā un ņemot vērā arī demogrāfisko situāciju, kas visā Eiropā nav tā labākā, kā arī konkurenci ar citām mācību iestādēm, tomēr esam problēmas priekšā."

Ļoti svarīgs ir jūrskolas posms

Koledžas direktoram, protams, ir pilnīga taisnība, kad viņš pauž bažas

par jauniešu nelielo ieinteresētību jūrnieka profesijas apguvē, arī pasaules tendences liecina, ka jaunieši neizrāda īpašu vēlmi apgūt jūrnieka profesiju, jo studiju process ir grūts un jūrnieka darbs ir saistīts ar prombūtni no krasta un ģimenes, bet pasaules flote izjūt jūras virsnieku deficītu, tāpat trauksmi par to ceļ arī IMO. "Protams, tas nav nekas jauns," saka Dreimanis. "Jau pirms gadiem četriem, apmeklējot līdzīgu koledžu Amerikā, mūsu kolēģi dalījās savā pieredzē un stāstīja, ka jūrnieku specialitāti nevar popularizēt, kā argumentu minot labu atalgojumu, jo arī krastā var labi nopelnīt. Piedevām mūsdienu jaunajiem cilvēkiem vairs nešķiet pieņemami četrus vai sešus mēnešus pavadīt jūrā un būt šķirti no krasta dzīves."

Vladimirs Dreimanis uzskata, ka milzīga problēma ir jauniešu zemais izglītības līmenis vispārizglītošajās skolās, gan absolvējot 9. klasi, gan iegūstot vidusskolas diplomu. "Pirmos divus jūrskolas gadus nākas mācīt to, ko viņi nav iemācījušies deviņu gadu laikā, jo diemžēl jaunieši nav ieguvuši pat tik primitīvas prasmes, lai atšķirtu vīli no āmura, nemaz nerunājot par zināšanām matemātikā un citos priekšmetos," satraukumu pauž koledžas direktors. "Tā kā pats pasniedzu astronavigāciju, droši varu teikt, ka jaunieši dzīvo plakanā attēla informatīvajā vidē, visu uztverot caur telefona attēlu, bet diemžēl tam nav reālas saiknes ar īsto pasauli, tāpēc viņi nespēj vizualizēt redzēto plakanajā attēlā, un

tas rada nopietnas bažas, kā vispār jauniešus profesionāli sagatavot, šajā gadījumā runājot par jūrnieka profesiju. Pagaidām mums izdodas noturēt minimālo līmeni. Protams, ir tiešām ļoti spējīgi jaunieši, stipri vien virs vidējā līmeņa, un mēs viņiem paredzam gaišu nākotni un izdevušos profesionālo karjeru. Bet, domājot par tiem, kurus izvelkam minimālajā līmenī, lieliski saprotam, ka profesionālā ziņā viņi nav īsti sagatavoti, tāpēc zināšanu pilnīgošanai noderētu vēl kādi īpaši kursi. Tomēr esmu cieši pārliecināts, ka tieši jūrskolas posms ir ļoti noderīgs un vajadzīgs, tas dod pamatu tālākajai profesijas apguvei koledžas līmenī, jo jūrskolas laikā audzēkņi iegūst to zināšanu bāzi, kas ļauj daudz vienkāršāk un produktīvāk ar viņiem strādāt nākamajā izglītības pakāpē, kad beidzot varam sākt runāt vienā valodā. Koledžas studenti jau ir bijuši jūras praksē, tāpēc lieliski apzinās, cik liela nozīme ir tām teorētiskajām zināšanām, ko māca koledžā, ka tās nav nekādas blēņas, bet reāli nepieciešamas zināšanas, lai sekmīgi strādātu profesijā. Šķiet, ka vispareizākais ir jūrskolā ielikt profesionālo zināšanu pamatus un pēc tam turpināt mācības koledžā, iegūstot pirmā līmeņa augstāko izglītību."

Kā noturēt profesionālo līmeni?

Kamēr Latvijā Izglītības un zinātnes ministrija diskutē, ko ar ko apvienot vai likvidēt, pasaulē jūrniecības

izglītības mācību iestādes spriež par jaunajām tendencēm jūrniecībā, kas nozīmē, ka neizbēgami būs jānotiek pārmaiņām arī jūrniecības izglītībā, tāpēc pasaulē saistībā ar jūrniecības izglītību uzsvars tiek likts uz izglītības standartu celšanu un tehnoloģiju pieejamību. Tehnoloģijas strauji attīstās, tāpēc arvien aktuālāks kļūst jautājums, kas strādās un pārvaldīs šīs tehnoloģijas, kā mācību procesu padarīt atbilstošu jaunajam laikmetam? Vladimirs Dreimanis ir pārliecināts, ka brīnumi nenotiek. "Ja mūsu valsts neatceras, ka tā ir jūras valsts, mēs būsime spiesti zaudēt savas labās pozīcijas pasaules jūrnieku darba tirgū," saka Dreimanis. "Pagaidām varam būt lepni, ka esam pirmajā vai otrajā vietā Eiropā jūrnieku skaita ziņā pret iedzīvotāju skaitu valstī, bet diemžēl jauno jūrnieku izglītošanu velkam tikai mēs – trīs jūrniecības mācību iestādes un Jūrnieku reģistrs, bet no valsts nesajņemam faktiski nekādu atbalstu. Izskatās, ka politiķi ir aizmirsuši, ka Latvija taču atrodas pie jūras. Gribu teikt vēl vairāk: politiķi nāk un iet, bet, kamēr ir savos amatos, viņi mēdz sacelt tādu vilņošanu, kas mūsu kuģi mētā no viena krasta uz otru. Taču, tēlaini runājot, mūsu komanda joprojām ir uz šī kuģa, tā zina, kā kuģi vadīt un noturēt uz ūdens, tikai diemžēl pats kuģis pa to laiku sāk novecot. Kamēr politiskā vara nesaprātis, ka bez tās atbalsta mūsu resursi ātrāk vai vēlāk beigsies, uz labām izredzēm nav ko cerēt. Atkal varu piesaukt Amerikas pieredzi, arī Ķīnas un Polijas pieredzi, kas parāda, ka jūrniecības mācību procesā nepieciešamas tehnoloģijas – trenāžieri, simulatori un laboratorijas, tāpēc izglītības nozares vadītājiem vajadzētu saprast, ka modernas studiju iespējas topošajiem jūrniekiem nav mūsu kaprīze, tas nepieciešams civilizētam mācību procesam. Daudzviet pasaulē jūrniecības mācību iestādes saņem valsts atbalstu, piemēram, tie ir valsts pirkti kuģi, kas pēc tam tiek nodoti mācību iestādēm, tās ir valsts programmas, kas paredz simulatoru savlaicīgu iegādi, bet es līdz pat šai dienai jutos tā, it kā modernu mācību rīku iegāde būtu mūsu pašmērķis, ka tie vajadzīgi triju mācību iestāžu vadībai un Jūrnieku reģistra vadītājam Jāzepam Spridžānam personīgi.

Vladimirs Dreimanis.



Lai gan mēs, triju jūrniecības skolu vadītāji, esam pietiekami daudz grauzušies, tie tomēr ir bijuši darba momenti, jo pieredze nāk ar laiku, un tikai ar laiku rodas izpratne par to, kā lietas labāk darāmas."

Un arī šajā ziņā Vladimiram Dreimanim jāpiekrīt, jo trīsdesmit gadu laikā tiešām piedzīvots daudz. Tomēr jāspēj raudzīties nākotnē un pieņemt saprātīgus lēmumus. Kad jautāja LJK direktoram, vai jūrniecības izglītības iestāžu vadītājiem ir izdevies nonākt līdz kopīgam viedoklim par to, kādai jābūt jūrniecības izglītības sistēmai, Dreimanis atbild apstiprinoši. "Jā, ir! Bet politiķiem mūsu kopīgais redzējums par to, kā jāizskatās jūrniecības izglītības sistēmai, ņemot vērā, ka jūrniecības izglītība ir specifiska, tomēr nešķiet pieņemams. Ja kaut viena no vadošajām partijām kaut ar pušplēstu vārdu savās programmās būtu pieminējusi, ka Latvija ir jūras valsts, tāpēc jūrniecības nozare ir svarīga, iespējams, lietas notiktu savādāk. Pagaidām Latvijas jūrnieki starptautiskajā darba tirgū reitinga ziņā atrodas vienā no pirmajām vietām, un tas ir augsts sasniegums, bet ar to vien nepietiek, jo arī topošie speciālisti ir jāpagatavo augstā profesionālā līmenī. Tie līdzekļi, kas jāiegulda šo speciālistu sagatavošanā, tiešām ir lieli. Piemēram,

lai iegādātos desmit stacijas ECDIS apmācībai, nepieciešami aptuveni trīs simti tūkstoši eiro, un šādi līdzekļi no gaisa nekrit. Koledža tādu naudu varētu nopelnīt, ja gadus trīs četrus krātu un citam nekam līdzekļus netērētu. Naudu var iegūt no Eiropas Savienības projektiem, bet Eiropa finansējumu piešķir uz konkurences pamata, un tas nozīmē, ka Liepājas Jūrniecības koledžai ir jākonkurē ar mācību iestādēm, kas sagatavo lauksaimniecības, kokapstrādes vai kulinārijas speciālistus. Protams, arī viņiem ir savs redzējums, ko darīt ar iegūto finansējumu, bet ir jautājums, vai mums, piemēram, ir vajadzīgi tik daudzi pavāri? Vai pēc izglītības iegūšanas viņi tiešām visi ir nodarbināti savā profesijā, kā tas ir jūrnieku gadījumā, un vai šis finansējums dod atdevi un labumu Latvijas ekonomikai?"

Jūrniecības izglītības konsolidācijas plusi un mīnusi

Jūrniecības nozare Izglītības un zinātnes ministrijai piedāvāja savu redzējumu, kā vajadzētu veidot jūrniecības izglītības sistēmu Latvijā, uzsvaru liekot uz divām lietām – konsolidāciju un autonomiju, ar šiem

▶▶▶ 18. lpp.

▶▶▶ 17. lpp.

jēdzieniem saprotot neatkarīgu, iekšēji konsolidētu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu, ko veido Latvijas Jūras akadēmija, abas jūrniecības koleģijas un augstākās izglītības iestāžu struktūrā esošās jūrskolas (programmu klāsts atbilst LKI 4.–7. līmenim), kas ir specializēts kuģu virsnieku sagatavošanā jūrniecības starptautiski reglamentētajās profesijās. Daudzu gadu garumā tieši konsolidācija ir bijusi neatrisināma problēma, tāpēc vaicāju Vladimiram Dreimanim, vai tagad lietas ir mainījušās un vai arī viņš ir jūrniecības izglītības konsolidācijas atbalstītājs? "Ir jautājumi, kas jāprojām ir apspriežami, un ļoti gribētos, lai Latvijas Jūras akadēmija pirmām kārtām definētu savus mērķus un saprastu savu lomu šajā izglītības iestāžu hierarhijā. To jau ne vienu vien reizi esmu teicis, ka labprāt redzētu, ka metodiskās lietas un pedagogu kvalifikācijas celšanas jautājumus uzņemtos veikt un vadīt akadēmija, bet Liepājas Jūrniecības koledža un "Novikontas" Jūras koledža kā pirmā līmeņa augstākās izglītības iestādes liktu akcentu tieši uz šī līmeņa speciālistu sagatavošanu, kā tas tagad arī notiek. Saliekot nepieciešamos un pareizos akcentus, akadēmijai patiešām ir lielas iespējas tālākai attīstībai. Visi būs ieguvēji, ja iziesim no tās konfliktu zonas, kurā visu laiku esam mēģinājuši cits citu apspēlēt, pierādot, ka esam labāki profesionāļi. Profesionāļi esam mēs visi, tikai katrs spēlējam savu lomu. Ja mēs to jau senāk būtu definējuši, tad nebūtu nevajadzīgo domstarpību pašu izglītības iestāžu starpā, jo mēs taču cits citu varam lieliski papildināt.

Ar "Novikontas" Jūras koledžu esam sprieduši, kā šī konsolidētā izglītības sistēma varētu izskatīties, un nonācām pie pārliecības, ka tā varētu būt piramīda, kurā nākamais izglītības līmenis nebalstītos uz iepriekšējā pamatiem, bet būtu integrēts pašā piramīdā. Strādājot šāda modeļa ietvaros, mēs iegūtu laiku speciālistu sagatavošanai, tāpat būtu ieguvēji arī finansiālajā ziņā. Vēl pirms pandēmijas sākām veidot sadarbību ar "Novikontas" Jūras koledžu, jo likums ļauj veidot partnerību starp valsts un privātajām struktūrām, un šādu sadarbības modeli atbalstīja



Topošajiem kuģu vadītājiem navigācijas un manevrēšanas laboratorijā nodarbinu vada pasniedzējs Nauris Upenieks.



Mācību process LJK bibliotēkā.

iepriekšējā izglītības ministre, tomēr pandēmija projektu ir nedaudz piebremzējusi, tāpat īsti nav zināms, vai to atbalsta arī esošā izglītības ministre. "Novikontas" Jūras koledža bija gatava par saviem līdzekļiem palīdzēt attīstīt mūsu koledžas materiāli tehnisko bāzi, pērkot treniņierus un attīstot šeit mācību centra darbību, piemēram, kursus. Idejas iniciators bija "Novikontas", un viņi ir atklāti savās darbībās un neslēpj savus mērķus. Zināma sadarbība notiek jau tagad, jo mēs sūtām savus pasniedzējus mācīties pie "Novikontas" instruktoriem, no kuriem tiek pārņemta pieredze, kas ļauj uzlabot mācību kvalitāti un sniegt plašākas



Mašīntelpas vadības laboratorijā zinības apgūst topošie kuģu mehāniķi pasniedzēja Zigurda Puklāva vadībā.

zināšanas mūsu koledžas studentiem. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka mūsu galvenais un kopīgais mērķis ir kvalitatīvu, augstākā līmeņa jauno speciālistu sagatavošana starptautiskajam darba tirgum, nevis nevajadzīga matu skaidīšana, cīnoties par galveno lomu, pierādot, kurš ir labākais. Kā jau teicu, ir lietas, kas vēl saskaņojamas, bet manā skatījumā galvenais ir tas, ka jūrniecei nozarē visi esam vienojušies, ka profesionālas lietas nedrīkst pieņemt politiskā līmenī, neskatoties uz reālo situāciju un vajadzībām. Ja tik īpašu nozari kā jūrniecei ļaus attīstīt nozares speciālistiem, varam būt pārliecināti, ka kuģis no kursa nenovirzīsies, ka sistēma tiks sakārtota un strādās pēc labākajiem principiem. Ne reizi vien izglītības nozares ļaudīm esmu teicis, ka viņi, it kā labu gribot, cenšas braucošam vilcienam nomainīt riteņus, kas būtu tas pats, kas jūrā kuģim nomainīt dzenskrūvi. Bet politiķi, kuri ir atbildīgi par izglītības jomu, tieši tā tagad mēģina rīkoties, nākot ar saviem priekšlikumiem par jūrniecei izglītības sistēmas sakārtošanu, un nekādi nespēj saprast, ka tā nedrīkst darīt. Ja vēlas mainīt pilnīgi visu struktūru, tad jāveido pilnīgi jauna skola, kur neviens no līdzšinējiem darbiniekiem nav iesaistīts, un kādā jaukā dienā visus studentus no esošajām mācību iestādēm jāielek jaunizveidotajā. Varbūt tad visu varētu sākt no jauna, bet vai valstij šādam scenārijam ir nauda?

Ja valstiski skatītos, piemēram, uz Eiropas Savienības finansējuma izlietošanu, tad vajadzētu izveidot valsts programmu, kas atbalstītu tos projektus, kas ilgtermiņā valstij dotu vislielāko labumu. Taču tam nepieciešams politisks lēmums, bet mēs joprojām stāvam pie vecās, sastās siles, un vēl arvien Liepājas Jūrniecei koledžai nākas cīnīties ar

Latvijas Jūras akadēmiju par Eiropas fondu līdzekļiem un pierādīt, kurš projekts ir labāks, un tas ir absurds. Politiķi nespēj nedefinēt, kāds ir valsts mērķis, tāpēc nav attīstības, bet jūrniecei nozarē lielā mērā viss balstās uz entuziasmu."



Pasniedzējs Pāvels Sereda (otrais no labās) LJK darbnīcā koledžas audzēkņiem vada praktiskās nodarbības.

Koledžu liktenis pagaidām neskaidrs

Daudz diskutēts par koledžu vietu jaunajā valsts izglītības sistēmas projektā, bet Vladimirs Dreimanis ar nožēlu secina, ka viņš kā Liepājas Jūrniecei koledžas direktors īsti nezina, kas šo mācību iestādi nākotnē sagaida. "Pašlaik esam neskaidrībā. "Novikontas" Jūras koledžu neskar Izglītības un zinātnes ministrijas lēmumi, bet mēs esam ministrijas tiešās pakļautības mācību iestāde, tāpēc kaut rīt ministrija var pieņemt lēmumu slēgt Liepājas Jūrniecei koledžu, un mēs tam nevarēsim pretoties, jo valsts šo mācību iestādi ir dibinājusi, tāpēc var lemt tās likteni. Bet nevajadzētu aizmirst, ka esam vienīgā mācību iestāde ar simt četrdesmit piecu gadu bagātu vēsturi un šeit visos laikos ir sagatavoti profesionāli jūrniecei. Mēs sagatavojam profesionālus speciālistus, nepretendējot uz zinātnisko un akadēmisko vidi.

Esam turpinājuši darbu arī pandēmijas apstākļos, lai gan jāteic, ka attālināti mācīt speciālos jūrniecei priekšmetus un vispār mācīt attālināti ir problēma, jo īsti nevar pārliecināties, vai studenti saprot to, ko viņiem māca, tāpēc pilnīgi droši varu teikt, ka profesionālā izglītība zaudē no attālinātās apmācības. Arī pasniedzējiem tas ir bijis liels izaicinājums, jo līdz šim nav bijusi pieredze attālināti lasīt profesionālo priekšmetu lekcijas. Jāsaka paldies jūrniecei reģistram, kas kā neidentificēts students regulāri pieslēdzās attālinātajam mācību procesam, lai pārliecinātos, kā tas notiek. Laiki ir mainījušies, un tas liek pārkārtot domāšanu."

Sarunas beigās Vladimirs Dreimanis ar nožēlu secināja, ka politiķi tikai izliekas, ka uzklasa nozares speciālistus, tomēr viņu profesionālo redzējumu neņem par pilnu, tāpēc iecerētās reformas virza, ignorējot nozares viedokli. Un arī šajā ziņā koledžas direktoram ir taisnība. To apliecina kaut vai Izglītības un zinātnes ministrijas līdz šim piešķirtais finansējums, no kā atkarīga jūrniecei izglītības iestāžu uzturēšana, izglītības nozares vispārējo normu un materiāli tehniskā aprīkojuma nodrošināšana. Tas ir neadekvāts tik specifiskas izglītības kā jūrniecei izglītība nodrošināšanai un ir vismaz divas reizes mazāks nekā mākslas, mūzikas un horeogrāfijas speciālistu sagatavošanai. "Pateicoties izglītības koncepcijai, ko izstrādājusi jūrniecei nozare, Latvijas jūrniecei izglītības sistēma un mācību iestādes varētu kļūt par vadošo institūciju Baltijas reģionā, taču, visticamāk, politiķi šādu iespēju nesaskata un pat nepieļauj," uzskata Vladimirs Dreimanis. ■

Anita Freiberga

JA piedalās Karjeras dienā Madonas Valsts ģimnāzijā

24. novembrī Madonas valsts ģimnāzijā notika Karjeras diena, kas šogad tika organizēta attālināti. Latvijas Jūras administrācija 11.–12. klašu skolēnus tiešsaistē iepazīstināja ar jūras virsnieka profesiju un iespējām apgūt šo specialitāti jūrniecei augstākajās mācību iestādēs.

Līdz Covid-19 pandēmijas sākumam karjeras dienas Madonas Valsts ģimnāzijā norisinājās katru gadu, un tajās regulāri piedalījās arī JA kopā ar dažādu nozaru pārstāvjiem un Latvijas augstskolu speciālistiem. Madonas Valsts ģimnāzija ir viena no skolām, kas

līdz pandēmijas sākumam regulāri piedalījās jūrniecei nozares konkursā "Enkurs", un gandrīz katru gadu vairāki šīs skolas absolventi ir turpinājuši mācības kādā no jūrniecei nozares augstākajās izglītības iestādēm. ■

Latvijas Jūras akadēmija strādā pie inovatīvas zivju apstrādes sublimācijas tehnoloģijas projekta

Latvijas Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova uzsver, ka zinātniskā pētniecība ir joma, par kuru daudzi saka: ko tad jūs tādu izgudrosiet, ja viss jau ir izgudrots?! Bet viņa ir pārliecināta, ka zinātniskā pētniecība dod to jaudu, kas ļauj veidoties labvēlīgai videi, lai zinātniskajā darbā var iesaistīties arī studenti. "Tā rodas pētniecība zinātniskajā darbā un pētījumos, kā arī tēmas, ko studenti jau tālāk var attīstīt savos kursa darbos un diplomdarbos, un tas viss ļauj studentiem attīstīt inovatīvu domāšanu," saka Kristīne Carjova. "Tā ir kapacitāte, kas veidojas ap zinātnieku grupu, piedevām tās ir laboratorijas, kas tiek veidotas, pateicoties zinātniskās pētniecības projekta finansējumam, un pēc tam jau šo laboratoriju var izmantot daudz plašākiem mērķiem bakalaura studiju programmu studenti un maģistranti savu diplomdarbu izstrādei, tāpat laboratorijas tiek izmantotas arī mācību procesā. Tieši tā akadēmija papildina un attīsta savu materiāli tehnisko bāzi, un pašlaik tas ir vienīgais reālais finansējuma piesaistīšanas veids, jo nekādu citu fondu vai finansējuma avotu nav. Vēlos uzsvērt, ka mēs savus zinātniskās pētniecības darbus balstām sabiedrības reālajās vajadzībās, un es to drīzāk sauktu par industriālo zinātni."

LJA pašlaik strādā pie trim pēcdoktorantūras pētniecības darbiem: inženierzinātņu doktore un LJA pētniece Gerda Gaidukova strādā pie Pēcdoktorantūras pētniecības atbalsta programmas finansētā projekta "Biopolimēru kompozītu vides ietekmes novērtēšana 3D drukai un pielietojumam Baltijas jūras reģiona jūrniecības nozarē", pie projekta "Zaļās tehnoloģijas risinājumi kuģa ekoeftektivitātes paaugstināšanai Baltijas jūras vides ilgtspējībai un cilvēka veselības apdraudējuma samazināšanai" strādā pētniece Renāte Kalniņa, šajā darbā iesaistot arī vienu doktoranti un trīs maģistrus, kā arī akadēmijas bakalaura studentus, kuriem ir interese par šo tematu, un par šiem diviem projektiem varat

lasīt divos iepriekšējos žurnāla numuros ("Jūrnieks" Nr.3 un Nr.4).

Darbu pie trešā Pēcdoktorantūras pētniecības atbalsta programmas finansētā projekta "Inovatīvas zivju apstrādes sublimācijas tehnoloģijas izstrāde universāla sabalansēta uztura izveidošanai ar augstu uzturvērtību un ilgstošu uzglabāšanas laiku" (Nr. 20-00-F01101-000002), kas tiek veikts ar Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda un Rīcības programmas zivsaimniecības attīstībai 2014. – 2020. gadam pasākuma "Inovācija" līdzfinansējumu, Latvijas Jūras akadēmijā sācis pētnieks Jānis Baroniņš.



Projekta īstenošanas laiks ir no 2020. gada 1. novembra līdz 2022. gada 31. oktobrim, un tā mērķis ir inovācija zvejniecībā un zivju, vēžveidīgo un mīkstmiešu apstrādē, izstrādājot ekoloģiskās pārstrādes tehnoloģiju, kas ļauj ražot bioloģiski vērtīgus, videi draudzīgus augstas kvalitātes produktus, kuri nesatur kancerogēnus, eļļas, konservantus un citus piemaisījumus pārtikas produktos ar ilgu glabāšanas laiku. Izstrādātā tehnoloģija nodrošinās ilgstošu uzglabāšanu, nezaudējot iepriekš iegūto produktu garšu un smaržu.

Projekta īstenošanā piedalās arī divi sadarbības partneri – biedrība "Latvijas pārtikas uzņēmumu federācija" (LPUF) un biedrība "Zvejniecības biedrība Kolka", un tā izmaksas ir 391 880 eiro, no kuriem 90% jeb 352 692 eiro finansē Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds, un finansējuma saņēmējs ir Latvijas Jūras akadēmija.

Jānis Baroniņš: "Pētījums ir uzsākts, un projekta pirmajā fāzē veicam izpēti un strādājam pie laboratorijas izveidošanas. Cilvēki lieliski zina, kas ir žāvētas vai sālītas zivis, bet viņiem ir visai neliela informācija, kas tad ir sublimētas zivis, tāpēc pagaidām vēl nevaram sagaidīt sabiedrības viedokli par šādas produkcijas nepieciešamību.

Strādājot pie projekta, mūsu mērķis ir svaigas zivis ar īpašas tehnoloģijas palīdzību izžāvēt līdz aptuveni septiņu desmit procentu mitruma pakāpei. Rezultātā iegūsim sausu zivi, kur neliels mitrums procentos vairs neļauj vairoties baktērijām, jo tās žāvēšanas procesā ir gājušas bojā, bet piemērots iepakojums šo produkciju pasargā no kaitīgas ietekmes, piemēram, oksidēšanās, mitruma piekļūšanas, tāpēc produkts ir ilgstoši uzglabājams. Mūsu mērķis ir panākt, lai izejmateriālam, šajā gadījumā zivīm, kas pēc nozvejošanas jeb, kā mēs sakām, pēc nonāvēšanas ļoti ātri bojājas, derīguma termiņš būtu garāks. Esmu pārliecināts, ka mūsu piedāvātā apstrādes metode ir lielisks risinājums.

Kad patērētājs būs nolēmis zivis izmantot, tās uz kādu laiku jāiemērc ūdenī, un tās nebūs zaudējušas savas garšas īpašības un praktiski būs kā tikko nozvejotas. To, ka šāda apstrādes tehnoloģija produktiem saglabā garšas īpašības un uzturvērtību, pierāda šīs tehnoloģijas izmantošana augļu, dārzeņu vai gaļas apstrādē."

LJA rektore vēl piebilst, ka viens no lielākajiem projekta ieguvumiem, protams, ir studentu iesaistīšanās zinātniskajā darbā, tāpat akadēmijas ieguvums būs zinātniskā laboratorija, ko studenti arī turpmāk varēs izmantot savā mācību procesā. "Vēlos uzsvērt, ka mēs, strādājot pie zinātniskajiem pētījumiem, nekādā gadījumā neiejaucamies tās vai citas nozares kompetencēs, bet tieši nozare ir tā, kas novērtē un pasaka, kādu produktu tā vēlas saņemt, un tas tiešām apliecina, ka mēs specializējamies industriālās zinātnes laukā."

Sagatavoja Anita Freiberga

Glāzgovā noslēdzies COP26: uz papīra viss izskatās labi. Kādi būs darbi?

No 2021. gada 31. oktobra līdz 13. novembrim pasaules līderi tikās Glāzgovā Klimata pārmaiņu samitā jeb COP26. Ir pagājuši gandrīz 30 gadi, kopš pasaules līderi pirmo reizi sapulcējās, lai kolektīvi pievērstos klimata pārmaiņām. Apvienoto Nāciju Organizācija (ANO) aicināja valstis parakstīt Vispārējo konvenciju par klimata pārmaiņām, ar kuru katra valsts apņēmtos samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas. COP26 Glāzgovā bija viena no svarīgākajām konferencēm klimata pārmaiņu jomā kopš Parīzes nolīguma pieņemšanas. Noslēdzoties divu nedēļu ilgajām un nebūt ne vieglajām sarunām par klimata pārmaiņām, tika panākts ievērojams progress.

COP26 sanāksmes galvenie mērķi:

- apņemties īstenot vērienīgākus pasākumus siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai līdz 2030. gadam;
- apspriest pasākumus, kā pielāgoties nenovēršamajai klimata pārmaiņu ietekmei;
- palielināt finansējumu klimatrīcībai, jo īpaši jaunattīstības valstīm.

COP26 galvenais diskusiju temats bija, kā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz līmenim, kādā globālā sasilšana nepārsniegtu



UZZIŅAI

ANO Klimata pārmaiņu konference (COP26) ir liela mēroga pasākums, kurā sapulcējās līderi no visām pasaules valstīm, lai vienotos par to, kā pastiprināt globālo rīcību klimata krīzes pārvarēšanai.

1,5°C, kā piesaistīt lielākus finanšu resursus, lai palīdzētu jaunattīstības valstīm cīnīties pret klimata pārmaiņām, kā reāli panākt metāna emisiju

samazināšanos. Svarīgs konferences mērķis bija arī pabeigt darbu pie Parīzes nolīguma noteikumu kopuma, īpaši attiecībā uz 6. panta jautājumu, kas palika neatrisināts COP24 sanāsmē Katovicē un COP25 Madridē. Tas ļāvu pieņemt lēmumu par kopīgu laika grafiku un pārredzamus noteikumus saistību īstenošanā. Virzība uz šo mērķu sasniegšanu ir Slovēnijas prezidentūras galvenā prioritāte.

“Zinātnieki apgalvo, ka saglabāt globālo sasilšanu robežās zem 1,5 grādiem ir vislabākais veids, kā pasargāt planētu no klimata pārmaiņu bīstamās ietekmes. Taču patlaban pasaule īsti nevirzās uz šo mērķi, un globālā temperatūra pieaug. Lai gan COP26 panāca nozīmīgu progresu, ir vajadzīgi turpmāki centieni, lai

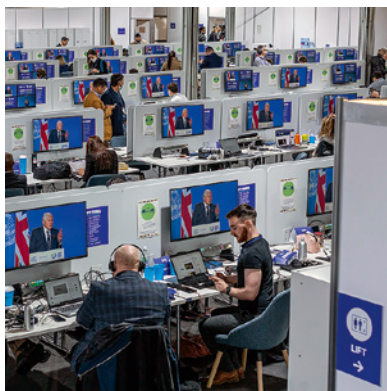
▶▶▶ 22. lpp.



▶▶▶ 21. lpp.

sasniegto 1,5 grādu mērķi," paziņojumā presei uzsvēra Eiropas Savienības prezidējošā valsts Slovēnija, kas pielika lielas pūles, lai veiksmīgi pārstāvētu ES viedokli COP26 Glāzgovā.

"COP26 konferencē Glāzgovā notika vēsturiskas globālas sarunas, kuru rezultātā tika panākta vienošanās par emisiju līmeņa pazemināšanu, pielāgošanos klimata pārmaiņām un finansējuma piesaistīšanu klimata neitralitātes sasniegšanai un atbalstam jaunattīstības valstīm. Klimata mērķu palielināšana ir būtiska, ja vēlamies samazināt vai ierobežot globālo sasilšanu krietni zem 2°C, vēl labāk līdz 1,5°C, salīdzinot ar pirmsindustriālo laikmetu, un līdz 2050. gadam panākt klimata neitralitāti," sacīja Slovēnijas vides un telpiskās plānošanas ministrs Andrejs Vizjaks.



Eiropa vēlas būt priekšgalā. Kāds bija ES vēstījums COP26?

Eiropas Savienība vēlas rādīt priekšzīmi un vadīt globālo cīņu pret klimata pārmaiņām. Gadu gaitā tā ir pieņēmusi dažus no pasaulē progresīvākajiem tiesību aktiem vides jomā un ir sasniegusi savus iepriekšējos emisiju samazināšanas mērķus. Šogad ES ir atjaunojusi ieceres klimata jomā saskaņā ar Parīzes nolikumu, apņemoties līdz 2030. gadam samazināt emisijas vismaz par 55% un ar Eiropas Klimata aktu padarot šo mērķi par juridisku pienākumu.

Tomēr klimata pārmaiņas ir globāli draudi, un ES nevar rīkoties viena pati, tāpēc COP26 laikā ES mudināja visus konferences

UZZIŅAI

Siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana ir aktuāls jautājums visā pasaulē. Lai līdz 2050. gadam transporta radītās emisijas samazinātu par 90%, procesā jāiesaistās visiem transporta veidiem, tostarp jūras transportam. 2020. gada septembrī Eiropas Komisija pieņēma priekšlikumu līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55% un ievirzīt ES uz atbildīga ceļa, kas ļautu tai līdz 2050. gadam kļūt klimatneitrālai. Šī mērķa sasniegšana nav iespējama, ja ir pieprasījums pēc alternatīvām degvielām, bet nav pieejamības jeb infrastruktūras, un otrādi.

dalībniekus paaugstināt saistības un pastiprināt darbības, ar ko samazina emisijas un pastiprina pielāgošanās centienus, lai Parīzes nolīguma mērķi būtu sasniedzami.

ES kā lielākā starptautiskā klimata finansējuma nodrošinātāja pilda savu apņemšanos sniegt finansējumu jaunattīstības valstīm, lai palīdzētu tām pārvarēt klimata pārmaiņu ietekmi. Un tā turpinās dot ieguldījumu, lai palīdzētu sasniegt globālo mērķi, proti, katru gadu līdz 2025. gadam mobilizēt 100 miljardus dolāru. ES aicina citas attīstītās valstis sniegt pašām savu ieguldījumu jaunattīstības valstu atbalstam.

Eiropas Komisija šā gada jūlijā nāca klajā ar tiesību aktu pakotni (vairāku jaunu tiesību aktu izdošana/izveide un esošo tiesību aktu grozījumu kopums), kuru mērķis ir vienlaicīgi vairākos sektoros izveidot regulējumu, kas veicinās strauju pāreju uz alternatīvajām degvielām ar daudz mazāku CO2 emisiju potenciālu, tādējādi radot alternatīvo degvielu pieprasījumu un pieejamību.

Attiecībā uz jūras transportu šo tiesību aktu priekšlikumi ietver:

- infrastruktūras izveidi ostās;
- akcīzes nodokļa atcelšanu fosilajām degvielām;
- uz tirgu vērstu pasākumu ieviešanu jūras transportam (jūras transporta iekļaušana Emisiju tirdzniecības sistēmā);
- SEG emisiju intensitātes uzskaiti uz kuģa, šo datu verificēšanu un ziņošanu.

Pēdējais tiesību akta priekšlikums (piemērojams kuģiem ar bruto tilpību virs 5000) ir veidots līdzīgi kā EU MRV regula, un tas paredz, ka kuģiem līdz 2050. gadam pakāpeniski jāsamazina minēto emisiju intensitāte par 75%. Paredzams, ka šis tiesību akta projekts stāsies spēkā 2025. gada 1. janvārī.

Eiropas Komisija paredz īstenot šādu modeli arī globāli – IMO līmenī, pasniedzot ambiciozo sistēmu emisiju mazināšanai no kuģiem kā labākās prakses piemēru.

IMO cenšas apliecināt savu statusu

Piedaloties COP26 darbā, arī IMO bija izvirzījusi noteiktu mērķi. Vispirms jau IMO centās skaidri pateikt, ka starptautiskā kuģošanas pasaulē ir neaizstājama un ir ļoti svarīga nozare visām pasaules valstīm. Tāpat IMO apliecināja atbalstu ANO ilgtspējīgas attīstības mērķiem un stratēģijai, uzsverot, ka IMO arī līdz šim vislielāko vēribu veļtījusi starptautiskajā tirdzniecībā iesaistīto kuģu SEG emisiju samazināšanai un arī turpmāk darīs visu iespējamo, lai sasniegtu nulles emisiju līmeni. COP26 konferences pirmajā dienā IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims atzina, ka konference lielā mērā noteiks notikumu gaitu IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 77. sesijā, kas sāksies 22. novembrī, un, to sakot, K. Lims nebija kļūdījies, tieši tāpat kā par to, ka MEPC 77. sesija būs sarežģīta.



Par to, ka MEPC 77. sesijā varētu iet karsti, liecināja Dānijas, Māršala Salu, Apvienotās Karalistes un ASV valdību kopīgais 1. novembra paziņojums, kurā bija teikts, ka šīs valstis centīsies mainīt IMO līdz 2050. gadam pasludinātos mērķus, lai panāktu emisiju nulles līmeni kuģošanā,



Kitaki Lims.

kas nozīmē dubultot jūras piesārņojuma samazināšanas apmēru. Bet 10. novembrī 21 valsts, tai skaitā ASV, Apvienotā Karaliste (AK), Francija, Vācija, Beļģija, Dānija, Itālija, Norvēģija, Japāna un Austrālija parakstīja kopīgu deklarāciju par zaļo kuģošanas koridoru (GSC) attīstīšanu. Šī deklarācija apliecina trīs lielo ES ekonomiku, kā arī ASV, AK un Japānas apņemību līdz šīs desmitgades vidum izveidot sešus GSC, bet līdz 2030. gadam vēl daudzus citus, un liecina par vēlmi sadarboties, lai samazinātu kuģošanas radītās emisijas.

ICS un IMO meklē naudu pētniecības attīstībai

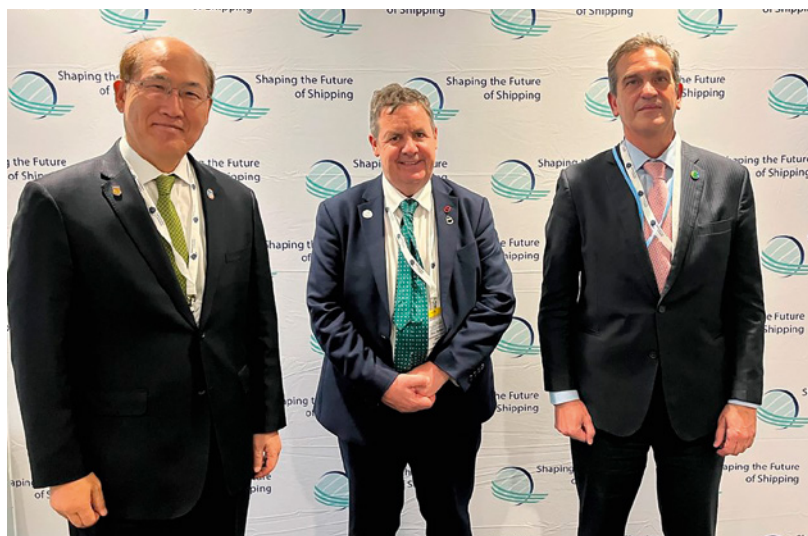
Nereti mēdz teikt, ka ceļš uz elli ir bruģēts ar labiem nodomiem, un bieži vien pirmais lielais, reizēm pat

nepārvaramais šķērslis, pret kuru atduras labie nodomi, ir naudas trūkums. Arī jauno un progresīvo klimata centienu pamatā viens no svarīgākajiem jautājumiem ir finanses.

Starptautiskās Kuģniecības palātas (ICS) un IMO ģenerāļsekretāri K. Lims un G. Platens COP26 klimata konferences blakuspasākumā "Shipping the future" tikās ar Zaļā klimata fonda (*The Green Climate Fund*, GCF) izpilddirektora vietnieku Havjeru Manzanaresu, lai citu jautājumu starpā diskutētu par to, kā paātrināt pētniecību nulles oglekļa emisiju sasniegšanai kuģošanā un ar IMO Jūrniecības pētniecības fonda (IMRF) starpniecību piesaistītu finansējumu GCF. Vispirms būtu nepieciešami 1,5 miljoni dolāru, lai GCF projekta "Project Preparation Facility" (PPF) ietvaros sāktu priekšizpēti darbus.

Jau 2019. gadā tika pieņemts lēmums izveidot IMO Jūrniecības pētniecības fondu, lai paātrinātu bezemisiju tehnoloģiju pētniecību un izstrādi, ko izmantot kuģniecībā. Tika lēsts, ka šā projekta attīstībai un pētniecības darbiem nepieciešami pieci miljardi dolāru, finansējumu iegūstot no kuģu bunkurēšanas nodevām divu dolāru apmērā par tonnu. Lai gan lēmums par fonda izveidi tika pieņemts pirms trim gadiem, ierosinājumu vēl nav apstiprinājušas IMO dalībvalstis.

Zaļā klimata fonda izpilddirektora vietnieks Havjers Manzanaress: "GCF atbalsta mērķi samazināt emisijas jūrniecības nozarē. Ierosinātais Jūrniecības pētniecības un attīstības fonds varētu nodrošināt jaunattīstības valstīm piekļuvi klimata tehnoloģijām, kas jautu samazināt kuģniecības nozares radīto CO2 apjomu, kas būtu ļoti apsveicami. GCF lepojas, ka ir pievienojies globālajam metāna izmešu samazināšanas solījumam, kam ir spēcīga sinerģija ar šo iniciatīvu, un atzinīgi vērtē centienus veicināt inovācijas, kas palielinās jūrniecības nozares ieguldījumu klimata pārmaiņu mazināšanā."



IMO ģenerāļsekretārs Kitaki Lims (no kreisās), ICS ģenerāļsekretārs Gijs Platens un Zaļā klimata fonda izpilddirektora vietnieks Havjers Manzanaress COP26 ietvaros rīkotajā konferencē "Shipping the future".



Gijs Platens.

ICS ģenerāļsekretārs Gijs Platens: "2019. gadā mūsu nozare nāca klajā ar priekšlikumu izveidot piecu miljardu ASV dolāru vērtu inovāciju fondu, lai sāktu pētīt tehnoloģijas, kas kuģošanas nozarei nākotnē ļautu sasniegt nulles emisijas. Šāda finanšu piesaiste ne par centu nepalielinātu

▶▶▶ 23. lpp.

nodokļu slogu, un valstu valdības raidītu skaidru vēstījumu, ka pasaule tiešām nopietni attiecas pret enerģētikas pārmaiņām un vēlas sasniegt izvirzītos klimata mērķus.”

IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims: “Esmu pateicīgs Zaļā klimata fonda vadībai par ieinteresētību COP26 iniciatīvās, kā arī par vēlmi atbalstīt IMO Jūrniecības pētniecības fondu. Ir veikta visa nepieciešamā sagatavošanās, lai nodrošinātu, ka varam sākt darboties, tiklīdz IMO dalībvalstis būs apstiprinājušas IMRF priekšlikumu. Vienīgais, kas mūs tagad var apturēt, ir dalībvalstu nevēlēšanās izpildīt saistības, ko tās uzņemas šeit, Glāzgovā.”

COP26 skaidri izgaismoja nākotnes scenāriju, kas paredz, ka līdz 2050. gadam galvenā uzmanība būs pievērsta bezoglekļa emisijām, tāpēc arī IMO nāksies revidēt savus līdzšinējos plānus. Nozares speciālisti domā, ka lielākā daļa ieinteresēto personu Glāzgovā apņēmas sasniegt vai vismaz samierinājās ar mērķi līdz 2050. gadam panākt kuģošanas nulles emisiju līmeni. ICS ģenerālsēkretārs Gijs Platens apliecināja, ka nozare ir apņēmusies nodrošināt oglekļa emisiju nulles līmeni, bet arī uzsvēra: “Ir vajadzīga pētniecība un jaunu tehnoloģiju izstrāde, kā arī tirgus cenu revīzija, lai kuģošanas nozarei nodrošinātu taisnīgu pāreju uz jaunajiem standartiem. Mums ir bijuši daudzi izaicinājumi, pieņemtas deklarācijas un izvirzīti mērķi, bet tagad pienācis laiks ķerties pie darbiem. Lietas ir jādara!”

Kuģošanas nozare ir sadrumstalota

Kuģošanas kopiena pasaulē ir tik sadrumstalota, ka tās vienots viedoklis neizskan ne IMO, ne ārpus tās, tāpēc nozares analītiķi pauž viedokli, ka kuģošanas nozarei ir jāuzņemas atbildība par situāciju, kādā tā nonākusi arī jautājumos par klimata pārmaiņām. Šāds viedoklis izskanēja COP26 ietvaros rīkotajā kuģošanas konferencē “Shipping the future”, ko kopīgi rīkoja ICS un IMO.

“Kuģošanas nozare, kas nodrošina kravu kustību pasaulē, faktiski nedara to viena, šajā procesā ir

iesaistītas daudzas institūcijas: kuģu projektētāji un būvētāji, klasifikācijas sabiedrības, degvielas ražotāji un piegādātāji, ostas un termināļi, un šo sarakstu vēl varētu turpināt, bet atbildība par CO2 emisijām ir jāuzņemas kuģu īpašniekiem un operatoriem,” savu viedokli pauda “Inter-cargo” prezidents Dimitris Falailios. “Kuģu īpašnieks pērk tādu degvielu, kāda ir pieejama, tādu, kādu piegādā ražotājs, bet attiecībā uz vides pārkāpumiem atbildība tiek prasīta tikai no kuģu īpašnieka, un tieši kuģu īpašnieks tiek uzskatīts par grēkazi vides apdraudēšanas jautājumos.”

Vienā no visu laiku lielākajām jūrniecības valstu un kuģniecības vadītāju sanāksmēm COP26 jūrniecības nozares līderi brīdināja: “Finansējuma trūkums videi nekaitīgu tehnoloģiju izstrādē ir lielākais drauds dekarbonizācijas mērķu sasniegšanai.”

Jūrniecības nozarē arvien pieaug neapmierinātība ar IMO darbību, kura diemžēl ir apliecinājusi savu bezspēcību jūrniecības regulēšanas jautājumos. Analītiķi uzsver, ka IMO nav jābūt lobistam, bet gan jūrniecības jomas regulatoram, taču reālā situācija liecina, ka IMO nepieder faktiskā vara jūrniecībā, jo savu “varu” uzspiež ASV, ES un Ķīna, un tā vien šķiet, ka IMO ir kautrīgi nobīdījusies malā.

“Šāda situācija varējusi izveidoties vien tāpēc, ka jūrniecības nozare nav spējusi apvienot spēkus svarīgu jautājumu lemsšanā, kā to ir spējušas autobūves un aviācijas nozares, lai virzītu uz priekšu un dokumentos iestrādātu savas intereses,” viedokli pauž “Seenergy Maritime” prezidents Stamatīs Tsantanis. “Jūrniecības nozare ir sadrumstalota daudzās grupās, un katrai no tām ir savas intereses, bet kuģošanas

nozarei būtu vajadzīga viena spēcīga balss, lai visi to nepārprotami sadzirdētu. Nenoliedzami, ka šodien akcents jāliek uz vides aizsardzības jautājumiem, bet vēlos norādīt: ja tad, kad sākas diskusijas par videi draudzīgas degvielas izmantošanu kuģu dzinējos, būtu izteiktas stingras prasības arī degvielas piegādātājiem, tagad tirgū būtu pieejams pietiekami liels daudzums degvielas ar zemu sēra saturu. Diemžēl šobrīd tādas degvielas nepietiek, bet atbildība par to gulstas uz kuģu īpašnieku pleciem.

Mūsu kopējam mērķim vajadzētu būt virzītam vides labuma virzienā, tad nevajadzētu diskutēt, kas maksās par vides standartu neievērošanu.”

Starptautiskā Enerģētikas aģentūra ziņo, ka saskaņā ar pašreizējiem politikas satvara scenārijiem un ražotāju iespējām zema oglekļa saturs un bezoglekļa kurināmais līdz 2030. gadam veidos mazāk par 3% no kuģniecības kopējā enerģijas patēriņa un līdz 2050. gadam – aptuveni vienu trešdaļu. Tas ievērojami atpaliek no nozares 2050. gada neto nulles emisiju mērķa.

Nozarei diskutējot par jūrniecības nozares nākotnes stratēģiju, tika panākta vienošanās, ka kuģošanas nozares lobēšana jāsāk Eiropas līmenī, tiekoties ar politiķiem un prezentējot gan nozares pienesumu ekonomikai, gan skaidrojot nozares specifiku un vajadzības, jo lielākā daļa Eiropas politiķu praktiski neko nezina par kuģošanas biznesu.

IMO un kuģošanas nozare ir pielikusi lielas pūles, lai Covid-19 pandēmijas apstākļos nodrošinātu jūrnieku drošību, kas pašreizējā situācijā kļuvusi visai trausla, tomēr nevar teikt, ka politiķi un valstu vadītāji ar lielu sapratni izturas pret nozares un jūrnieku vajadzībām.

Izskanējis viedoklis, ka Grieķija ir zaudējusi savu līdzšinējo ietekmi IMO. Panos Zahariadis, kurš 16 gadus IMO pārstāvēja Grieķiju, ir atzinis, ka Grieķijai vairs nav tāda balss, kāda bija iepriekš. “Tagad IMO it kā nedzird Grieķijas teikto, un tā, visticamāk, ir pašas Grieķijas vaina,” sacīja Zahariadis. “Tagad IMO vadošā ir Japānas balss, un tā lielāko akcentu liek uz kuģu būvi.”

COP26 ietvaros rīkotās paneldiskusijas "Jūrniecības dekarbonizācija" noslēgumā tās vadītājs "Euronav Ship Management" ģenerāldirektors Stamatīs Bourboulis sacīja: "IMO reizē ir svētība un lāsts. Lai gan tā ir starptautiska organizācija, reizēm tā nespēj rīkoties pietiekami starptautiski un pietiekami operatīvi pieņemt nepieciešamos lēmumus."

Glāzgovā kuģošanas nozares balss netika sadzirdēta

Kuģošanas nozarē iesaistītos COP26 nav atstājuši vienaldzīgus. Ir dažādi viedokļi. Kuģu īpašnieki, kuģošanas kompāniju pārstāvji, nozares asociācijas, valstu vadītāji un starptautisko organizāciju pārstāvji plašsaziņas līdzekļos pauž savas pārdomas par klimata konferenci COP26.



ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons uzskata: "Neto nulles oglekļa ceļš, ko mēs visi esam apņēmušies īstenot, nav sasniedzams bez strauja un vienota pētniecības un attīstības finansējuma pieauguma. Mēs zinām, kas ir jādara, bet mums ir vajadzīgs globāls risinājums, tai skaitā arī globālai ražošanai, lai nodrošinātu kuģošanas biznesu ar videi draudzīgu degvielu, un tas vēl jo vairāk ir svarīgi, domājot par jaunattīstības valstu iespējām."

"DNV Maritime" izpilddirektors Knuts Ērbeks-Nilsens: "Klimata problēmas, ar kurām tagad saskaramies, un visas jaunās liela mēroga apņemšanās ir jāsaskaņo ar politisko gribu, konkrētām darbībām un kapitālu, kas mums nepieciešams, lai ko sasniegtu."

Vēl ir daudz darāmā, lai bezoglekļa kuģniecības mērķi pārvērstu realitātē. Joprojām aktuāli ir liellelji jautājumi par alternatīvo degvielu

pieejamību, infrastruktūru, tehnisko un ekspluatācijas drošību un, protams, izmaksām. Lai atbildētu uz šiem jautājumiem, ir jāpastiprina pētniecības process un izmēģinājuma projekti pāri tradicionālajām nozares robežām, kas ir būtiski, lai mūsu nozarē veiksmīgi sasniegtu dekarbonizācijas mērķus."

"NYK Group Europe Ltd" prezidents Sveins Steimlers: "Japāna ir izteikusi nepārprotamu atbalstu nulles emisiju sasniegšanai kuģošanā līdz 2050. gadam, un COP26 šo iniciatīvu ir atbalstījusi. Tas nozīmē, ka mums tagad vajadzīga skaidra sapratne par to, kādas nākotnes degvielas ļaus sasniegt izvirzīto mērķi. NYK ir veikusi lielus ieguldījumus LNG dzinējos kā pārejas laika alternatīvā risinājumā, vienlaikus sperot lielus soļus jaunu dzinēju pētniecībā un izstrādē, izmantojot metanolu, ūdeņradi un amonjaku kā iespējamās nākotnes atjaunojamās enerģijas avotus, jo tiem pakāpeniski jāklūst pieejamiem. Mums ir nepieciešams, lai valdības visā pasaulē no runām pārietu pie darbiem, kas nepieciešami, lai sniegtu atbilstu jūrniecības nozarei, piemēram, pieņemot IMO priekšlikumus par piecu miljardu ASV dolāru finansējuma nodrošināšanu IMO Jūrniecības pētniecības un attīstības fondam."

"Sea Maritime News" apskatnieks un jūrniece ar 20 gadu stāžu Maikls Grejs uzskata, ka Glāzgovā kuģošanas nozares balss netika sadzirdēta. Viņš atļaujas ironizēt, ka pasaules valstu līderi strādāja garas stundas, dēdēja savu laiku, atraudami to miegam, lai paustu satraukumu par to, vai klimata pārmaiņu dokumenta tekstā pareizā vietā tiek liktas iekavas. Grejs, protams, nenoliedz, ka klimata problēmas ir jārisina, bet arī uzdod jautājumu: "Vai tiešām šie bija svarīgākie jautājumi laikā, kad pasaulē joprojām nav beigusies pandēmija, kad vislielākā uzmanība būtu jāpievērš uz Polijas un Baltkrievijas robežas notiekošajam, kad valda spriedze Taivānas šaurumos, nestabilitāte Tuvajos Austrumos un Āfrikā? Tā vietā, lai praktiski risinātu pašus aktuālākos šodienas jautājumus, politiķi sprieda par planētas ilgtermiņa veselību. Bet šodienas problēmas nekur nepazūd. Vienas nakts laikā politiķi mēģināja salikt

akcentus, piemēram, uz dekarbonizācijas problēmām, bet izlikās neko nezinām un nedzirdam par jūrnieceku neapskaužamo situāciju, kas radusies apkalpju maiņu sakarā. Viņi gan veltīja cildinošas frāzes jūrniecekiem, kuri pašreizējā strādā, lai nodrošinātu kravu pārvadājumus pasaulē, bet globālo uzmanību tomēr veltīja globālajai sasīlšanai, nevis globālajai jūrnieceku krīzei, jo kuģi taču turpina kursēt un preces tiek piegādātas. Tāda globāla aizraušāšanās ar globālām vides problēmām ir novedusi pie situācijas, ka tagad pārāk lielas prasības tiek izvirzītas kapteiņiem. Viņi tiek saukti pie atbildības par to, ka viņu vadītie kuģi palaiž atmosfērā pārāk daudz dūmu, bet nevienam nez kāpēc neuztrauc tas, vai kuģa apkalpei ir nodrošināta iespēja nokāpt no kuģa, nokļūt lidostā, lai pēc kontrakta beigām dotos krasta atpūtā pie savām ģimenēm. Liela uzmanība tiek pievērsta bioloģiskā piesārņojuma problēmām un "degvielas rekordu grāmatai", bet vai kāds ir pajautājis, vai apkalpes locekļi, mēnešiem iesprostoti "metāla kastē" bez tiesībām nokāpt krastā, necieš no nopietnām garīgām problēmām?"

Starptautiskā kuģošana nodrošina vairāk nekā 80% no visām pasaules preču piegādēm un katru gadu rada aptuveni 2% no pasaules siltumnīcas efekta gāzu emisijām.

IMO 2018. gadā pieņēma lēmumu līdz 2050. gadam par 50% samazināt emisijas, bet Glāzgovā COP26 pieņemtā Dakas – Glāzgovas deklarācija parāda, ka IMO iepriekš nospraustie mērķi ir izrādījušies nepietiekami.

"Ja vārdiem neseko darbi, tad viss runātais ir bijusi bezjēdzīga laika tērēšana. Tad nav paveikts nekas, jo klimata pārmaiņu problēmas risināšana nenozīmē tikai piedalīšanos konferencē," uzskata "Sea Maritime News" apskatnieks un jūrniece ar 20 gadu stāžu Maikls Grejs.

Kamēr Glāzgovā notika samits, 20 tirdzniecības kuģi bija iesprostoti pie Sibīrijas krastiem, un Krievijas ledlauži nopūlējās, lai atbrīvotu kuģus no ledus gūsta. Sibīrijā negaidīti ātri bija iestājušies ziemas apstākļi. Klimats ir un paliek viena neparedzama padarīšana. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 77. sesija

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Jūras vides aizsardzības komitejas 77. sesijā (MEPC 77) tika izskatīti tikai būtiskākie darba kārtības jautājumi, tai skaitā par gaisa piesārņojuma novēršanu no kuģiem un energoefektivitāti, kā arī par GHG emisiju mazināšanu no kuģiem. Sesija notika tiešsaistē, ar ierobežotu darba kārtību.

MEPC 77 tika izveidotas trīs darba grupas – Darba grupa par gaisa piesārņojumu un energoefektivitāti, Darba grupa par plastmasas atkritumiem jūrā, Balasta ūdeņu pārvaldības pārskata darba grupa. Latvijas pārstāvji piedalījās gaisa piesārņojuma un energoefektivitātes darba grupā.

Sesijas laikā tika pieņemti šādi svarīgākie lēmumi:

■ panākta vienošanās uzsākt IMO sākotnējās GHG emisiju mazināšanas stratēģijas pārskatīšanu, kas jāpabeidz 2023. gadā;

■ panākta vienošanās padarīt atkritumu uzskaites žurnālu obligātu arī kuģiem ar bruto tilpību no 100 līdz 400;

■ pieņemta MEPC rezolūcija, kura mudina izmantot destilātus vai citas tīrākas degvielas vai tehnoloģijas, lai samazinātu sodrēju emisiju Arktikā vai tās tuvumā;

■ pieņemta MEPC rezolūcija par 2021. gada Izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu vadlīnijām;

■ pieņemta MEPC rezolūcija par stratēģiju rīcībai ar plastmasas atkritumiem no kuģiem;

■ apstiprināti grozījumi MARPOL konvencijas II pielikuma I papildinājumā – Kaitīgo šķidro vielu klasifikācijas vadlīnijas, kuras paredzēts pieņemt nākamajā MEPC 78. sesijā 2022. gada jūnijā.

No Kuģu projektēšanas un kuģu būves apakškomitejas 7. sesijas

(SDC 7) MEPC 77 apstiprināja:

■ grozījumus IBC kodeksa 2. nodaļā attiecībā uz ūdensnecaurlaidīgām durvīm, lai to pieņemtu MEPC 78, ar paredzamo spēkā stāšanās datumu 2024. gada 1. janvārī;

■ grozījumus MARPOL konvencijas I pielikuma 28. noteikumā attiecībā uz ūdensnecaurlaidīgām durvīm, lai to pieņemtu MEPC 78, ar paredzamo spēkā stāšanās datumu 2024. gada 1. janvārī.

No IMO instrumentu ieviešanas apakškomitejas 7. sesijas (III 7) MEPC 77 apstiprināja:

■ ostas valsts kontroles procedūras 2021. gadam iesniegšanai Asamblejas 32. sesijā to pieņemšanai;

■ apskašu vadlīnijas saskaņā ar 2021. gada Harmonizēto apsekojumu un sertifikācijas sistēmu (HSSC) iesniegšanai Asamblejas 32. sesijā to pieņemšanai. ■

MEPC 77 netika pieņemts lēmums par finansējumu pētniecībai

Pēc IMO MEPC 77 sanāksmes pasaules kuģošanas nozare pauž viedokli, ka vēlreiz pierādījes, ka IMO ir kļuvusi par vietu, kur noplok ambīcijas un mirst sapņi. Tik skarbs nozares vērtējums lielā mērā ir tāpēc, ka MEPC 77 dalībniekiem ne tikai neizdevās pieņemt rezolūciju līdz 2050. gadam panākt nulles līmeni SEG emisijās no kuģošanas, bet arī neizdevās panākt vienošanos par finansējuma piesaistīšanu IMO Jūrniecības pētniecības fondam (IMRF), kas ļautu spert platu soli zinātnes attīstībā, lai paātrinātu bezemisiju tehnoloģiju pētniecību un izstrādi, ko izmantot kuģniecībā.

"Mēs esam vīlušies, ka COP26 valdību pārstāvju teiktais un solītais ir izrādījušies tikai vārdi. Tas ir gandrīz tā, it kā COP26 nemaz nebūtu noticis," savu vērtējumu izteica ICS ģenerālsēkretārs Gijs Platens. "MEPC 77 ir palaidusi garām iespēju virzīties uz priekšu SEG emisiju



samazināšanas jautājumā, lai paātrinātu pētniecību un tādu bezemisiju kuģu izstrādi, kas dekarbonizētu kuģošanas nozari. Valdības vairs nav tiesīgas turpināt mēģināt ar idejām un solījumiem, ko neviens pat necenšas uztvert nopietni un atbildīgi. Katra kavēšanās mūs attālina no izvirzīto klimata mērķu sasniegšanas, tāpēc nozare turpinās sadarboties ar valdībām, lai panāktu atbalstu izvirzītajam pasākumu kopumam, tai skaitā piecu miljardu ASV dolāru liela finansējuma piesaistīšanai pētniecības un attīstības fondam. Šāds fonds ir vienīgais reālais instruments

zinātnes finansēšanai, un, ja šis jautājums netiks virzīts uz priekšu, baidos, ka tas varētu būt signāls pasaulei, ka IMO vairs nav nopietna organizācija, kas spējīga saglabāt savu vadošo lomu SEG jautājumos."

"Varam runāt visu, ko vēlamies, par 2050. gada mērķiem, taču, ja nerīkosimies, lai panāktu reālu progresu, mērķi tā arī nerasnēsim," sacīja "The World Shipping Council" (WSC) prezidents Džons Batlers. "Kuģošanas nozare finansē pētījumus, kā arī iegulda savus līdzekļus alternatīvajās tehnoloģijās un risinājumos, bet ar to ir par maz, lai mainītu nozari, ja globālā nozare ir atkarīga no globālām infrastruktūrām un globāliem tirgus pasākumiem. Lai gan esam vīlušies, ka lēmums par finansējumu pētniecībai netika pieņemts, tomēr MEPC 77 ievērojami palielinājās to valstu skaits, kuras atbalstīja nozares finansētas pētniecības izveidi." ■

Mērķi un iespējas

2020. gada septembrī Eiropas Komisija pieņēma priekšlikumu līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55% un ievirzīt ES uz atbildīga ceļa, kas ļautu tai līdz 2050. gadam kļūt klimatneitrālai. Lai panāktu klimatneitralitāti, transporta radītās emisijas līdz 2050. gadam jāsamazina par 90%. Visiem transporta veidiem, tostarp jūras transportam, būs jāpiedalās emisiju samazināšanas centienos.

Šo mērķu sasniegšana nav iespējama, ja ir pieprasījums pēc alternatīvām degvielām, bet nav pieejamības jeb infrastruktūras, un otrādi.

Līdz ar to Eiropas Komisija šā gada jūlijā nāca klajā ar tiesību aktu pakotni (vairāku jaunu tiesību aktu izdošana/izveide un esošo tiesību aktu grozījumu kopums), kuru mērķis ir vienlaicīgi vairākos sektoros izveidot regulējumu, kas veicinās strauju pāreju uz alternatīvajām degvielām ar daudz mazāku CO₂ emisiju potenciālu, tādējādi radot alternatīvo degvielu pieprasījumu un pieejamību.

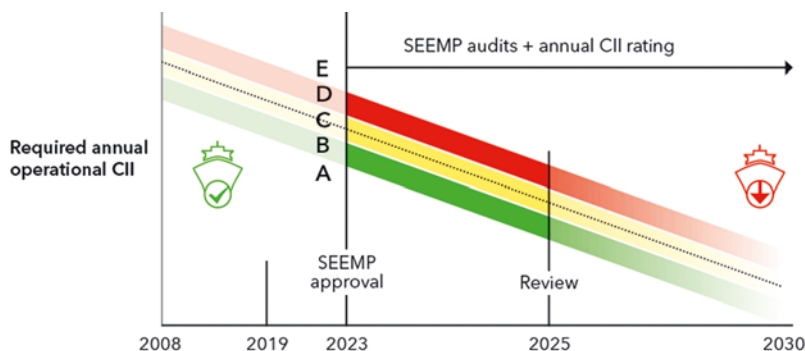
Attiecībā uz jūras transportu šie tiesību aktu priekšlikumi skar infrastruktūras izveidi ostās, akcīzes nodokļa atcelšanu fosilajām degvielām, uz tirgu vērstu pasākumu ieviešanu jūras transportam (jūras transporta iekļaušana Emisiju tirdzniecības sistēmā) un SEG emisiju intensitātes uzskaiti uz kuģa, šo datu verificēšanu un ziņošanu.

Pēdējais tiesību akta priekšlikums ir veidots līdzīgi kā EU MRV regula (piemērojams kuģiem ar bruto tilpību virs 5000), kas paredz, ka kuģiem līdz 2050. gadam pakāpeniski jāsamazina minēto emisiju intensitāte par 75%. Paredzams, ka šis tiesību akta projekts stāsies spēkā 2025. gada 1. Janvārī.

Šādas iepriekš pieminētās Komisijas iniciatīvas mērķis ir ieviest Eiropas Savienībā jaunu ambiciozu sistēmu emisiju mazināšanai no kuģiem, lai to varētu "pasniegt" IMO kā labākās prakses piemēru. Tā rezultātā Komisija paredz īstenot šādu Komisijas izstrādātu modeli arī globālā – IMO līmenī. Jāpiebilst, ka arī IMO ietvaros

parallelī notiek pārrunas par SEG emisiju mazināšanu no jūras transporta, taču šajā mērogā ir daudz grūtāk pieņemt kādu vienprātīgu lēmumu, ņemot vērā dažādu kontinentu valstu iesaisti, kurām katrai atsevišķi ir sava nostāja un mērķi šajā jautājumā.

Jāsaka, ka citi jautājumi IMO MEPC darba kārtībā uz SEG emisiju mazināšanas fona ir palikuši otrajā plānā. Neskatoties uz to, arī šie jautājumi, kad vien laiks to ļauj, tiek izskatīti.



Piemēram, šobrīd izskatīšanas procesā ir šādi jautājumi:

- norādījumu izstrāde darbībām, kas būtu jāveic izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtas (EGCS) bojājuma gadījumā;

- jaunu tehnoloģiju izstrāde kuģa energoefektivitātes (EEDI, EEXI) uzlabošanai, piemēram, kuģa ātruma samazināšana, vārpstas jaudas samazināšana, vēja atbalstītas kuģa piedziņas sistēmas (En. *Wind Assisted Propulsion Systems, WAPS*) izmantošana;

- jūras piegriežuma ar plastmasu mazināšana no kuģiem (*Marine plastic litter from ships*).

Par pēdējo runājot, 2018. gadā IMO Jūras vides aizsardzības komiteja pieņēma rezolūciju par Rīcības plānu jūras piegriežuma ar plastmasu no kuģiem risināšanai.

Rīcības plāns paredz šādus pasākumus:

- MARPOL V pielikumā minēto plākātu, atkritumu apsaimniekošanas plānu un atkritumu uzskaites

piemērošanas pārskatīšana;

- apsvērt obligātā mehānisma izveidi, lai ziņotu par nozaudētiem kravas konteineriem un to skaitu;

- apsvērt veidus, kā noteikt nozaudēto konteineru atrašanās vietu.

Kopumā plānā tiek identificēti tādi plastmasu un mikroplastmasu saturoši piesārņojuma veidi kā zvejas rīki, nozaudēti konteineri un kuģu pelēkie ūdeņi (En.: *grey water*, notekūdeņi, kas rodas no izlietnēm,

veļas mazgājamām mašīnām, notekām u.c.).

Rīcības plānā paredzētie pasākumi jāizpilda līdz 2025. gadam.

2021. gada jūnijā IMO pieņēma šādus jaunus noteikumus (MARPOL VI pielikums) CO₂ emisiju mazināšanai, kas piemērojami esošajiem kuģiem:

- esošo kuģu energoefektivitātes indekss (EEXI), kas attiecas uz kuģu tehnisko efektivitāti;

- oglekļa intensitātes indikatora (CII) vērtēšanas shēma, kas attiecas uz darbības efektivitāti;

- uzlabotais kuģu energoefektivitātes pārvaldības plāns (SEEMP), kas attiecas uz pārvaldības sistēmu.

CII būtībā ir līdzīga shēma, ko piemēro, piemēram, sadzīves tehnikai Eiropā, tikai šeit vērtējuma skala ir no "A" līdz "E". Savā ziņā var vilkt paralēles ar Eiropas Komisijas ierosināto tiesību akta projektu par SEG emisiju intensitātes uzskaiti uz kuģa, kas tika minēts sākumā. ■

Juris Skrube

Latvijas, Eiropas un NATO robežu sargājot

2021. gadā pasaulē nav bijis mierīgi. Visai nestabila situācija ir uz Polijas, Lietuvas un Latvijas robežas ar Baltkrieviju. Kopš 8. novembra notiek nelegālo imigrantu masveida mēģinājumi no Baltkrievijas puses vardarbīgi ielauzties Polijas teritorijā, 24/7 gatavībā ir arī Latvijas karavīri un zemessargi, kuri sniedz atbalstu robežsardzei, un Lietuvas robežsargi. Eiropas Savienība iedarbina dažādus politiskos instrumentus un sankcijas pret Baltkrieviju. Pret režīmu ne tikai vērstas jaunas sankcijas, bet daži Eiropas valstu līderi pat sākuši diskusijas ar Baltkrievijas prezidentu Aleksandru Lukašenko. Ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs notiekošo nodēvējis par hibrīdkaru. Latvija ir Eiropas Savienības un NATO ārējā robeža, tāpēc ir ļoti svarīgi saprast, cik droši tā tiek sargāta. Par to, kas notiek uz mūsu jūras robežas, kā tiek uzraudzīta Latvijas Republikas teritoriālā jūra un ekskluzīvā ekonomiskā zona, saruna ar Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienesta komandieri komandkapteini MAREKU KALMANI.

No Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienesta vēstures

Par Jūras novērošanas un sakaru dienesta (JNSD) pirmsākumiem tiek uzskatīts 1991. gada 13. decembrī nodibinātais Ventspils 7. robežsargu bataljons. Tas bija laiks, kad Latvija atguva neatkarību un Latvijas jaunizveidotās militārās struktūras pārņēma PSRS militārās bāzes, tai skaitā no PSRS robežsargiem pārņēma radiotehniskās novērošanas posteņus un kazarmas jūras piekrastē. Robežsargu bataljona pirmais komandieris bija pulkvežleitnants Juris Plučevskis. 1993. gada beigās notika Ventspils 7. robežsargu bataljona integrēšana Latvijas Jūras spēkos (JS), izveidojot JS Krasta apsardzes bataljonu.

1999. gada vidū ar aizsardzības ministra pavēli bijušais Krasta apsardzes bataljons tika sadalīts divās vienībās: Radiotehniskajā bataljonā (JNSD nākotnē) un Atbalsta bāzes Ventspils filiālē. 2001. gada nogalē JNSD tiek pie vēl viena jauna nosaukuma — JS Krasta aizsardzības bataljons, bet 2004. gada 29. aprīlī ar aizsardzības ministra pavēli izveido Jūras spēku flotiles (JSF) JNSD.

2011. gada sākumā JNSD no Ventspils pārcēlās uz Liepāju, kur līdz pat šodienai bāzējas JS teritorijā.

Jūras novērošanas un sakaru dienests izveidots uz labiem pamatiem

“Pēc pusotra gada obligātajā dienestā Siguldas sakaru mācību centrā bija pilnīgi skaidrs, ka turpināšu dienestu. Tolaik pat nedomāju, ka varētu kļūt par virsnieku. Turpināju dienestu Jūras spēku Krasta aizsardzības bataljonā, kas tagad ir Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienests. Bataljonā sāku dienestu kā instruktors, un tagad esmu pārliecināts – tas, ka tūlīt nekļuvu par virsnieku, man ir devis lielas priekšrocības. Tieši tāpēc daudzas lietas izprotu pēc būtības un man ir vieglāk saprast, kā domā matroži un instruktori, jo pats to visu esmu izdzīvojis, sākot no kareivja, izejot cauri instruktora darbam un tikai pēc tam kļūstot par virsnieku,” saka Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienesta komandieris komandkapteinis Mareks Kalmanis. “Protams, deviņdesmitie gadi bija pavisam cits laiks, arī citas prasības un citi nosacījumi, bet cilvēks visos

laikos ir un paliek indivīds ar savām vajadzībām, būtībā jau pats cilvēks nemainās. Pēc Nacionālās aizsardzības akadēmijas pabeigšanas 2000. gadā ieguva pirmo virsnieka pakāpi – leitnants, tad Krasta aizsardzības bataljonā dažādos amatos turpināju dienestu, līdz tiku pārcelts uz Liepāju. Tad Nacionālajā aizsardzības akadēmijā beidzu štāba jaunākā virsnieka kursus, pabeidzu Baltijas Aizsardzības koledžu un tagad esmu JNSD komandiera amatā. Izejot šo dienesta loku, atkal esmu atgriezies JNSD struktūrā, tikai tagad jau komandiera amatā.

Varu teikt, ka vienība pa šiem gadiem ir ļoti mainījusies, protams, tikai uz to labāko pusi, jo iepriekšējie dienesta komandieri ir devuši ļoti lielu ieguldījumu. Nevar neuzsvērt iepriekšējo komandieru komandkapteiņu Magnusa Līča un Arta Guzlēna veikumu, esmu mantojis vienību, kas tiešām ir izveidota uz labiem pamatiem, komandieru ieguldījums ir acīmredzams.”

– Vai pareizi saprotu, ka katra Jūras spēku vienība ir sava komandiera spoguļattēls?

– Komandkapteini M. Līcis, A. Guzlēns un es esam no viena Krasta aizsardzības bataljona, līdzīgi ir

noritējis mūsu dienests, cits citu ļoti labi pazīstam, tāpēc droši varu teikt, ka mūsu redzējums par to, kādam jābūt attiecīgajam dienestam, un sapratne, kā jānotiek lietām, noteikti vērsta vienā virzienā un ir ļoti laba pēctecība, jo cits citu tikai papildinām.

– Vai tad šādā militārā struktūrā ir iespējamas variācijas par tēmu, vai arī ir noteikts uzdevums, kas jāpilda?

– Vienībai ir stingri noteikti uzdevumi, un tos neviens nekad nav atcēlis, bet var būt dažādi ceļi, kā šos uzdevumus pildīt, tāpēc vēlējos akcentēt, ka iepriekšējiem komandieriem un man ir kopīgs redzējums par to, kā uzdevumus pildīt, veidojot pēctecību. Visu uzdevumu pildīšana, protams, iet kopsolī ar mūsu vienības tālāko attīstību atbilstoši jaunākajām tehnoloģijām. Piemēram, mūsdienās katra eksistējoša sistēma tiek uzlabota un papildināta, tas arī notiek ar jūras novērošanas sistēmu.

– 2021. gads ir parādījis, cik ļoti svarīga ir valsts robežas drošība un cik reizēm grūti to nosargāt no nelegāliem robežas pārkāpējiem, jo īpaši domājot par to visu, kas notiek uz Baltkrievijas robežas ar Poliju, Lietuvu un Latviju. Jūsu atbildības zona ir jūras robeža, un dienesta mērķos ierakstīts: nodrošināt nepārtauktu 24/7 Latvijas Republikas teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas radiotehnisko un vizuālo novērošanu un kontroli. Kas ir tas, ko jūs novērojat 24/7?

– Tieši tā, viens no mūsu galvenajiem uzdevumiem ir nodrošināt Latvijas Republikas teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas radiotehnisko un vizuālo novērošanu un kontroli 24/7 trīsdesmit sešdesmit piecas dienas gadā. Mums ir moderna jūras novērošanas sistēma, kas izvietota pa visu jūras piekrasti Latvijas teritorijā un nosedz visu mūsu interešu zonu. Tā ir jūras novērošanas sistēma, ko pārvalda Jūras spēki. No radariem un videonovērošanas kamerām, kas novietotas torņos, visa informācija nonāk Vadības centrā šeit, Liepājā, kur šī informācija tiek apkopota, analizēta un apstrādāta. Protams, šo darbu nedarām vieni,



Mareks Kalmanis kopā ar dēlu Tēvu dienā.

tas ir kopējs darbs, kurā iesaistītas arī citas Jūras spēku apakšvienības. Patruļkuģu eskadras kuģi veic patruļlēšanu, savukārt Krasta apsardzes dienests kontrolē, kā tiek ievēroti normatīvie akti un starptautiskās tiesību normas, kas nosaka Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību. Viens otram sniedzam atbalstu, jo darām taču kopīgu darbu.

– Ko reāli šāds kuģis dara jūrā?

– Patruļkuģis atbilstoši saņemtajiem rīkojumiem vajadzības gadījumā veic mērķa identifikāciju un atpazīšanu, ja mūsu atbildības zonā atrodas peldlīdzeklis, kas nav identificēts vai arī veic aizdomīgas darbības. Paralēli notiek šī peldlīdzekļa darbības analīze, JS sadarbojoties ar atbildīgajām valsts iestādēm. Tālāk, ja tiek pieņemts lēmums, tiek uzsāktas procedūras, lai novērstu attiecīgās kuģa darbības.

– Kad biju Jūrmalcieņā, ievēroju krastā torni, kas norobežots ar sētu, un uzrakstu "Militārā zona".

– Tas ir mūsu stacionārais novērošanas punkts, kur atrodas radari un kameras, un viss šis novērošanas process tiek vadīts centralizēti. Torņa izvietojums ir tāds, ka radaru darbības zona nosedz visu teritoriālo jūru. Protams, visu EEZ šie radari nespēj novērot, tādēļ tiek izmantoti papildu risinājumi (informācijas sistēmas, patruļkuģi utt.). Mūsu dienestam ir cieša sadarbība ar Baltijas jūras valstīm, nodrošinot ikdienas informācijas apmaiņu, tā teikt, lai jūrā nekas netiktu pazaudēts. Liels atbalsts informācijas ieguvē, analizē un apmaiņā ir sadarbība ar atbildīgajām valsts iestādēm.

– Jau teicāt, ka laba sadarbība informācijas apmaiņas ziņā

▶▶▶ 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

izveidojusies ar tuvākajiem Baltijas un Ziemeļvalstu kaimiņiem. Kā bez informācijas apmaiņas vēl uzturat tonusā savu sadarbību?

– Katru gadu regulāri notiek mācības, arī tikšanās un apspriedes. Strādā triju Baltijas valstu Jūras situācijas apzināšanas darba grupa, kuras uzdevums ir izveidot, uzturēt un attīstīt kopīgu un nepārtrauktu datu apmaiņu starp jūras novērošanas sistēmām Baltijas valstīs. Šis projekts veiksmīgi virzās uz priekšu, esam sākuši datu apmaiņu, un mūsu starpā nepārtraukti notiek arī konsultācijas. Tāpat mūsu karavīri ir iesaistīti tādos starptautiskos projektos kā Baltijas valstu jūras novērošanas sadarbības projekts (SUCBAS), un šogad viena no mūsu Sakaru dienesta virsniekiem vada šo grupu.

Attīstīt spējas, lai redzētu tālāk un dzirdētu labāk

– JNSD darbs ir saistīts ar tehnoloģiju izmantošanu, tātad jūsu speciālistiem ne tikai jāspēj nevainojami strādāt ar jaunākajām tehnoloģijām, bet arī jāpārziņna visas specifiskās JNSD darba nianšes. Kur tad Sakaru dienesta speciālisti iegūst šīs nepieciešamās zināšanas?

– Mūsu speciālisti mācās gan Latvijas augstskolās, gan arī sūtām viņus uz dažādiem kursiem ārvalstīs, kuri mums tiek nodrošināti. Bet jāsaprot, ka apmācības process ir nepārtraukts, jo tehnoloģijas strauji attīstās un speciālistiem ir jāapgūst viss jaunais. Tāpat cenšamies piesaistīt arvien jaunus speciālistus, īpaši aktuāla mums ir IT joma, jo nav noslēpums, ka tieši tehnoloģijas ir tas, kas ļoti strauji attīstās un ietekmē visas dzīves jomas, arī militāro jomu, tāpēc arī šis ir mūsu prioritātes jautājums. Operatoriem, kuri ikdienā strādā ar jūras novērošanas sistēmu, apmācība notiek Jūras spēkos. Praktiskā apmācība Jūras spēkos izdodas ļoti veiksmīgi, jo jūras novērošanas sistēma ir draudzīga lietotājam, viss ir saprotams, vēl jo vairāk mūsdienu jaunatnei, kura ar tehnoloģijām ir uz tu. Tomēr, lai karavīrs nokļūtu līdz tam, viņam/ai pamatzināšanas jāiegūst Alūksnē un Jūras spēku Mācību centrā. Mūsu



dienestam primāri cenšamies piesaistīt tos karavīrus, kuri jau kādu laiku ir dienējuši uz kuģiem un vēlas turpināt dienestu krastā. Šos karavīrus ļoti labprāt ņemam pie sevis, jo viņiem ir jūras pieredze, daudzas lietas viņi zina no praktiskās puses, tāpēc ir vieglāk apmācāmi jauniem izaicinājumiem.

– Latvija ir Eiropas Savienības un NATO ārējā robeža. Vai tas nozīmē, ka arī uz jūsu dienesta pleciem gulstas papildu atbildība par šīs robežas drošību?

– Nenoliedzami, arī mums ir atbildība par robežas drošību. No jūras novērošanas viedokļa situācija ir būtiski uzlabojusies. Ja vēl nesenā pagātnē bija problēmas ar informācijas apmaiņas ātrumu un noteikts konkrēts sadarbības ietvars, tad tagad droši varu teikt, ka šie jautājumi ir noņemti no dienaskārtības. Ar iespējami detalizētu un precīzu informāciju nodrošinām mūsu Baltijas jūras partnervalstis.

– Visticamāk, uzticība no partneru puses zināmā mērā varētu būt pieaugusi pēc Latvijas iestāšanās NATO. Droši vien, ka pirms un pēc iestāšanās NATO ir divi atšķirīgi stāsti.

– Tas tieša. Atceros to, kāds Krasta aizsardzības bataljons bija deviņdesmitajos gados ar novecojušajām padomju armijas sakaru sistēmām un radariem, kad katrā krasta postenī sēdēja obligātā dienesta karavīri, kuri centās pildīt dienesta pienākumus

ar to aprikojumu, kas bija. Arī tolaik, protams, karavīri pēc labākās sirdsapziņas maksimāli darīja, cik vien tas bija iespējams, bet tās iespējas nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar mūsdienu iespējām.

– No jūsu teiktā saprotu, ka mūsu robeža nav apdraudēta, tomēr mums kaimiņos ir Krievija, un arī šis valsts kuģi ir Baltijas jūrā. Kas zina, ko no šiem kaimiņiem varam sagaidīt?

– Mums jāsaprot, ka kuģu ceļš no Kaļiņingradas un Sanktpēterburgas iet gar mūsu teritoriālajiem ūdeņiem un caur ekonomisko zonu, bet kuģošana mūsu ekonomiskajā zonā nav ierobežojumu, arī Krievijas kuģiem tas ir atļauts, tie šeit var iet jebkurā virzienā, ja vien netiek pārkāptas starptautiskās tiesību normas. Mēs ļoti labi apzināties šo situāciju, ikdienā to redzam un novērojam. Dažreiz šie kuģi mēdz pārvietoties tuvāk mūsu valsts robežai – teritoriālajiem ūdeņiem, par šādām aktivitātēm informē Latvijas armija savā Twitter kontā.

– Vai tas nozīmē, ka man kā Latvijas pilsoni nevajadzētu satraukties par ziņu, ka Krievijas militārie kuģi ir kaut kur tepat netālu?

– Principā mēs to redzam katru dienu un ar to saskaramies ikdienā. Ja Krievijas kara kuģis pārvietojas no punkta A uz punktu B un paiet garām mūsu teritoriālajai jūrai, šāda ziņa faktiski neko nenozīmē, tas nav

nekas sevišķs, par ko cilvēkiem būtu jāuztraucas, jo šie kuģi drīkst tur uzturēties un kuģot. Mēs tos monitorējam un sekojam līdzi to kustībai. Tāpat savlaicīgi saņemam informāciju no Baltijas jūras partneriem par kuģu kustību.

– Pirms kāda laika presē bija informācija par Irānas fregati, kas bija iegājuši Igaunijas teritoriālajos ūdeņos. Ko no šādas informācijas var nolasīt?

– Zinu par šo gadījumu, tas diezgan skaļi tika afišēts, bet es teiktu, ka katrs gadījums ir jāvērtē atsevišķi, un man nav pamata teikt, ka tas bija kāds naidīgs uzbrukums vai provokatīvs gājiens, tikpat labi varēja būt notikusi navigācijas kļūda. Ja pareizi atceros, tad pēc Igaunijas Krasta apsardzes brīdinājuma šis kuģis nekaivējoties atstāja Igaunijas teritoriālos ūdeņus. Igaunija nosūtīja notu un izteica savas pretenzijas, bet mēs ar līdzīgiem incidentiem neesam sastapušies. Jā, mūsu ekonomiskajā zonā notiek Krievijas militārās mācības, pārsvarā tās ir zemūdeņu treniņi un pārbaudes, bet jāsaprot, ka tas nav aizliegts un to šeit var darīt jebkura valsts, ievērojot noteiktās prasības. Vēlreiz uzsveru, ka mēs visu novērojam un visam sekojam. Tāpat mums ir ļoti laba sadarbība ar atbildīgajām valsts iestādēm, tāpēc izpratne par vispārējo situāciju ir plaša. Pašlaik nav tādu indikāciju, kas liktu mums satraukties par esošo situāciju. Baltijas jūra teritorijas ziņā nav milzīga, bet kuģu koncentrācija šeit reizēm tiešām ir liela, jo te atrodas gan civilie, gan NATO kuģi, kā arī citu valstu militārie kuģi. Ikdienā tiek apkopots apjomīgs informācijas daudzums, tas ir pietiekami detalizēts, lai mēs būtu informēti par visu Baltijas jūrā notiekošo.

– Jūras spēku informācija liecina, ka Baltijas jūrā regulāri notiek dažādas starptautiskas mācības. Vai tas nozīmē, ka šādos apstākļos jūsu darba apjoms pieaug un nākas strādāt īpašā režīmā?

– Mēs mēdzam jokot, ka citiem tās ir mācības, bet mums tā ir ikdiena, jo tāpat kā ierasts notiek dežūras un mūsu uzdevumi nemainās. Protams, mācību laikā varam saņemt kādus papildu uzdevumus, lielāku vērību



Starptautiskajās operācijās Afganistānā.



veltot tam vai citam rajonam, bet pēc būtības nekas nemainās.

– Un ierastā režīmā strādājat arī tad, kad tuvumā norisinās Krievijas militārās mācības?

– Tieši tāda, kāda mūsu darbība ir pirmdienā, tāda tā ir piektdienā un svētdienā, jo māja jāsaģē katru dienu.

– Pēdējā laikā liela vērība tiek veltīta kibernetikas jautājumiem un kibernetiskumu iespējām IT telpā. Vai šis jautājums satrauc arī jūsu dienestu?

– Būšu godīgs, mūsu sistēmas ir pamatā slēgtas un bez publiskās piekļuves, tāpēc pašlaik tām īpašu apdraudējumu nesaskatu, bet Krievijas rīkotajās pēdējās "Zapad" mācībās mēs konstatējām, ka apzināti tiek traucētas publiskās "Marine traffic" un "VesselFinder" datu bāzes, tur

tiek ievietoti viltus mērķi, ko mēs saucam par *spoofing*. Taču tas ātri vien tika identificēts, un paldies arī poļu kolēģiem, no kuriem saņēmām izsmeltošu informāciju. Jāteic, ka šādi datu viltošanas incidenti ir bijuši.

– Tas varētu liecināt, ka Automātiskā identifikācijas sistēma (AIS) ir ievainojama?

– Tā sauktajā dzīvajā AIS sistēmā, ko pārvalda mūsu Krasta apsardzes dienests, šādi traucējumi netika konstatēti. Traucēta darbība bija tikai tajās mājas lapās, kuras ir publiski pieejamas un kurās tiek sekots līdzi kuģu kustībai. Tāpēc pēkšņi šajās vietnēs var parādīties informācija par Krievijas kara kuģa aktivitātēm, piemēram, kādā no Baltijas jūras valstu ostām. Tā kā tie ir publiski pieejami saiti, cilvēks var apjukt, ieraugot šādu informāciju. Cilvēkam, protams, var rasties jautājums, kāpēc Krievijas militārais kuģis atrodas mūsu ostā. Tās ir viltus ziņas un apzināta rīcība, tie tiešām ir jūsu pieminētie kibernetiskumu draudi, lai sabiedrībā radītu viltus trauksmi un neizpratni par to, kas notiek. Tāpēc mūsu uzdevums ir būt gataviem saprast, kas notiek, un nepieciešamības gadījumā skaidrot sabiedrībai un katram cilvēkam: guliet mierīgi, tā ir viltus trauksme! Tā ir bijusi apzināta rīcība, lai sētu cilvēkus paniku un sagrozītu viņiem galvu.

– Labi, ka pie mums līdz šim nav bijuši tādi karstie punkti, bet, ja jūsu vadītajam dienestam

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

vajadzētu strādāt pie Somālijas vai Nigērijas krastiem, tad, vis ticamāk, darba būtu krietni vien vairāk. Bet varbūt arī Baltijas jūrā ir novērotas kādas pirātiskas darbības?

– Manā rīcībā nav tādas informācijas, līdz šim tādas tendences nav novērotas un nav pat bijušas nekādas indikācijas, bet, ja runājam par pirātu apdraudētajiem reģioniem pasaulē, tad jāpiekrīt, ka tur strādāt mums tiešām būtu liels izaicinājums. Taču varu teikt, ka mēs esam apmācīti strādāt dažādos apstākļos.

– Un ko jūs sev un savam vadītajam dienestam uzskatāt par lielāko izaicinājumu?

– Neteiktu, ka tas būtu kāds īpašs izaicinājums, es to sauktu par vienības spēju attīstību, jo mēs nevēlamies palikt pie sasniegtā, gribam savas spējas attīstīt, lai redzētu tālāk un dzirdētu labāk. Vispirms jau tā ir cilvēku apmācība, kas ir ļoti specifiska un ko nevar izdarīt tikai pie mums uz vietas, zināšanas jāpapildina arī ārēmes. Tā, protams, ir arī tehniskā aprīkojuma pilnveidošana. Izaicinājums ir tas laiks un darbs, kas tiek ieguldīts dienesta spēju pilnveidošanā, jo apzināmies, ka katru dienu pieaug gan izaicinājumi, gan apdraudējuma riski, tāpēc mums ir jābūt ja ne soli priekšā, tad vismaz jāiet vienā soli ar tiem, šobrīd ir pārāgri runāt par tālākiem darbības soļiem.

– Jūsu mērķu realizēšana, visticamāk, ir finansiāli ietilpīgs pasākums. Kā Aizsardzības ministrija raugās uz jūsu vajadzībām?

– Finansējums, protams, ir nepieciešams, jebkuru jaunu spēju attīstība prasa gan finanses, gan cilvēku resursus. Ņemot vērā esošo kārtību, sniedzam Aizsardzības ministrijai informāciju par attīstībai nepieciešamo finansējumu. Vēl jāpiebilst, ka Jūras novērošanas un sakaru dienestu nevar nodalīt no Jūras spēkiem un arī no Latvijas Bruņotajiem spēkiem, viss jāskata kopsakarībās, jo mēs esam tikai viens puzzles gabaliņš, jā, ļoti svarīgs, kas veido kopējo ainu. Tāpēc arī šim vienam posmam ir jābūt ļoti un pareizi darbināms, tas nevar stagnēt. Ļoti būtiski ir cilvēku resursi, bet, lai piesaistītu

labus speciālistus, mums jāspēj mūsu motivēt. Viens no mūsu instruktoriem izrādīja interesi veidot militāro karjeru un kļūt par virsnieku, mēs viņam šādu iespēju arī piedāvājam, un tagad viņš dien pie mums, un apmierināti esam mēs visi, jo viņš tiešām ir ļoti labs speciālists. Nav jau svarīgi, vai tas ir virsnieks, instruktors vai matrozis, kurš sēž pie monitora, svarīgi ir tas, ka katram no viņiem ir jābūt pārliecinātam un jāsaprot, ko viņš dara.

– Saprotu, ka jūsu dienests ir saistīts ar sensitīvu informāciju, arī ar klasificētu informāciju. Vai cilvēks, kurš nonāk šajā dienestā, dod klusēšanas zvērestu?

– Visiem karavīriem saskaņā ar viņa amatam nepieciešamo tiek izsniegta speciālās atļaujas un NATO drošības sertifikāti. Karavīram, atkarībā no tā, kādas ir viņa tiesības un pienākums zināt attiecīgu informāciju, jau apriori ir noteikts, ka šīs ziņas viņš nedrīkst izpaust. Slepēnības režīms, protams, pastāv, bet karavīri par visu ir informēti un visas prasības arī ievēro.

– Mēdz teikt, ka hakeru spējas iet soli pa priekšu to iespējām, kuru datu bāzes tie vēlas uzlauzt.

– Mums ir ļoti laba sadarbība ar atbildīgajiem dienestiem, kur strādā ļoti ļoti speciālisti, un mēs strikti ievērojam šo speciālistu ieteikumus un norādījumus, tāpēc līdz šim mums nav radušās un, cerams, arī turpmāk neradīsies problēmas drošības jautājumos.

Armijā lēmumu pieņem komandieris

– Tā kā apzinos, ka ir lietas, par kurām jūs nerunāsi, jo drošības prasības to nepieļauj, pavai- cāšu par jūsu militārās karjeras iespējām. Vai esat sasniedzis savas karjeras augstāko virsotni vai vēl ir uz ko tiekties?

– Grūti spriest, vai būs vēl kādi izaicinājumi manā militārajā karjerā, bet varu teikt, ka esmu ļoti apmierināts ar to, kur tagad esmu. Vai iešu tālāk? To vēl nezinu, jāskatās, bet tik ilgi, cik atļaus, noteikti dienēšu JS. Bet vispār dienestā esmu kopš 1992. gada, esmu piedalījies trijās

starptautiskajās operācijās, un tās visas bija Afganistānā. Tieši starptautiskajās operācijās guvu ļoti labu pieredzi. Vispirms jau tāpēc, ka tur visas lietas izskatās savādāk nekā no šejienes un eiropieši daudz no visa notiekošā gluži vienkārši nesaprot. Bet, esot uz vietas, tu mēģini iedziļināties un izprast patiesos iemeslus, kāpēc viss tā notiek. Tāpat nenovērtējama bija sadarbības pieredze ar norvēģu un zviedru kolēģiem. Pateicoties šo valstu virsniekiem, esmu ieguvis labu praksi darbā ar personālu, un tas ir ļoti palīdzējis manā tagadējā darbā.

– Vai ārzemju partneriem ir savādāks redzējums, kā strādāt ar personālu?

– Deviņdesmito gadu sākumā virsnieku prakse un pieredze bija pārņemta no padomju armijas, bet tagad arī pie mums jaunie virsnieki nāk ar pilnīgi citu redzējumu, viņiem ir labāka izpratne par to, kā jāveda personāls, lai izveidotu stipru komandu, nevis bezierunu karavīrus. Protams, subordinācija un daudzas citas būtiskas lietas ir jāievēro, bet karavīram ir jāveido sapratne, kāpēc viņš ir šeit, ko viņš šeit dara un kāpēc tas, ko viņš dara, ir ļoti svarīgi. Ja to izdodas panākt, tad viss ir kārtībā.

Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienesta komandieris komandkapteinis Mareks Kalmanis militārajā dienestā nostrādājis trīsdesmit gadus, un sarunas laikā viņš teica, ka varētu apsvērt iespēju doties civilajā dzīvē. Kad jautāju, vai viņš prastu iejusties civilista ādā, komandkapteinis smaidot sacīja, ka tas tiešām esot labs jautājums. "Godīgi sakot, visu savu apzināto dzīvi pēc vidusskolas beigšanas esmu pavadījis militārajā dienestā, ne mirkli neesmu strādājis civilu darbu, tāpēc pieļauju domu, ka man tiešām būtu grūti integrēties civilajā dzīvē un sabiedrībā. Šeit ir sava kārtība, kā notiek lietas un tiek risināti jautājumi. Ja uz civilo pasauli skatās no malas, tā vien šķiet, ka visi ir gatavi izteikt viedokli, bet atbildība par lēmumu pieņemšanu ir tāda izplūdusi, tāpēc civilā dzīvē man varētu būt izaicinājums. Arī armijā cilvēki var izteikt savu viedokli, bet lēmumu pieņem komandieris."■

Sarunājis Anita Freiberga

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa uzlabo sadarbību

NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas kuģi kopā ar Polijas Jūras spēkiem pabeiguši jūras mācības "BELONA21/II", uzlabojot savstarpējo sadarbību un trenējoties Polijas teritoriālajos ūdeņos Baltijas dienvidu daļā.

Kā norāda NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas komandieris komandkapteinis Mihals Džugans, NATO kuģu grupai, kuras sastāvā ir kuģi no daudzu sabiedroto valstu jūras spēkiem, katrs treniņš ar partneriem ir nenovērtējams. "Šīm mācībām ir arī personiska nozīme, jo NATO kuģu grupas sastāvā sadarbojamies ar manu dzimto Polijas jūras floti," viņš saka.

SNMCMG1 galvenais kuģis ir Vācijas Jūras spēku kuģis "FGS Elbe", un tas bija iesaistīts visās mācību aktivitātēs, trenējoties mīnu meklēšanā noteiktajos apgabalos Baltijas jūrā – Ščecinā un Polijas galējos ziemeļrietumos Svinoujscē. Pēc mācībām



Vācijas Jūras spēku kuģis "FGS Elbe".

kuģu grupa vairākas dienas uzturējās ostas vizītē Ščecinā.

Polijas Jūras spēku komandiera M. Džugana vadībā NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupas sastāvā pašlaik atrodas vadošais kuģis "FGS Elbe", uz kura dien personāls no vairākām sabiedroto valstīm, un divi mīnu meklētājukuģi – "HNLMS Vlaardingen" un "FGS Bad Bevensen", kā arī divi "Seahund" bezpilota lidaparāti.

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO



SNMCMG1 komandieris Mihals Džugans tikās ar Jūras spēku štāba priekšnieku komandkapteini Gvido Ļaudupu.

pastāvīgajām Jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. SNMCMG1 ir viena no divām alianses jūras komponentes daudz nacionālām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai, un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā. ■

"Hodops" galvenais uzdevums ir atrast un neitralizēt sprādzienbīstamus priekšmetus Irbes šaurumā

No 29. novembra līdz 9. decembrim Irbes jūras šaurumā notika NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) militārās mācības "Hodops" (Historical Ordnance Disposal

Operation). Mācību galvenais uzdevums bija atrast un neitralizēt Pirmā un Otrā pasaules kara laikā Irbes šaurumā atstātos sprādzienbīstamos priekšmetus, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā, kā arī pilnveidotu SNMCMG1 sastāvā esošo kuģu iemaņas mīnu neitralizēšanas operācijās.

No 24. līdz 29. novembrim SNMCMG1 kuģi atradās vizītē Ventspils ostā, savukārt no 2. līdz 6. decembrim ostas vizītē Liepājā. SNMCMG1 sastāvā šobrīd atrodas Vācijas kuģis "Elbe", Nīderlandes kuģis "Vlaardingen" un Vācijas kuģis "Bad Bevensen".

Latvijas bruņotie spēki SNMCMG1 piedalās kopš 2007. gada. 2017. gada jūlijā Latvijai pirmo reizi tika uzticēts pārņemt tās komandvadību. ■

Jūras spēki piedalās starptautiskās militārās mācībās "Aegean Seal 2021"

No 1. līdz 11. novembrim Eoikosa līcī, Grieķijā, Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras ūdenslīdzēju komandas un Mīnu karadarbības un taktiskā atbalsta centra karavīri piedalījās starptautiskajās militārajās mācībās "Aegean Seal 2021".

Uzziņai. Mācības "Aegean Seal 2021" ir nesprāgušās zemūdens munīcijas neitralizācijas mācības Ziemeļatlantijas līguma organizācijas (NATO) ūdenslīdzēju komandām un speciālo uzdevumu vienībām. Mācību pamatuzdevums ir nesprāgušu jūras mīnu neitralizācija ļoti seklos ūdeņos un apdraudētā vidē.

Mācībās piedalījās Latvijas, Grieķijas, Vācijas, Beļģijas, Slovēnijas un Polijas pārstāvji. Igaunijas un Melnkalnes pārstāvji piedalījās novērotāju statusā. ■

UZZIŅAI

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir daļa no alianses Reaģēšanas spēku jūras komponentes, un tās galvenais uzdevums ir būt gataviem veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā. Ikdienā grupas kuģi piedalās apmācībā, veic manevrēšanas vingrinājumus, kuģošanas treniņus, piedalās arī militārajās mācībās, kurās iznīcina mīnas. Viens no pakārtotajiem uzdevumiem ir patrulēšana, kuras laikā NATO klātbūtne tiek demonstrēta gan jūrā, gan krastā, ostu vizīšu laikā.

Noziedznieki vilto kuģim izsniegto IMO reģistrācijas numuru

Bezpeļņas organizācija C4ADS, kas sniedz pārbaudītu un uz pierādījumiem balstītu informāciju par riskiem un iespējamo apdraudējumu globālajai drošībai, pamatojoties uz izmeklēšanā un izpētē iegūtajiem faktiem brīdina, ka ir identificējusi vairākus gadījumus, kad noziedznieki vilto kuģim izsniegto IMO reģistrācijas numuru.

C4ADS eksperti uzsver, ka noziedzīgās darbības kļūst arvien izsmalcinātākas un noziedzīgas kuģu identitātes legalizēšanas operācijas apdraud IMO kuģu reģistrācijas sistēmas uzticamību, uz kuru paļaujas pasaules kuģniecība, lai identificētu, izsekotu un uzturētu drošu informāciju par 60 tūkstošiem tirdzniecības flotes kuģu.

Kuģa identitātes legalizēšanai tiek izmantota jauna shēma, kad viens vai vairāki kuģi pieņem svešu identitāti, lai, apkrāpjot un apejot IMO reģistru, "netīrais" kuģis iegūtu "tīru", it kā IMO izsniegtu identitāti.

Kuģa identitātes legalizēšanā tiek izmantotas daudz sarežģītākas shēmas, nekā tas bija iepriekš novērotajos kuģu identitātes viltošanas gadījumos, kad tie mainīja savu fizisko izskatu, piemēram, krāsojumu, vai pārraidīja nepatiesus datus AIS sistēmā. Kuģu identitātes legalizēšanas rafinētās shēmas rada vēl nepieredzētas problēmas un apdraud globālo kuģošanas drošību.

Pēdējo pāris gadu laikā C4ADS ir novērojusi vismaz 11 kuģus, kas iesaistījušies sarežģītās shēmās, lai izveidotu krāpniecisku IMO kuģu reģistrāciju, kas pēc tam tiek izmantota, lai legalizētu tos kuģus, kas saistīti ar nelikumīgām darbībām un kontrabandas pārvadājumiem. C4ADS analītiķi uzsver, ka noziedzīgie grupējumi, kas ignorē pret Ziemeļkoreju ieviesto sankciju pildīšanu, kā arī iesaistīti kontrabandas preču pārvadāšanā, izmanto šo taktiku, lai izvairītos no kontroles.

C4ADS ziņojuma mērķis ir panākt, lai jautu pilnvarot tiesību speciālistus, aizsardzības institūcijas un civilos dienestus iesaistīties noziedzīgās kuģu identitātes iegūšanas

izsekošanā un, izmantojot AIS datus, satelītattēlus, IMO reģistrācijas ierakstus un citus publiski pieejamus informācijas avotus, iespējami detalizēti atklāt, kā darbojas šīs noziedzīgās shēmas, parādot noziedzīgajiem grupējumiem, ka viņu darbības var izsekot, atklāt un par pārkāpumiem saukt pie atbildības.

Ziņojumā tiek publicēti divi iepriekš nepublicēti noziedzīgi kuģu identitātes legalizēšanas gadījumi:

■ tankkuģis "Kingsway", uz kuru kopš 2017. gada attiecas ANO Drošības padomes sankcijas, 2018. gada beigās noziedzīgi ieguva jaunu identitāti kā Mongolijas karoga kuģis "Apex/Shun FA".

■ tankkuģis "Subblic", ko ANO ekspertu grupa bija iekļāvusi melnajā sarakstā par degvielas piegādēm Ziemeļkorejai un pret kuru noteiktas sankcijas, 2019. gada vidū nelegāli ieguva jaunu identitāti kā "Hai Zhou 168".

Jautāts par C4ADS publicēto ziņojumu, IMO preses pārstāvis atzina, ka būtu stingrāk jāvērsas pret jebkuru nelikumīgu gadījumu. "IMO ir nopietni strādājusi, lai risinātu jautājumus, kas saistīti ar krāpniecisku kuģu reģistrāciju un ar to saistītajām nelikumīgajām darbībām, tostarp kuģu reģistrāciju bez attiecīgās valsts jūras administrācijas ziņas vai apstiprinājuma. Šis darbs

noteikti turpināsies," piebilda preses pārstāvis.

"Starptautiskais kuģošanas biznesa darbojas, pamatojoties uz to, ka IMO kuģu reģistrācijas numuram ir autoritatīva un unikāla identifikācija, kas izsniegta vienam legālam kuģim," teikts C4ADS ziņojumā. "Taču gadījumi ar jau pieminētajiem diviem kuģiem, bet ticama un izpētīta informācija ir vēl par vairākiem kuģiem, parāda, ka IMO reģistrācijas procesu var apiet un viltot, lai izsniegtu reģistrētu identitāti neeksistējošam kuģim, kas savukārt tiek izmantota, lai slēptu cita kuģa identitāti."

Jau 2020. gada maijā OFAC sniedza detalizētu konsultāciju finanšu iestādēm, apdrošinātājiem, kuģošanas sabiedrībām un citiem, kas iesaistīti jūras preču tirdzniecībā, kā var atpazīt nelikumīgus darījumus kuģu legalizēšanā IMO reģistrā. Tagad C4ADS savā ziņojumā uzsver, ka problēmas lielā mērā sakņojas IMO nespējā panākt vienota regulējuma un standarta ieviešanu jūrniecības nozarē. Daļēji tas varētu būt tāpēc, ka IMO atbildības jomas ir plašas un daudzveidīgas, bet organizācijas darbībā iesaistītās valstis pārstāv konkurējošas intereses. Tāpēc C4ADS aicina uzlabot IMO pārbaudes protokolus, tai skaitā pieprasīt kuģu fotogrāfijas un citu informāciju, nosakot datu iesniegšanas regularitāti, un šo prasību nepildīšanas gadījumā anulēt kuģa reģistrāciju IMO reģistrā ar visām no tā izrietošajām sekām. Tāpat pirms kuģa reģistrēšanas IMO reģistrā un reģistrācijas numura piešķiršanas vajadzētu pieprasīt pilnīgu informāciju par kuģi. Ziņojumā uzsvērts, ka "esošajos ierakstos bieži ir tukši laukumi, kuros trūkst datu par kuģi".■

UZZIŅAI

Ziemeļkoreja ir pakļauta stingrām starptautiskām sankcijām, kas noteiktas saistībā ar tās kodolieroču un ballistisko raķešu programmām, bet sarunas, kuru mērķis ir pārliecināt Phenjanu atteikties no šiem ieročiem apmaiņā pret sankciju atcelšanu, pašlaik ir apstājušās.

Pirmais autonomais bezizmešu konteinerkuģis devies izmēģinājuma reisā Norvēģijas fjordos

2021. gada 19. novembrī pilnībā autonomais elektropiedziņas konteinerkuģis "Yara Birkeland" devās savā pirmajā reisā – 12 jūras jūdžu garajā maršrutā starp Herojas, Brevikas un Larvikas ostām Norvēģijas dienvidos. 120 TEU minerālmēslu pārvadātāju pārvalda "Norwegian Coastal Administration" VTS sistēma Brevikā. Kuģa īpašnieks ir kompānija "Yara", kas kopš 2017. gada, sadarbojoties ar kuģošanas tehnoloģiju uzņēmumu "Kongsberg" un kuģošanas kompāniju "Wilhelmsen", darbojas jauno



UZZIŅAI

"Yara Birkeland" tehniskie rādītāji: Length o.a.: 79,5 m, Length p.p.: 72,4 m, Width mld.: 14,8 m. Depth shelter deck: 10,8 m, Draught (full): 6 m, Draught (ballast): 3 m

Service speed: 6 knots, Max speed: 13 knots
Cargo capacity: 120 TEU, Deadweight: 3 200 mt

Propulsion system: Electric

Propellers: 2 Azimuth pods

Thrusters: 2 Tunnel thruster

Battery pack: 7 – 9 MWh

tehnoloģiju ieviešanā kuģošanā, lai sasniegtu nulles emisiju līmeni un attīstītu autonomo kuģu projektu. Kā atzīst projekta īstenotāji, diemžēl Covid-19 gandrīz par gadu aizkavēja jaunā kuģa būvniecību.

Kuģi būvēja "VARD" kuģu būvētavā, tas komerciālos reisus uzsāks 2022. gadā, un turpmāko divu gadu laikā notiks jaunā kuģa testēšana, lai pārliecinātos, kā darbojas jaunās tehnoloģijas. Un tikai pēc šī testēšanas laika kuģi varēs sertificēt kā autonomu un pilnībā elektrisku konteinerkuģi.

"Norvēģija ir jūras valsts, kas tāpat kā citas valstis kuģošanas biznesam meklē videi draudzīgus un zaļus risinājumus. Jaunradītais konteinerkuģis noteikti ir vērtējams kā Norvēģijas jūrniecības klastera panākums, kas pamatojas uz tradīcijām, pieredzi un zināšanām. Projekts parāda, ka vieni no pirmajiem pasaulē esam izstrādājuši inovatīvu risinājumu, lai veicinātu pāreju uz zaļajām tehnoloģijām. Tas nenoliedzami paver Norvēģijai lielas eksporta iespējas," teica kompānijas "Kongsberg Group" prezidents G. Hoijs.

Burinieks konkurēs kravu pārvadājumu tirgū

Kanādas kafijas ražošanas kompānija "Cafe William" paziņojusi, ka iegulda finanses trīsmastu šonera būvē, ko ar tradicionālām burinieku būves metodēm būvē Kostarikā un ekspluatācijā nodos 2023. gadā.

"Cafe William" īpašnieks atzinis, ka kompānija jau vairākus gadus strādājusi pie savu vērtību pārskatīšanas, par prioritāti izvirzot ilgtspējīgu darbību. "Tā kā kafijas pupiņas tiek transportētas lielos attālumos, kam parasti tiek izmantots jūras

transports, mēs, investējot līdzekļus burinieka būvē, dosim savu ieguldījumu piesārņojuma un CO2 izmešu samazināšanā, bet, modernizējot arī kafijas ražošanas procesu, galu galā spēsim saražot "nulles emisiju kafiju," sacīja "Cafe William" īpašnieks Seržs Pikārs.

Trīsmastu burinieks "Ceiba" būs 45 metrus garš, 8 metrus plats, savās tilpnēs tas varēs pārvadāt 250 tonnu kravas, kuģim būs 12 cilvēku apkalpe, un tas varēs vēl uzņemt

12 viesus. Burinieks tiek būvēts par kompāniju un privātu investoru saziņotajiem līdzekļiem.

Kompānija "SailCargo", kas reģistrēta 2014. gadā Kanādā un strādā pie videi draudzīgu un ilgtspējīgu kuģošanas tehnoloģiju izstrādes un ieviešanas, pauž viedokli: "Atjaunojamā enerģija, piemēram, vēja enerģija, izmantojot buras, vai elektroenerģija, izmantojot saules baterijas, noteikti nāks par labu

▶▶▶ 36. lpp.

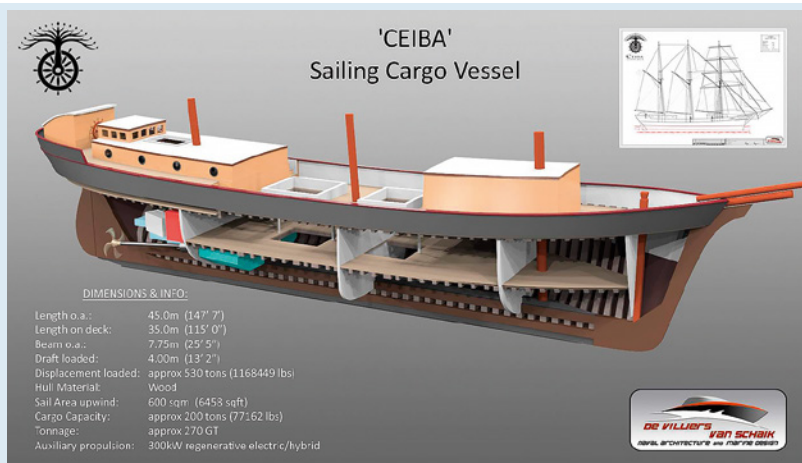
▶▶▶ 35. lpp.

arī lielo konteinerkuģu darbināšanā, lai nodrošinātu to tirdzniecības plūsmu, pie kuras šodien esam tik ļoti pieraduši."

Kuģa konstruktori apgalvo, ka "Ceibas" trīs masti nodrošinās gandrīz 600 kvadrātmetru lielu buru laukumu, kas būs pietiekams, lai burinieks varētu pārvietoties nelielā vējā, un tāpat varēs nodrošināt manevrētspēju arī sliktos laika apstākļos. Uz kuģa klāja ir izvietotas saules baterijas, bet litija jonu akumulatora jauda tiek atjaunota, darbinot akumulatoru, izmantojot saules un vēja

UZZIŅAI

Ja salīdzina "Ceiba" izmaksas, piemēram, ar Dānijas kuģošanas giganta "Maersk" Triple E kuģa izmaksām, tad viena Triple E kuģa būve izmaksā 185 miljonus ASV dolāru, tas spēj pārvadāt 18 340 TEU un būvniecības izmaksas, rēķinot uz 1 TEU ir 10 087 dolāri. "Burinieka "Ceiba" būve izmaksās aptuveni 3,2 miljonus ASV dolāru, tas spēs pārvadāt līdz 10 TEU, un būvniecības izmaksas uz TEU sasniegs 320 tūkstošus ASV dolāru.



enerģiju, kad kuģis ir ceļā. Kā saka "SailCargo", tad kuģa akumulators nekad nebūs jāuzlādē ostā vai citādi ārpus paša kuģa, pie tam kuģim nekad nebūšot jāgaida uz bunkurēšanas un jāiegādājas degviela.

Lai gan "SailCargo" pārstāvjū uzskata, ka praktiski jau nebūtu iespējams atgriezties pie burinieku laikmeta, tomēr atjaunojamās enerģijas izmantošana lielāku tirdzniecības kuģu darbināšanai nepārprotami ir veids, kā samazināt kuģošanas

radīto piesārņojumu un ietekmi uz vidi.

Jau 2020. gadā franču kompānija nolaida ūdenī 22 metrus garo un sešus metrus plato buru kuģi "Grain de Sail", kas savā pirmajā reisā ar 50 tonnu lielu kravu, kurā bija vīns, kafija un kakao, šķērsoja Atlantijas okeānu, ceļā patērējot aptuveni mēnesi. 2021. gada nogalē tas devās savā trešajā Atlantijas okeāna šķērsošanas reisā, vedot 10 tūkstošus vīna pudelju no Francijas uz Ņujorku. ■

Jauns risinājums zivju audzēšanā

Jūras klasifikācijas sabiedrība "Registro Italiano Navale" (RINA) principā apstiprinājusi jauna koncepta jūras zivju audzēšanas kuģi "Ocean Ark", kas jau nodēvēts par zivju audzēšanas superjahtu, jo tas piedāvā jaunu pieeju zivju audzēšanai, radikāli mainot nozari, ievērojami uzlabojot zivju veselību, apkalpes komfortu un zivju audzēšanas nozares tēlu.

Kuģa projektu izstrādājusi kompānija "Ocean Arks Tech of Chile" (OATECH) sadarbībā ar Londonā bāzēto stratēģisko partneri "Ocean Sovereign". Zivju audzēšanas kuģis "Ocean Ark" atbilst RINA standartiem, kā arī MARPOL, SOLAS un IMO prasībām.

Klasifikācijas sabiedrības RINA speciālisti atzīst: "Tas ir neparasts kuģis un pagrieziens punkts gan zivkopības nozarei, gan netradicionāla dizaina kuģu klasifikācijai. Tā ir novatoriska pieeja zivju ilgtspējīgai ieguvei, lai palīdzētu papildināt pārtikas krājumus. Ilgtspējība ir RINA galvenais

stratēģiskais pīlārs, bet šajā gadījumā runa nav tikai par oglekļa emisiju samazināšanu. Ilgtspējīga pārtikas ražošanas ķēde ir vajadzīga, lai apmierinātu pieaugošo globālo pieprasījumu pēc uztura. Mēs uzskatām, ka akvakultūra atklātā jūrā ir viens no risinājumiem, kas palīdzēs nākotnē."



Zivju audzēšanas nozare ir pārliecināta, ka jāmeklē jauni un inovatīvi risinājumi, lai apmierinātu pieaugošā pasaules iedzīvotāju skaita pieprasījumu pēc uztura, un okeāns ir uzskatāms par vienu no iespējām, kas var nodrošināt vidi zivju audzēšanai.

Parasti akvakultūra saskaras ar trīs vajām vietām: karstuma vilņiem, kas pārkarsē ūdenstilpi, alģu ziedēšanu un vētrām, bet šī revolucionārā tehnoloģija, kuras jauda ir 4000 tonnu biomasas, ļauj ražot veselīgākas un kvalitatīvākas zivis ar zemu blīvumu par zemākām izmaksām, nekā pašlaik tas ir iespējams, izmantojot sauszemes un piekrastes akvakultūras sistēmas. "Ocean Ark" var darboties Āzijas, ASV un ES patēriņa tirgu tuvumā, lai ievērojami samazinātos transporta emisijas.

170 metrus garais un 64 metrus platais zivju audzēšanas kuģis ir pašgājējs, trimarāns ar zemu emisiju līmeni. Tā mērķīgais intelekts un vara pašattīrīšanās zivju būri palīdz nodrošināt zivju veselību un labturību. Kuģu būves līgumi ir parakstīti ar vairākām pasaules vadošajām kuģu būvētavām, piemēram, "China Merchants Industry", "Tersan" un "CIMC Raffles". ■

Singapūra nodrošina vakcīnu jūrniekiem

Jau 2021. gada augustā Singapūra saskaņā ar "Sea Crew Vaccination" (SEAVAX) iniciatīvu sāka starptautiskās tirdzniecības flotes jūrnieku vakcināciju. No 15. novembra stājusies spēkā šā projekta otrā fāze, kas turpināsies līdz 2022. gada 30. jūnijam. Statistika liecina, ka līdz novembra beigām Singapūrā vakcīnu bija saņēmuši vairāk nekā 8000 jūrnieku, no kuriem 5200 bija Singapūras jūrnieki, bet 2800 nerezidentu apkalpju jūrnieki.

Saskaņā ar SEAVAX iniciatīvu jūrnieki abas "Moderna" vakcīnas devas, kā arī vajadzības gadījumā revakcināciju var saņemt laikā, kad tiek veikta apkalpes maiņa, vai arī tad, kad kuģis piestāj Singapūras ostā, un visus ar to saistītos izdevumus sedz jūrniecības nozare.

IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims: "Esmu gandarīts, ka ir pagarināta SEAVAX vakcinācijas programma un jūrniekiem būs pieejami vēl vismaz



divpadsmit tūkstoši vakcīnas devu. Šādas iniciatīvas ļauj cerēt, ka, cenšoties apkarot Covid-19 pandēmiju, mēs kopīgiem spēkiem pārvarēsim apkalpju maiņas krīzi un spēsīm mūsu jūrniekiem uzlabot garīgo un fizisko veselību, kā arī viņu labklājību."

Singapūras Transporta ministrija ziņoja, ka vajadzības gadījumā jūrniekiem būs pieejami vēl vairāk nekā 12 tūkstoši vakcīnas devu. Neskatoties uz ierobežoto piekļuvi vakcīnām tādā lielā jūrniecības valstī kā Filipīnas, pieaug ostu skaits, kurās starptautiskās tirdzniecības flotes jūrnieki var saņemt vakcīnas ārpus savām mītnes zemēm.■

Viedās tehnoloģijas aizstās cilvēka darbu

"Rolls-Royce" un "Sea Machines Robotics" paziņojušas, ka sadarbojas, lai radītu attālinātas vadības, autonomas kontroles un viedas apkalpes atbalsta sistēmas kuģiem. Nolīguma ietvaros "Rolls-Royce" meitas uzņēmums "Power Systems and Sea Machines", kas ir tālvadības kuģa un autonomās vadības sistēmu izstrādātājs, apvienos spēkus ar "Sea Machines Robotics", lai turpinātu darbu pie pilnībā un daļēji autonomu kuģu vadības sistēmu izstrādes un ieviešanas kuģošanas biznesā.

"Sea Machines" dibinātājs un izpilddirektors Maikls Džonsons: "Mūsu autonomo kuģu kontroles produkti, kā arī uzlabotās un pilnveidotās sistēmas ir celmlauzis revolucionārai parasto un manuālo kuģu kontroles sistēmu pārejai no cilvēka vadības modeļa uz viedajām tehnoloģijām. Autonomās sistēmas pārņems ikdienas darba procesus, samazinās stresu apkalpēm un tā palielinās kuģu ekspluatācijas paredzamību un drošību. Tehnoloģijas padarīs kuģošanu produktīvāku, ekonomiskāku, kā arī veicinās ilgtspējīgāku darbību."

"Rolls-Royce Power Systems" viceprezidente Denīze Kurtulusa: "Mūsu PS 2030 stratēģijas ietvaros kļūstam par integrētu ilgtspējīgu risinājumu nodrošinātāju. Jūras nozarē vēlamies klientiem nodrošināt pilnīgu tehnisko risinājumu no tilta uz dzenskrūvi ar visaugstākās kvalitātes produktiem."

Stratēģiskā sadarbība koncentrēsies uz to tehnoloģiju ražošanu, kas paredzētas attālinātai un autonomai kuģu kontrolei, galvenokārt jahtām, komerciāliem un palīgflotes kuģiem. Abi uzņēmumi arī sadarbojas, lai attīstītu jaunas iespējas un nodrošinātu klientus ar progresīviem tehnoloģiskajiem risinājumiem, kas spēj apkopot un analizēt visus kuģu datus un viedi kontrolēt kuģus, pamatojoties uz šo informāciju.■

Neptūna deklarācija nespēj mazināt spriedzi

Ziņu aģentūras vēsta, ka daudzās pasaules valstīs atkal tiek ieviesti dažādi ierobežojumi, ir lidojumu atcelšanas pieaugums, ceļošanas ierobežojumi un arvien stingrākas apkalpju maiņas prasības, jo īpaši Āzijā, kas kavē jūrnieku atgriešanos mājās pēc līguma termiņa beigām. Un tas notiek par spīti tam, ka oktobrī un novembrī ievērojami pieauga vakcinēto jūrnieku skaits. Statistika liecina, ka vakcinēto jūrnieku skaits novembrī pieauga par 9,9%, sasniedzot 41% salīdzinājumā ar 31% oktobrī.

"Iepriecina pozitīvās tendences un progress, kas vērojams jūrnieku vakcinēšanā, tomēr šie skaitļi var būt maldinoši, kad runājam par tām problēmām, kas joprojām apgrūtina kuģu apkalpju maiņu. Problēmas turpinās, un jūrnieki joprojām ir viena no sabiedrības neaizsargātākajām daļām, un, visticamāk, situācija

tuvākajā laikā neuzlabosies, tāpēc mums jādara viss, lai kopīgiem spēkiem nodrošinātu jūrnieku labklājību, globālu vakcinācijas standartu ieviešanu," "Global Maritime Forum" (GMF) vebinārā sacīja tā izpilddirektors Dž. Kristensens.

Jaunas problēmas sagādā Ķīnā pieaugošie ierobežojumi. Cenšoties sasniegt Covid-19 nulles līmeni, Ķīnā tiek apgrūtināta jūrnieku repatriācija un nogādāšana uz kuģiem.

Neptūna deklarācijas apkalpju maiņas indikators tiek publicēts reizi mēnesī, un tā pamatā ir dati, ko GMF iesniedz kuģu kapteiņi, tomēr šos datus nevar izmantot, lai pilnīgi precīzi aprēķinātu to jūrnieku skaitu, ko tieši ietekmē dažādie ierobežojumi apkalpju maiņas ziņā, jo reizēm ir atšķirīga virsniņu un ierindas jūrnieku, kā arī dažādu valstu jūrnieku situācija.■

Nemazinās sastrēgums konteinerkravu pārvadājumos

Decembra sākumā "Bloomberg" ziņoja, ka Āzijas reģiona lielākajās ostās vērojamas pazīmes, kas liecina par konteinerkuģu sastrēguma mazināšanos un situācijas uzlabošanos. Šanhajas ostā kuģu skaits samazinājās par 0,2%, Honkongas ostā par 10,4%, bet Singapūras ostā pat par 14,7%. Tomēr analītiķi uzskata, ka šādi nelieli uzlabojumi nevar viest optimismu, jo kopumā situācija konteinerkravu pārvadājumu sektorā turpina būt ļoti saspīlēta. Piemēram, Ķīnas ostās sastrēgumi nesamazinās vienmērīgi. Tā Tjandziņas ostas nepietiekamās kapacitātes dēļ apstrādāto kuģu skaits ir bijis par 25% mazāks, tāpēc pieaudzis ostas reidā uz kravas apstrādi gaidošo kuģu skaits, savukārt Covid-19 uzliesmojuma dēļ Daļaņas ostā konteinerkuģu apstrāde noslīdējusi līdz zemākajam līmenim.

Pēc Dienvidkalifornijas Jūras informācijas centra datiem, novembrī un decembra pirmajās divās nedēļās konteinerkuģu sastrēgums Losandželosas un Longbičas ostās saglabājās. Bija dienas, kad Sanpedro līcī, gaidot savu kārtu ieiešanai ostā, uz enkura stāvēja vairāk nekā 80 konteinerkuģu, bet abās ostās kopā dienā tika apstrādāti tikai 30 konteinerkuģi.

Nopietnas diskusijas par konteinerkravu apstrādi Losandželosas ostā sākās pēc tam, kad ASV prezidents Džo Baidens paziņoja, ka Losandželosas ostai jāpanāk lūzums, lai

mazinātu sastrēgumus. Baltais nams deva grūdienu, lai uzlabotu situāciju, jo traucējumi piegādes ķēdēs kavē iepirkšanās sezonas plānus un palēnina valsts ekonomikas atveseļošanu no pandēmijas.



Savukārt "Seatrade Maritime News" ziņoja, ka, neskatoties uz to, ka situācijas risināšanā iesaistījusies federālā valdība, kuģu rinda, kas gaida ieiešanu ostā, nemazinās, kopējais dažādu kravas kuģu skaits Sanpedro līcī sasniedza pat 170, kas pamatā skaidrojams ar ostu nepietiekamo kravas apstrādes jaudu.

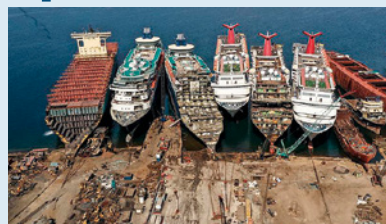
Vai hobijs kļūs par biznesu?

2021. gadā jūras kravu pārvadājumu tirgus piedzīvojis jaunas

tendences. Vairāku iemeslu dēļ bija apgrūtināta kuģošanas līniju ritmiska darbība, un loģiski, ka šādos apstākļos ievērojami tika kavēta preču piegāde. Situācijā, kad kuģošanas līniju darbība bija vāji prognozējama, daudzi lielākie mazumtirgotāji, piemēram, "Home Depot" un "Ikea", paši fraktēja kuģus, lai nogādātu preces līdz patērētājam. Tirgus analītiķi ironizē, ka šādu darījumu dēļ kompānijas ir nonākušas "žoga otrā pusē". Kā atzina Losandželosas ostas pārvaldes prezidente Džeima Lī, šādiem jaunpienācējiem kravu pārvadājumu biznesā problēmas radīja gan kuģu iekraušana Āzijā, gan kuģošana pāri Klusajam okeānam, gan izkraušanas laika rezervēšana ostā, jo priekšroka tiek dota pastāvīgiem klientiem – lielajām kuģošanas kompānijām. Jaunpienācējiem nekas cits neatliek, kā nedēļām ilgi drūzmēties Sanpedro līcī. Eksperti pauž viedokli, ka šādiem ienācējiem kravu pārvadājumu tirgū visdrīzākajā laikā nāksies izlēmt, vai atmetst ar roku šim pasākumam, vai arī padarīt to par daļu no sava biznesa. Tāpat eksperti atzīst, ka tās tomēr ir novirzes no normas. "Daži puiši domā, ka viens spēj pilnskanīgāk nosvilpot melodiju, nekā to varētu nospēlēt viss orķestris," ironizē eksperti un piebilst, ka laiks rādīs, vai lielie mazumtirgotāji arī turpmāk pieturēsies pie sava pamatbiznesa, vai tomēr mēģinās iegūt kontroli arī pār piegādes ķēdēm. ■

Sagriež vairāk pasažieru kuģu

"Alang Ship Breaking Yard" Indijā 2021. gadā saņēmusi sagriešanai rekordlielu skaitu kruīza un pasažieru kuģu. Rūpnīcas vadība norāda, ka līdz šim uzņēmums gadā parasti saņēmis vienu vai divus pasažieru kuģus, bet šogad līdz novembra beigām jau 15, un tie ir gandrīz 10% no kopumā sagriešanai nodotajiem aptuveni 150 kuģiem. Sagriešanai nav nodots neviens no pasaules



lielāko kruīza zīmolu kuģiem, pārsvarā tie bijuši jau solīda vecuma

kuģi, būvēti no 1965. līdz 1987. gadam, kurus uzturēt pandēmijas apstākļos vairs nebija iespējams. Vēl viens iemesls, kāpēc sagriešanai nodoti vecie pasažieru kuģi, bijis liels pieprasījums metāla tirgū.

Eksperti prognozē, ka tad, kad kruīza nozare atkal stabilizēsies, arī kuģu nodošana metāllūžņos atgriezīsies iepriekšējā līmenī. ■

Paraksta līgumu par konteinertermināla būvniecību

2021. gada rudenī Indijas lielākais privātais ostas operators "Adani Group" parakstīja 700 miljonu dolāru vērtu līgumu par jauna konteinertermināla celtniecību Kolombo ostā Šrilankā. Līdz šim neviens investors nebija izrādījis interesi par finanšu ieguldīšanu Šrilankas ostu nozarē, bet situāciju krasi mainīja Ķīnas vēlme palielināt savu ietekmi šajā reģionā, un tieši Šrilanka tagad ir kļuvusi par "kajas lauku" Dienvidāzijā konkurencē starp Indiju un Ķīnu. Tiek izteikts minējums, ka Kolombo ostas attīstība un jauna konteinertermināla celtniecība šajā ostā mainīs loģistiku Indijas reģionā, ko vēl jo vairāk sekmēs Šrilankas stratēģiski izdevīgā atrašanās vieta vienā no noslogotākajiem kuģošanas maršrutiem.■

Kafijai varētu būt negaidīti rūgta piegarša

"Bloomberg" brīdina, ka kafijas cienītājiem varētu pienākt grūti laiki, jo arabikas šķirnes kafijas pupiņu trūkums pasaulē draud ar kafijas cenu kāpumu veikalos un kafejnīcās. Arabikas pupiņu cena 2021. gadā jau ir pieaugusi par aptuveni 80%.

Šīs šķirnes kafija savas smalkās garšas dēļ ir iecienīta visā pasaulē un veido aptuveni 65% no pasaules kafijas produkcijas, bet 2021. gadā Brazīlijā, kas ir lielākā arabikas audzētāja, ekstremālo laika apstākļu dēļ iznīka lielas šīs kultūrauga plantācijas. Apskatnieki atļaujas rūgti pajokot, ka cenu dēļ pat kapučīno un latte kafijai varētu būt ļoti rūgta piegarša. Arī prognozes 2022. gada sākumam neparedz laikapstākļu uzlabošanos, kas varētu nodarīt vēl lielāku kaitējumu jau tā sliktajai ražai. Būs vajadzīgi vairāki gadi, lai kafijas plantācijas atgūtos no dabas stihijas radītajām sekām, un tas noteikti atstās ietekmi uz kafijas tirgu.

Jau tagad arabikas cena strauji pieaug, piedevām vēl globālie kuģniecības sastrēgumi apgrūtinā kafijas pupiņu piegādes ASV, Japānai un Eiropai. Kafijas ražotājiem un mazumtirgotājiem tagad jāizlemj, vai vēl paaugstināt kafijas cenu, vai arī arabikas vietā izvēlēties necilāko robustas šķirni.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2016.–2021.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./2020., %
Beramkravas	19767,4	19381,6	21488,0	19148,3	12619,9	10593,6	-16,1
labība un tās produkti	1609,5	1763,6	1356,8	1885,2	2536,1	2566,9	1,2
ķīmiskās beramkravas	2520,5	2210,6	1919,5	1581,3	1330,3	1172,0	-11,9
ogles	11709,8	11025,8	12946,6	9593,2	2624,9	718,5	-72,6
koksnes šķelda	490,1	578,0	828,7	1007,9	1045,2	718,2	-31,3
Lejamkravas	7589,8	5306,4	3808,0	3431,1	2522,7	2076,2	-17,7
naftas produkti	7528,6	5230,0	3774,7	3397,6	2436,2	1990,2	-18,3
Ģenerālkravas	5979,1	6428,9	7849,3	7461,2	6757,7	6737,6	-0,3
konteineri	3696,9	4226,6	4469,8	4468,3	4230,9	3913,9	-7,5
(TEU)	350951	409809	427316	428159	413511	384529	-7,0
Roll on/Roll of	233,3	389,9	479,1	492,5	163,9	0,0	-100,0
vienības	57993	77177	79665	70317	20150	0	-100,0
kokmateriāli	1707,0	1472,9	2490,0	2171,5	2008,4	2454,1	22,2
tūkst. m³	2078,8	1747,0	2913,5	2597,8	2474,6	3166,8	28,0
metāli, metāllūžņi	265,9	254,3	340,4	289,9	302,6	332,5	9,9
Kopā	33336,3	31116,9	33145,3	30040,6	21900,3	19407,4	-11,4

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2016.–2021.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./2020., %
Beramkravas	4384,0	6446,3	6430,9	7548,6	1894,9	2000,5	5,6
minerālmēsli	281,4	177,4	383,6	420,8	236,5	273,9	15,8
ogles	2213,4	4440,7	4617,8	5440,2	523,3	334,7	-36,0
labība un tās produkti	405,7	298,0	207,8	491,7	382,6	495,2	29,4
Lejamkravas	10384,6	9751,2	9862,7	9615,5	7610,1	5595,3	-26,5
nafta	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	100,0
naftas produkti	9854,8	9200,1	9216,5	8988,6	7209,9	5179,5	-28,2
Ģenerālkravas	2298,5	2328,7	2472,6	2306,8	2329,0	2444,7	5,0
konteinerizētas kravas	0,0	0,0	20,3	2,4	4,1	0,0	-100,0
(TEU)	0	0	2112	275	232	0	-100,0
Roll on/Roll of	1889,2	1966,1	2071,4	2000,9	1983,7	2089,8	5,3
vienības	74568	75379	82824	79462	80631	85986	6,6
kokmateriāli	398,3	352,9	375,8	296,2	339,9	347,9	2,4
tūkst. m³	441,4	389,4	424,1	338,5	377,3	392,5	4,0
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	17067,1	18526,2	18766,2	19470,9	11834,0	10040,5	-15,2

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2016.–2021.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./2020., %
Beramkravas	3894,1	4472,8	5226,1	5071,5	4179,4	4216,8	0,9
ogles	367,1	1143,4	1321,2	1028,8	265,2	28,8	-89,1
labība un tās produkti	2661,9	2273,5	2781,5	2586,6	2396,2	2465,2	2,9
celtniecības materiāli	790,0	862,6	711,3	920,1	693,4	725,1	4,6
koksnes šķelda	225,4	225,2	156,4	276,0	214,0	316,3	47,8
Lejamkravas	337,6	436,2	403,4	507,4	547,6	508,7	-7,1
jēlnafta	48,5	32,2	39,5	44,2	40,7	28,1	-31,0
naftas produkti	239,3	347,0	294,3	392,8	416,4	408,2	-2,0
Ģenerālkravas	919,9	1149,3	1263,5	1094,2	1100,5	1648,5	49,8
konteineri	33,3	49,8	44,6	35,2	56,9	129,1	126,9
skaitis TEU	2176	3671	2786	2650	3611	11871	228,7
Roll on/Roll of	459,7	600,3	704,2	690,9	724,6	1181,0	63,0
skaitis	28333	36402	42066	45113	38070	59029	55,1
kokmateriāli	322,8	430,7	449,9	338,0	276,5	299,3	8,2
tūkst. m³	357,0	503,6	457,2	380,5	314,8	333,4	5,9
metāli, metāllūžņi	54,4	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	100,0
Kopā	5151,7	6058,3	6893,0	6673,1	5827,5	6374,0	9,4

Satiksmes ministrijas informācija

Saeima otrajā lasījumā atbalsta grozījumus Ostu likumā

Pēc likumprojekta spēkā stāšanās deviņu mēnešu laikā valsts un pašvaldība vienosies par kapitālsabiedrības dibināšanu Rīgas ostas pārvaldes funkciju veikšanai un pašvaldības līdzdalību AS "Ventas osta" Ventspils ostas pārvaldes funkciju veikšanai.

i UZZIŅAI

Grozījumos Likumā par ostām paredzēts, ka kapitālsabiedrībās kapitāldaļu turētājas no valsts puses būs Satiksmes ministrija (SM), Finanšu ministrija (FM), Ekonomikas ministrija (EM) un Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM). Valstij piederošās akcijas paredzēts nodot turējumā šādās proporcijās: 40% – SM, 20% – FM, 20% – EM un 20% – VARAM.

Nemot vērā ostas darbības ietekmi uz pašvaldību, kā arī pašvaldībai piederošo īpašumu skaitu, kuri jau ir nodoti ostu pārvaldēm pārvaldīšanai, Likumā par ostām paredzēts, ka kapitālsabiedrībā, kas veic ostas



pārvaldes funkcijas, arī pašvaldībai ir tiesības iegūt akcijas ar nosacījumu, ka valstij paliek ne mazāk kā divas trešdaļas akciju. Tādējādi pašvaldība arī turpmāk saglabātu aktīvu līdzdalību ostā, kontrolētu tās īpašuma lietošanu un pašvaldības interešu ievērošanu.

Privātā sektora līdzdalībai likumā ietverts jauns pants, kas paredz ostu pārvaldēm izveidot sadarbības padomes, iesaistot ostas lietotājus un citas ieinteresētās puses ostas

attīstībai būtisku jautājumu apspriešanā. Paredzams, ka tas nodrošinās skaidras, likumā definētas tiesības ostās strādājošiem uzņēmumiem iesaistīties ostas attīstībā, veidot dialogu ar ostas pārvaldi un panākt visiem pieņemamus risinājumus, tostarp par infrastruktūras attīstību, ostas maksām, dažādu vides prasību ievērošanu, administratīviem jautājumiem un daudzām citām lietām, kas nepieciešamas ostas uzņēmumiem ikdienas darbā. ■

Satiksmes ministrs piedāvā pašvaldībai dalību Ventspils ostas kapitālsabiedrībā

Ventspils domes priekšsēdētājs Jānis Vītolīņš paziņojis, ka Ventspils pašvaldība lūgs Satiksmes ministrijai papildu informāciju par nosacījumiem tās dalībai Ventspils ostas kapitālsabiedrībā. Satiksmes ministrs Tālis Linkaits reģionālajā vizītē Ventpilī piedāvāja pašvaldībai piedalīties jaunajā valsts kapitālsabiedrībā, kur 60% kapitāldaļu būtu valstij un 40% – pašvaldībai.

"Teicu, ka par šo piedāvājumu ir pārāk maz informācijas, ka ir nepieciešams zināt, kā tiek plānots kopējais darbs. Ja kapitāldaļu sadalījums būs 60% un 40%, kā tas pašlaik plānots Ostu likumprojekta trešajam lasījumam, tad ir svarīgi zināt, kāda būs mazākuma kapitāldaļu turētāja tiesību aizsardzība, lai nebūtu "lielā brāļa" un "mazā brāļa"

attiecību. Līdz šim mēs esam uzstājuši uz līdzvērtīgu jeb 50% un 50% kapitāldaļu sadalījumu starp valsti un pašvaldību," skaidroja Vītolīņš.

Tāpat pašvaldībai ir svarīga kapitālsabiedrības pārvaldes forma, cik cilvēku būs padomē un valdē, ko viņi pārstāvēs un pēc kādiem kritērijiem viņus izvēlēsies.

Vītolīņš ir pārliecināts, ka svarīgākais jautājums ir par pašvaldības ieguldījumu kapitālsabiedrībā. "Mēs pašlaik uzskatām, ka pašvaldībai nav jāiegulda savs īpašums, jo jaunā kapitālsabiedrība īpašumu pārņems no Ventspils brīvdostas pārvaldes, kuras aktīvi ir vismaz 170 miljoni eiro. Šī manta ir radīta kopējā valsts un pašvaldības darbā 25 gadu laikā, tāpēc būtu tikai godīgi, ja to uzskatītu par

kopēju mantu un pašvaldībai nevajadzētu uzņemties jaunas saistības," norādīja domes priekšsēdētājs. "Pašvaldība jau divus gadus nav piedalījusies Ventspils brīvdostas pārvaldes darbā, un pašvaldībai nav zināms, kāda ir ostas pārvaldes finansiālā situācija, kādas tai ir saistības, plāni, stratēģija. Mēs gribētu tikt skaidrībā, kāds ir tas kuģis, uz kura klāja tiek aicināti. Ar ministru vienojāmies, ka iesniegsim viņam konkrētus jautājumus, lai varētu pieņemt izsvērtu lēmumu."

Satiksmes ministra vizītes laikā Ventpilī pārrunāti aktuālie ostas termināļu pārkrauto kravu rādītāji un nākamā gada prognozes, plāni ostas maksu sakārtošanā, infrastruktūras attīstībā, kā arī jaunu kuģošanas līniju piesaistē. ■

Rīgas brīvostas pārvaldei piešķirts starptautiskais apbalvojums “Energy Globe National Award 2021”

Rūpējoties par vides aizsardzības prasību ievērošanu un Krievu salas teritorijai piegulošo pilsētas apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitāti, Krievu salas terminālis ir aprīkots ar slēgta tipa kraušanas tehnoloģijām, elektroapgādes sistēmu, virszemes dzelzsbetona drenāžas kanāliem 3,4 km garumā, kuras novērš lietus un tehnoloģiskā ūdens piesārņojuma nokļūšanu Daugavā, kā arī attīrīšanas iekārtām.

Vēja žogs ir 23 metrus augsts, tā kopējais garums – vairāk nekā divi kilometri. Vēja žoga galvenais uzdevums ir novērst ogļu putekļu izplatīšanos apkārtējā vidē. Vēja sieti ir īpaši izstrādāti, lai slāpētu ienākošā vēja pretestības spēku un samazinātu tā ātrumu aizvēja zonā līdz pat 75%. Šāds risinājums būtiski ierobežo cieto daļiņu līmeni gaisā un apkārtējā vidē.

UZZIŅAI

“Energy Globe Award” ir viens no pazīstamākajiem starptautiskajiem apbalvojumiem, kas jau 22. reizi tiek piešķirts dažādām vides aizsardzības iniciatīvām un projektiem visā pasaulē. Fonds “Energy Globe International” balvu piešķiršanai ik gadu izvērtē aptuveni 2000 inovāciju projektu no 187 pasaules valstīm.

Rīgas brīvostas pārvaldes valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps pauž gandarījumu par pārvaldei piešķirto apbalvojumu un vērš uzmanību uz to, ka vēju slāpējošā žoga izbūve ir tikai daļa no īstenotajiem un plānotajiem inovatīvajiem projektiem Rīgas ostā, kuru mērķis ir vides kvalitātes un sabiedrības labklājības veicināšana.

“Zaļais kurss ir mūsu visu kopīga atbildība un pienākums, gan mazinot ostas ietekmi uz apkārtējo vidi, gan atstājot pēc iespējas neitrālu nospiedumu planētas ekosistēmā. Ieviešot digitālus risinājumus kravu un



Dr. Ingrida Valentini-Vanka un Viesturs Zeps.



Rīgas brīvostas pārvaldes priekšsēdētājs Viesturs Zeps. Rīgas brīvostas pārvaldes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.



datu aprītē, ejam uz CO₂ mazināšanu pilsētā, minimizējot sastrēgumus un ilgumu, ko kravas auto pavadā dīkstāvēs ostā un pilsētā. Testējam un meklējam inovatīvus risinājumus piesārņojuma monitorēšanai, operatīvai tā savākšanai. Nopietni domājam par alternatīvās enerģijas ieviešanu ostas un pārvaldes ikdienas darbā, sākot ar saules paneļiem, kuģu elektroapgādes stacijām,

zaļās enerģijas un vēja turbīnu parkiem ostas attīstības vīzijās. Turklāt, kas vienlīdz būtiski, ar katru gadu mazinās fosilo energoresursu kravu īpatsvars kopējā ostas kravu portfelī – pārējam uz videi draudzīgākām, drošākām kravu grupām, kas sakrīt ar šobrīd apstiprināto globālo zaļās politikas virzienu,” stāsta V. Zeps.

“Energy Globe Award” apbalvojums šogad piešķirts virknei inovāciju, kuru mērķis ir risināt aktuālās vides problēmas, tādas kā resursu trūkums, gaisa un ūdens piesārņojums, erozija, klimata pārmaiņas vai atkarība no neatjaunojamiem energoresursiem. Lai gan daudzi no šiem risinājumiem ir salīdzinoši viegli pieejami un lietojami, bieži vien to ietekme, nozīme un ieguvumi nesasniedz pietiekami plašu auditoriju un tādējādi bremzē zināšanu un pieredzes apmaiņu. “Energy Globe International” mērķis ir darīt šos projektus zināmus un tādējādi mudināt arī citus novatorus un uzņēmumus nākt klajā ar saviem izgudrojumiem. “Visiem uzvarētājiem ir kopīga iezīme – visi ir sapratuši, ka vide aizsargājama nevis ar saukļiem, bet gan ar rīcību! Katrs no mums var dot savu ieguldījumu,” teikts fonda “Energy Globe International” paziņojumā. ■

Rīgas osta seko Eiropas Savienības zaļajam kursam

Viesturs Zeps uzsver, ka zaļo kursu un tā politiku viņš uzskata par uzņēmējdarbības attīstības evolūciju. "Ostas uzņēmēji jau tagad daudz nopietnāk domā par to, kādu nospiedumu uz visu atstāj viņu uzņēmējdarbība, savukārt brīvdostas pārvalde ir aprikojusi pietiekami plašu teritoriju ar sensoriem, lai varētu monitorēt dažādus piesārņojumus, piemēram, putekļu piesārņojumu, smakas. Iepriekš bija sistēma, kas smakas monitorēja noteiktās dienās un tad izskaitļoja vidējo gada

rādītāju, bet tagad mēs varam noklasīt piesārņojuma līkni pa stundām un attiecīgi reaģēt. Te mēs citīgi strādājam ar Valsts vides dienestu, kas, protams, ir sodījis mūsu uzņēmumus, bet šajā ziņā mums ir laba virzība. Uzņēmumiem tas prasa jaunas investīcijas, lai uzstādītu jaunas iekārtas, kas aiztur piesārņojumu, bet tam ik pa brīdim no valsts ir pieejams finansējums," stāsta V. Zeps.

Tāpat ostas pārvalde domā par tādām risinājumiem kā saules paneļi

vai vēja turbīnas, kas varētu tikt izvietotas kādā no brīvajām ostas teritorijām. Tās varētu ģenerēt elektroenerģiju gan pašpatēriņam, gan termināļiem, kas elektrību patērē pietiekami daudz. Alternatīvā enerģija mūsu uzņēmumiem radītu konkurences priekšrocības, bet klimatneitralībai ostai paveras vairāk iespēju piedāvāt tirgus lielākajiem spēlētājiem konkurētspējīgākus koridorus, jo arī loģistika un transporta globālās tendences virzās uz zaļo kursu.

Karostas kanāla attīrīšana – ieguldījums Baltijas jūras ekoloģijas uzlabošanā

2021. gada 1. decembrī Liepājā notika Karostas kanāla sanācijas projekta "Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla sanācijas darbi" atklāšanas seminārs "Karostas kanāla attīrīšana: ieguldījums Baltijas jūras ekoloģijas un Liepājas vides veselības uzlabošanā".

Karostas kanālam ir būtiska nozīme Liepājas kultūrvēsturiskajā attīstībā, un tā attīrīšana ne tikai uzlabos vides kvalitāti un bioloģisko daudzveidību kanālā un Baltijas jūras ekoloģijas un ūdens kvalitāti, bet arī pozitīvi ietekmēs Liepājas vides kvalitāti un iedzīvotāju veselību.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes īstenotais Karostas kanāla sanācijas projekts ir turpinājums 2018. gadā veiktajiem sanācijas darbiem, un tā mērķis ir samazināt Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu negatīvo ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli.

Padomju militārās bāzes aktivitātes Liepājas Karostas kanālā ir nopietni ietekmējušas šīs teritorijas vides kvalitāti, kā rezultātā tā kļuvusi par vienu no piesārņotākajām vietām Latvijā. Piesārņojumu veido naftas produkti (tai skaitā benzols, ksilols, ogļūdeņraži) un smagie metāli (dzīvsudrabs, arsēns, svins, cinks, varš, selēns, kadmījs), kas koncentrējušies kanāla dūņu un smilšu sanesumos. Tāpat arī pirms notekūdeņu

attīrīšanas iekārtu izbūves kanālā novadīti neattīrīti komunālie notekūdeņi. Piesārņojuma līmenis pārsniedz pieļaujamās normas, kā rezultātā kanāla ekosistēma ir degradēta, tur esošā flora un fauna ir ļoti trūcīga.

Lai gan piesārņojums ir šķietami akumulējies nogulumos, tas var ietekmēt, piemēram, kanāla teritorijas tuvumā mājdojošos asarus, kuri migrē, piemēram, uz Liepājas ezeru, kurā atrastajos asaros konstatēts izteikti augsts dzīvsudraba saturs. Tādā veidā piesārņojums no lokāla kļūst daudz plašāks un ietekmē tālākus ekosistēmas līmeņus caur barošanās ķēdēm, skarot arī mūs, cilvēkus.

UZZIŅAI

No 1994. līdz 2010. gadam LSEZ pārvalde un valsts iestādes finansēja desmitiem ģeoloģisko pētījumu, lai sagatavotu Karostas kanāla attīrīšanas projektu. Lēmums par projekta 1. kārtas realizāciju tika pieņemts tikai 2012. gadā, un, piesaistot ES Kohēzijas fonda finansējumu, 1. kārtā tika pabeigta līdz 2015. gada 31. decembrim. No kanāla 78 ha platībā tika izcelts un utilizēts liela apjoma tehnogēnais piesārņojums (metāllūžņi, betona masīvi, koksne utt.), kā arī vispiesārņotākajā iecirknī 10 ha platībā tika izņemti aptuveni 60 000 m³ piesārņoto nogulumu, kas deponēti īpaši aprīkotā vietā Karostas kanāla austrumu galā.

Tomēr pēdējos gados vērojami uzlabojumi, un ilggadējie pētījumi liecina, ka naftas produktu piesārņojuma koncentrācija nogulumos kopš 1993. gada ir samazinājusies gandrīz astoņas reizes, jo daļa no dabiskajiem naftas produktiem noārdās arī baktēriju darbības rezultātā. Turklāt Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra 2018. gadā veiktais piesārņojuma slodžu novērtējums uz Baltijas jūru liecina, ka visi priekšdarbi notekūdeņu attīrīšanā ir veikti. Novērtējumā secināts, ka pēc Karostas kanāla sanācijas darbu veikšanas uzlabosies Baltijas jūras ekoloģija un ūdens kvalitāte, kā arī būs iespēja dzēst Karostas kanālu no Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas (HELCOM) Baltijas jūru piesārņojošo avotu, tā saucamo "hot spots" jeb "karsto punktu", saraksta.

Karostas kanāla un Baltijas jūras vides uzlabošanas mērķa sasniegšanai sanācijas darbu laikā no kanāla gultnes tiks izņemti 202 247 m³ likumdošanas normām neatbilstošu nogulumu, kuros ieslēgtas 400 tonnas piesārņoto nogulšņu. Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada perioda programmas "Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide" ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 5 117 647,05 eiro, no tām 4 350 000,00 eiro ir Norvēģijas finanšu instrumenta finansējums.

Spriež par dzelzceļa pārvadājumu operatīvu un efektīvu nodrošināšanu

24. novembrī LR satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzturējās darba vizītē Liepājā, kur tikās ar Liepājas ostas nomnieku asociācijas valdi un pārrunāja aktuālos jautājumus, kas pamatā bija saistīti ar dzelzceļa pārvadājumu operatīvu un efektīvu nodrošināšanu, iekšzemes pārvadājumiem un tarifiem.

Satiksmes ministrs atzinīgi novērtēja Liepājas ostas darbību 2021. gadā, nodrošinot stabilu kravu plūsmu ar pozitīvu pieaugumu. Tāpat viņš uzteica Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes veikumu ostas maksu sakārtošanā atbilstoši Eiropas Savienības Ostu regulai, kam pamatā ir pārskatāmi un saprotami kritēriji, lai arī turpmāk varētu īstenot infrastruktūras attīstības projektus atbilstoši labas pārvaldības pamatprincipiem.

Liepājas ostas nomnieku asociācijas valdes priekšsēdētājs Āris Ozoliņš uzsvēra, ka ostas sekmīgas darbības pamats ir laba pārvaldība, pašvaldības, uzņēmēju un Liepājas SEZ pārvaldes cieša sadarbība,

kas ļauj plānot un īstenot investīciju projektus, kuri jau pavisam drīz dod acīmredzamus rezultātus. Kā piemēru viņš minēja ostas autopievedceļa izbūvi, kas kopā ar LSEZ SIA "Terrabalt" īstenoto investīciju projektu deva iespēju palielināt ro-ro kravu plūsmu par vairāk nekā 60 procentiem.

Tiekoties ar satiksmes ministru, Liepājas ostas nomnieku asociācijas un LSEZ pārstāvji apsprieda iekšzemes dzelzceļa pārvadājumus un to izmaksas, diskutēja par uzņēmēju iespējām plānot savas investīcijas, balstoties uz šobrīd neskaidrajiem "Latvijas dzelzceļa" tuvāko gadu attīstības plāniem. LSEZ SIA "Liepāja Bulk Terminal Ltd" valdes loceklis Juris Matvejevs uzsvēra, ka visi problemātiskie jautājumi saistīti ar dzelzceļu. "Liepājas SEZ pārvalde līdz šim ieguldījusi ļoti lielus līdzekļus, sakārtojot un pilnveidojot dzelzceļa infrastruktūru, bet šobrīd nav skaidrības, kas un kā būs ar dzelzceļa pārvadājumiem un to kvalitāti nākotnē. Ostas darbībā dzelzceļam ir ļoti liela nozīme." ■

Roterdamas osta sastopas ar loģistikas izaicinājumiem

Roterdamas ostas amatpersonas paziņojušas, ka arī Eiropas lielākā konteineru osta piedzīvo sastrēgumus konteinerkravu apstrādē. Lai gan ostas caurlaides spēja 2021. gadā ir virs 2019. gada līmeņa, tomēr normālu, ritmisku darbu apgrūtinā un ierobežo dažādi loģistikas izaicinājumi. Vājākais ķēdes posms ir konteineru nosūtīšana, ko osta visiem spēkiem cenšas risināt. Roterdamas ostas amatpersonas uzskata, ka šāda situācija, visticamāk, saglabāsies, ietekmējot arī ekonomikas atveseļošanu pēc Covid-19 pandēmijas.



Roterdamas ostas viceprezidents Emīls Hoogstedens uzsvēra, ka osta par augstāko prioritāti noteikusi kravu apstrādes grafika ievērošanu, lai atgūtu klientu uzticību un mazinātu spriedzi, tomēr reālā situācija Āzijā un ASV ostās neļauj īstenot šo uzdevumu. Kravu pārvadājumu sastrēgumi Āzijā un ASV būtībā ir samazinājuši pasaules flotes kapacitāti par aptuveni 25%.

"Kugi negaida ārpus Roterdamas ostas, bet ostas uzglabāšanas jauda ir izsmelta, jo vāji darbojas savienojumi ar Eiropas iekšzemi. Mēs neparedzam būtiskas izmaiņas situācijā līdz pat 2022. gada beigām," preses konferencē sacīja Emīls Hoogstedens. "Kamēr cilvēki turpina tērēt un pasūtīt preces tiešsaistē, izmantojot e-komerciju, situācija nemainīsies, sastrēgumi turpināsies, tāpēc mums jāmeklē risinājumi šiem izaicinājumiem."

Ostas Konteinerkravu departamenta direktors Hanss Nagdegāls atzina, ka vidējais "uzturēšanās laiks" ostā vienam konteineram ir pieaudzis no četrām dienām pirms pandēmijas līdz septiņām tagad.

Osta īsteno dažādus īstermiņa pasākumus, tai skaitā uzlabo datu apmaiņu, lai palielinātu caurlaidības ātrumu, tāpat tiek veikti ilgtermiņa ieguldījumi infrastruktūrā, lai paplašinātu savienojumus ar iekšzemi. ■

Turpina pilnveidot zvejniekiem nepieciešamo infrastruktūru

Liepājas SEZ pārvalde turpina īstenot projektu "Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā – 2. kārtā", kura ietvaros rekonstruē ostas 71., 72., 83., 85., 86., 87. piestātni un pārbūvē Atslēdznieku ielas posmu. Šobrīd tiek klāta asfaltbetona seguma kārtā Atslēdznieku ielas posmā Jaunliepājas pusē. Būvdarbus veic SIA "Tilts", kas iesniedza saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu par zemāko cenu. Līguma summa ir 2 616 525,45 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli. Projekts tiek realizēts saskaņā ar Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda finansējuma Rīcības programmas

zivsaimniecības attīstībai 2014. – 2020. gadā pasākumu "Zvejas ostas un izkraušanas vietas".

Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošanas projekta 2. kārtā ir loģisks turpinājums jau līdz šim īstenotajiem projektiem, kuru ietvaros 2017. gadā rekonstruēja Veco ostmalu posmā no Ūliha ielas līdz Celnieku ielai – nomainīja brauktuves segumu, izbūvēja jaunas un rekonstruēja esošās pazemes inženierkomunikācijas. Savukārt projekta 3. kārtas ietvaros labiekārtoja teritoriju Ūliha ielas galā, demontējot vecu noliktavu un izbūvējot stāvlaukumu un zivju izkraušanas vietu. ■

Dzelzs jākaļ, kamēr tā karsta!

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Hidrogrāfijas daļas vadītāja BRUNO ŠPĒLA vaļasprieks ir ļoti vīrišķīgs, latvisks, bet šodienai neparasts – metālkalšana. Var arī teikt citādi – savos retajos brīvajos brīžos Bruno no hidrogrāfa pārtop par kalēju. Taču aizsākās viss gluži nejauši.

“Kādu reizi kopā ar meitu gājām garām kultūras centram “Ilģuciems”, mēs tur netālu dzīvojam, un ieraudzījām, ka tiek aicināti jauni dalībnieki dažādos “pulciņos” – dziedātāji, dancotāji un arī dažādu amatu apguvēji. Iegājām apskatīties, meitu ieinteresēja pinēju nodarbības, un, kamēr viņa tur parunājās, es aizkļuvi līdz metālapstrādes darbnīcai pagrabā. Tā bija kārtīga kalēja smēde, tur saimniekoja kalējmeistars Jānis Keiselis. Tas bija kaut kas priekš manis, jo man vienmēr ir patikušas tādas taustāmas lietas, ko varu pagatavot pats ar savām rokām, ar savām prasmēm un savu izdomu! Tā arī viss sākās. Pirmais, ko mācījos izkalt, bija parastais krāsns krukis – *zāļie gurķi* parasti ar to sāk. Esmu ļoti pateicīgs meistaram Jānim Keiselim, kurš man iemācīja visas metālapstrādes pamata prasmes un gudrības,” stāsta Bruno.

Ar laiku Bruno saprata, ka grib kaut ko pats savu, jo kopīga darbnīca ir un paliek kopīga darbnīca – reizēm kaltgribētāju sarodas tā pavairāk, bet ēze tikai viena, reizēm atkal citas problēmas, kas īsti neļauj realizēt kaut ko izdomātu un iesāktu. Un tā tika izveidota pirmā paša darbnīca ģimenes lauku mājā Mērsragā. “Mana pirmā smēde, ja to tā var nosaukt, tapa zem klājas debess. Iegādājos laktu, atradu piemērotu ozola blūķi, pirmo ēzi uztaisīju no veca mašīnas bremžu trumuļa un sievasmātes fēna. Mazliet vēlāk iekārtoju savu smēdi iekštelpās. Tur nu varēju darboties, kā vien pats izdomāju, ja tik izdevās atlicināt kādu brīvu brīdi. Kalu visu, kas ieņāca prātā, – viņa pudeļu turētājus, mēteļu pakaramos, krāsns krukīšus. Idejas gan pats izdomāju, gan meklēju internetā. Mans “kroņa numurs” ir no vecām dzelzceļa gulšņu naglām izkaltie pudeļu attaisāmie, tie aizceļojuši pat diezgan tālu aiz Latvijas robežām!” stāsta Bruno.



Nu jau Bruno smēde ir apgādāta ar visu nepieciešamo, īpaši viņš lepojas ar savu ēzi – tā ir vēsturiska, pārvietojama Pirmā pasaules kara laika kalēja ēze, lietota gan zirgu apkalšanai, gan citiem kara laika darbiem. Bruno pats šo ēzi aprīkojis ar vairākpakāpju ventilatoru. Sagādāti dažādu izmēru

āmuri. Ir meistari, kuri instrumentus kaļ paši, taču Bruno tos lielākoties sadāvinājuši ļoti atsaucīgie radi un draugi. Neatņemama kalēja darba sastāvdaļa ir arī kārtīgs ādas priekšauts!

Ne mazāk svarīga ir izejmateriālu sagāde. “Materiālus pamatā iegādājos metālu noliktavās. Tur ir pietiekami liela izvēle – dažāda diametra gan apaļi, gan kvadrātveida stieņi un viss pārējais no dzelžiem, kas man nepieciešams. Tie dzelzs gabali parasti ir vismaz četrus līdz sešus metrus gari, kad pārku, tad ņemu rezervi priekšdienām. Protams, vajag arī ogles, tās jāizvēlas ļoti rūpīgi. Kalšanai der akmeņogles, tām jābūt patiešām labām, neder sadrupušas vai puteļainas, neder arī pārāk lielas, oglēm jābūt četri līdz sešu centimetru diametrā,” skaidro kalējs.

Bruno neslēpj, ka strādā tā, kā kalēji to darījuši jau sirmā senatnē – pilnīgi visu tikai izkaļot, bez metināšanas. Šodienas kalēji, kuri ar savu amatu pelna maizi, tā strādāt īsti nevar



atļauties, tam nepietiek laika un gatavais produkts sanāktu pārāk dārgs. Bruno ar saviem darbiem nepiedalās pat amatnieku tirdziņos, viņš kaļ tikai sev vai pa retam kaut ko konkrētu kādam zināmam cilvēkam. Taču visus gribētājus apmierināt nekādi nevar – tā paša laika trūkuma dēļ. “Jāatzīst, ka āmuru varu paņemt rokās tikai pa retiem brīviem brīžiem. Tas ir mans hobijs, kaut kas sirdij un dvēselei, un arī vislabākais līdzeklis, lai atbrīvotos un tiktu galā ar ikdienas stresa radītajām problēmām. Tad, kad tu kal, tu vari domāt tikai par to un koncentrēties tikai uz veicamo darbu, jo jāstrādā ātri, ne velti saka, ka dzelzs jākal, kamēr tā karsta. Protams, ir mazliet žēl, ka nevaru paspēt realizēt visas savas radošās idejas. Taču ar to jāsamierinās. Varbūt kādreiz...,” nupūšas Bruno.

Hidrogrāfs vēl piebilst, ka viņš nav nācis no amatnieku ģimenes un nevar stāstīt par vecvectēvu, kurš pārņēmis senču amatu un, pirms izpūst pēdējo dvasas vilcienu uz savas laktas, nodevis to nākamajām paaudzēm. “Visa mana darba dzīve bijusi



saistīta ar jūru – vispirms ar zvejas floti, tad no 2008. gada ar Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienestu. Tas bija laiks, kad zvejniecības nozarē bija jūtamas nopietnas problēmas gan ar kvotām, gan zvejas kuģu griešanu. Man gribējās stabilitāti, izaugsmes iespējas, gribējās arī kaut ko interesantāku nekā tikai ikdienas darba rutīna. Un tieši tajā laikā izlasīju sludinājumu, ka Latvijas Jūras

administrācija meklē hidrogrāfu. Aizbraucu, izrunājos un sāku strādāt. Ja cilvēks ir saistīts ar jūrniecību, strādā jūrā, tad viņš noteikti zina, kas ir hidrogrāfija. Ikdienas darbā, skatoties eholotes ekrānā, nepārtraukti nācās vērot jūras dibena ģeodēziskās formas, bet nu es varēju to visu atklāt un izprast sīkumos. Vienmēr savā dzīvē esmu meklējis kaut ko interesantu un saistošu, un hidrogrāfa darbs ir tieši tāds. Šis darbs nekad neapnīk un neklūst vienmuļš, dodoties veikt mērījumus, mēs nekad pilnīgi droši nezinām, kas mūs sagaida. Bieži ir situācijas, kad svarīgi lēmumi jāpieņem uz vietas, darba procesā. Sākot strādāt, ātri vien sapratu, ka visu laiku nepieciešams apgūt jaunas zināšanas, lai būtu konkurētspējīgs, lai būtu izaugsme. Liels paldies jā-saka Jūras administrācijas vadībai, kas manu iniciatīvu un vēlmi mācīties vienmēr ir atbalstījusi!” uzsver hidrogrāfs.

Kopš 2015. gada Bruno Špēls strādā par Hidrogrāfijas daļas vadītāju. ■

Sarma Kočāne

Gaisma no tumsas.

85 gadi kopš “Helenas Faulbaums” bojāejas

Šā gada vēlā rudenī aprit 85 gadi, kopš Skotijas piekrastē nogrima Latvijas Republikas tirdzniecības flotes tvaikonis “Helena Faulbaums”. Šī katastrofa bija viena no lielākajām Latvijas jūrniecības vēsturē un ir mērāma ar 15 jūrnieku dzīvībām. Par “Helenu Faulbaums” gan šodien atceramies reti; kopš kino dokumentālista Zigurda Vidiņa un jūrlietu vēstures pētnieka Arvja Popes veidotās filmas, kas atgādināja par šo notikumu, aizritējis jau 31 gads. Tomēr “Helenas Faulbaums” traģēdija būtu šad un tad pieminama – ne tādēļ, lai kārtējo reizi sērotu, bet gan tālab, lai atcerētos par to gaišo un cilvēcīgo, kas dzimis, pieminot un atceroties.

Dzelzs ķēdes kā diedziņi

1936. gada 26. oktobrī Atlantijas okeānā un Ziemeļjūrā sacēlās milzu vētra. Tā iebango arī Skotijas piekrastē – Hebridu salu ūdeņos, kur tobrīd šūpojas Latvijas preču tvaikonis “Helena Faulbaums”. Kuģniecības prognoze jau brīdinājusi, ka pūtišot stipri brāzmaini rietumu vēji, vietām pacelšoties vētra un stipri lijšot, bet, ka vētra plosīsies tik dedzīgi, iedomāties nevarēja... “Tā tik bija nakts!” izsauksies skotu preses žurnālisti. Pievakarē vējš sagrābj arī Latvijas tvaikoni. “Helenas Faulbaums” dzinējais ir lielāko tiesu virs sabanotās jūras ūdens, kuģis ir zaudējis manevrēšanas spējas. Pašā vakarā tas bezpalīdzīgi uzslīdējis uz klintīm. Kapteinis izmetis enkurus pilnā dziļumā, bet tie dibenu nesasniedz. Kuģis raida pirmos SOS signālus, pieprasīdams velkoņus, bet, kaut gan šie un vēlākie tāvakara saucieni pēc palīdzības Anglijas piekrastē drīz vien uztverti un dots norādījums steigties palīgā briesmās nonākušajam kuģim, lielās vētras un zināma topogrāfiska apjukuma dēļ palīdzība faktiski neseko.

Kuģa kapteinis Nikolajs Cūghauss līdz pēdējam mirklim mēģina spītēt vētras varai, bet visas pūles veltas. Kad orkāns un vēja brāzmas vēl vairāk pieņēmušās spēkā, kapteinis

mēģinājis kuģi noenkurot. Bet, kā vēlāk vēstīs kāds izdzīvojis jūrnieks, smagās dzelzs ķēdes viļņi sarauj kā niecīgus diedziņus, un drīz seko kapteiņa pavēle: “Glābjas, kas var!” Komandas locekļi viens pēc otra metas bangās vairāku stāvu nama augstumā, turpretī pats kuģa kapteinis un radiotelegrāfists Alberts Šulcs, kura pašizliedzība varbūt izceļama visvairāk, paliek uz kuģa un varonīgi dara visu iespējamo kuģa un jūrnieku glābšanai. Līdz beigām no grimstošā kuģa uz visām pusēm joprojām top raidīti saucieni pēc palīdzības. Tomēr viss velti; un beigās

arī kuģa glābšanas laivas vairs nav iespējams nolaist. Drīz seko vēl viens trieciens pret klintīm, un nepilnās 15 minūtēs kuģis ir noslīdējis no klintīm un pazudis jūras dzelmē...

Izglābjas četri no 19 – tāda ir “Helenas Faulbaums” jūrnieku bojāejas bilance divos sausos skaitļos. Īsā laikā jūra atdod piecu jūrnieku mirstīgās atliekas, citas seko vēlāk. Bet tie laimīgie, kurus liktenis saudzē un kuriem pieticis spēka briesmīgos apstākļos uzrāpties sešmetrīgās krasta klintīs, nakti pēc izglābšanās no nāves pavada vientuļā Skotijas piekrastes salīnā, līdz otrā rītā ierodas glābšanas laiva.

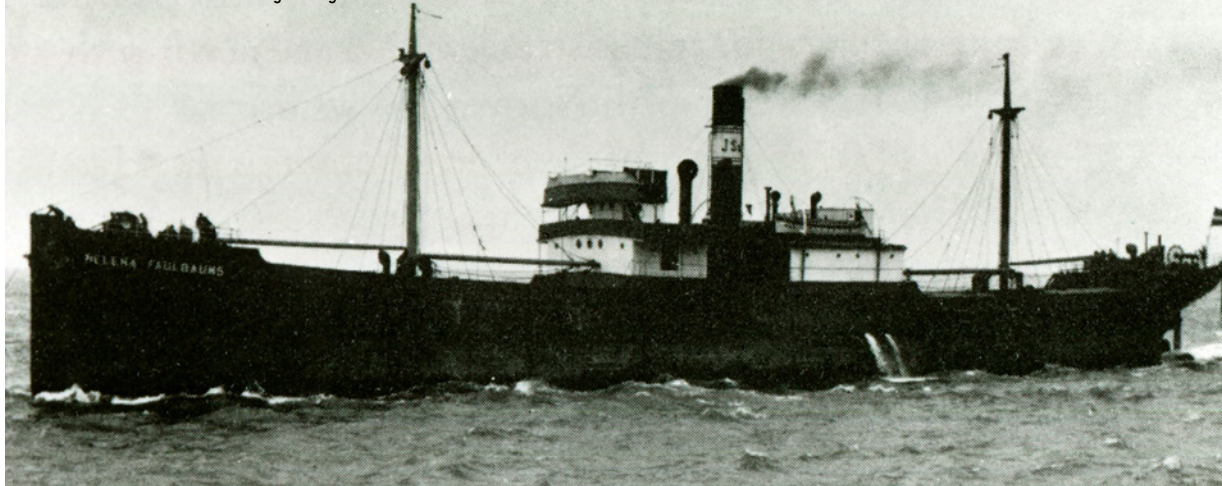
Jūrnieku apbedīšanas procesija Luingas salā 1936. gadā.



Mazai salai nepieredzēts svinīgums

Drīz pēc “Helenas Faulbaums” nogrimšanas top skaidrs, ka šis pašā saknē tik traģiskais un skumjais notikums tomēr nesis arī ko svētīgu. Traģēdija tiek plaši atainota Skotijas sabiedriskajā telpā, apliecinot arī Skotijas un angliki runājošās sabiedrības daļas vēlmi būt cieši līdzās mazās ziemeļaustrumu tautiņas sākums. Vismaz uz kādu laiku tas diedzē arī skaistu draudzību divu kopienu vidū – starp vietējiem skotiem un latviešiem, kurā diplomātisks monumētālisms un starptautisks vēriens

Tvaikonis "Helena Faulbaums" 20. gs. 30. gados.



savērpjas kopā ar personisku sirsnību un cilvēcību.

Tas redzams jau tad, kad Luingas salas Kilčatanas kapsētā kopējā kopā zemes klēpī gulda pirmos astoņus jūrniekus. Apbedīšanas ceremonija, kurā daudz spēka, laika un degsmes ieguldījuši arī skoti un briti, liekas burtiski aizgrābjoša – tāda, kādu mazā saliņa līdz šim vēl nav pieredzējusi. Ne velti Latvijas konsula Glāzgovā Roberta Māršala balss telefonsarunā ar Latvijas sūtni Londonā Kārli Zariņu vēlāk trīcēs pēc aizgrābjošā notikuma, jo kaut ko tādu pieredzējušais konsuls un kara veterāns vēl neesot pieredzējis... Viss iesākas ar svinīgu sēru procesiju, kurā šķiet piedalāmies vai visi nelielās saliņas iedzīvotāji. Seko divi sēru dievkalpojumi ar vairākām uzrunām, tad 16 skaistu vainagu nolikšana kapsētā, un varbūt viskrāšņākos no tiem piesūtījušas skotu iestādes, kaut gan tieši Latvijas valdības vainags salas iedzīvotājos izraisa īpašas izjūtas un rosina saliņas iedzīvotājus vēl labu laiku pēc ceremonijas palikt uz salas, lai apbrīnotu krāšņo atvadu noformējumu. Vietējie skoti jau dāvājuši latviešiem vairāk pūļu un sirsnības, nekā varbūt pienāktos – gan organizējot, iespējams, izdzīvojušo un bojāgājušo jūrnieru meklējumus, gan vēlāk jūrasbraucēju piemiņu glabājot. Vai gan aiz tukšas plātības kuģīpašnieks Maksis Faulbaums, kuram piederējis arī bojāgājušais kuģis, pieticīgajai Luingas salas baznīcai 1937. gadā uzdāvā greznu altārdaļas iekārtu un sudraba sakramenta



Latvijas sūtnis Londonā Kārlis Zariņš atklāj pieminekli Luingas salas kapsētā 1938. gadā.

traukus? Vai gan par tukšu gaisu, vai gan vien diplomātiskas pieklājības dēļ Luingas salas draudzes mācītājs Hjū Maklahlens laurots ar Latvijas valsts augstāko apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni? Taču, dāvanas un pateicības pieņemot, mācītājs vārdos pieticīgs: "Mēs esam vien pildījuši savu pienākumu un Kristus mācību – palīdzēt savam tuvākajam." Vēlāk augstais apbalvojums kā simbols rod vietu Luingas salas dievnamā.

Viens no "Helenas Faulbaums" jūrnieru piemiņas vadmotīviem, kas caurauž gan preses slejas, gan atceres uzrunas, ir varonības tēma. Un šīs varonības piesaukšana nav tikai tukšs patoss: tā apliecināta centienos acīmredzamā bezcerībā tomēr glābt ne vien sevi, bet arī līdzgaitniekus un kuģi; apliecināta spēkā un spītā, bez kā nebija iespējams

nesalūst vētras un trauksmes apstākļos. Citiem, ja tomēr runājam mazliet patētiski, tā izrādījusies mocekļu pēdējā varonība. Tomēr šiem mocekļiem it kā piepildījies viens no iespējamajiem jūrasbraucēja sapņiem – dzīvei beidzoties, palikt pie jūras. Vienlaikus latviešu jūrnieru tālajā Skotijā apgūlušies zem savas, ne svešas valsts karoga, jo sarkanbaltsarkanās krāsas kopš 1936. gada rudens te rodamas. Un šīs krāsas vismaz laiku pa laikam un vismaz dievnama lūgšanu zālē itin kā izgrezno salas tik kailos un skarbos, vilņu un piejūras vēju rūdītos vaibstus, kas latvieša dvēselei svešādi.

Piemīņas gaisma

1936. gada vēlā rudenī klusā zvejnieku saliņa Skotijas piekrastē kļūst ne

▶▶▶ 48. lpp.

►►► 47. lpp.

vien par skotu un latviešu draudzības zīmi, bet arī par latviešu jūrnieku un vēl daudzu citu tautiešu svētceļojumu galamērķi. Svētceļnieku simtus atkal īpaši svinīgi pulcē mocekļiem veltīta pieminekļa uzstādīšana salā 1938. gada 8. jūnijā. Notikums atkal izskan jo plaši, tas ir diplomātiski un cilvēciski jo simbolisks. Turklāt ar šo notikumu vēl sabalsojas kāds nesens notikums Latvijā: jau 1937. gada oktobrī Latvijas radiofona telpās, piedaloties augstām amatpersonām un vai visai Latvijas radiofona saimei, atklāta piemiņas plāksne bijušajam radiofona darbiniekam, bojāgājušajam kuģa radiotelegrāfistam Šulcam par viņa personisko varonību. Luīngas salas kapsētā viņam ir sava īpaša kapavieta ar pieminekli, ko uzstādījuši viņa vecāki. Un arī viņa stāsts ir īpašs – dziļi liktenīgs. Vien 25 gadus vecais Alberts nemaz nav bijis skolots kuģa radiotelegrāfists, bet gan Rīgas radiofona tehniķis, kurš draugam apsolījis tikai šī brauciena laikā aizstāt pastāvīgo kuģa telegrāfistu. Kad Albertu samāj vētra, viņš ir tik tikko precēts ar jaunu rīdzinieci, un Alberta mirstīgās atliekas jūra atdod pirmās.

Turpmākajās desmitgadēs svētceļnieku soļi Luīngas salā it kā piekļūst, piemiņa top privātāka, ne tik publiska, svinīga, ceremoniāla; kapsētu un arī latviešu jūrnieku piemiņas vietu, kurā guļ desmit jūrasbraucēju, jau pēc kara sāk aprūpēt vietējās pārvaldes struktūras. Taču 1986. gadā, kad aprit pusgadsimts kopš "Helenas Faulbaums" bojāejas, piemiņas gars atkal izskan tālēs. Jau 1983. gada maijā dievnamā atkal izskan jūrnieku piemiņas dievkalpojums un Luīngas salu apmeklē Eiropas Latviešu jaunatnes apvienības (ELJA) jauniešu grupa kopā ar vienu no latviešu skautu vadītājiem Lielbritānijā – "Staburaga" vecskautu Nikolaju Doičevu, kurš par "Helenas Faulbaums" jūrnieku piemiņu sācis interesēties jau 80. gadu pašā sākumā. Viņš, dzejiski sakot, atkal aizdedz domu par Luīngas salu kā latviešu svētceļnieku pulcētavu ar starptautisku nozīmi.

Viss atdzimst ar vienu Doičeva rīkotu Luīngas salas izpēti braucienu, par kuru tik ļoti jūsmo vispirms jau



1938. gadā uzstādītais pieminekļis Kilčatanas kapsētā mūsdienās.



Latviešu trimdas jauniešu sabiedrisko organizāciju pārstāvji pie jūrnieku piemiņvietas 1983. gadā.



Latviešu kuģīpašnieka dāvētā altāra iekārta Luīngas salas baznīcā.

vecie jūras vilki un jūrlietu vēstures sargi – īpaši tādēļ, ka latviešu jūrnieku piemiņu kopj tieši jaunā latviešu paaudze trimdā. Tomēr izpētē atklājas bēdīga aina – 1938. gadā uzstādīto pieminekli smagi sabojājis jūras klimats: akmens apsūbējies, iekaltie jūrnieku vārdi kļuvuši nesalasāmi. Un, lai to novērstu, 1985. gadā, kad tuvojās kuģa bojāejas piecdesmitā gadadiena, Doičevs sāk plašu ziedojumu vākšanas kampaņu pieminekļa atjaunotnei. Apskaužama

ir aizrautība, ar kādu Doičevs nodēvē šim uzdevumam: personiski aicinājumi līdzdarboties – gan ar līdzekļiem, gan vēstures ziņām par dzelmē aizrautajiem jūrniekiem – sasniedz desmitiem latviešu sabiedrisko organizāciju un privātpersonu kā Lielbritānijā, tā citur brīvajā pasaulē. Atsaucas vairākas Daugavas Vanagu apvienības nodaļas, vietējās latviešu draudzes, Latviešu Nacionālā Padome Lielbritānijā un citi labvēļi. Un kampaņas nestais ieguvums nav tikai savāktās 850 mārciņas, bet arī tas, ka jūrnieku piemiņa atkal izskan.

Kad pieminekļis uzposts, svētceļniekiem vārti vajā. Un tā 1986. gada 13. septembrī Luīngas salu atkal pieskandina plašs piemiņas sarīkojums ar garīgo aktu, kura norisi nodrošina un aizrautīgi daudzina arī vietējā – salā mājjošā – skotu draudze un Luīngas salas pārvaldes komiteja. Piedalās Lielbritānijas latviešu un skotu organizāciju pārstāvji, vairāki luterāņu garīdznieki; visi svētie un laicīgie vārdi izskan gan latviešu, gan angļu mēlē. Sarīkojums, kas visur top saukts par svētceļojumu, tiek plaši atainots gan brīvās pasaules latviešu, gan skotu un britu presē. Tās slejās atkal pasvītrojās notikuma dižā simboliskā jēga, grūti pārvērtējamā loma divu tautu – latviešu un skotu – draudzības stiprināšanā.

Jaunu akcentu šai tradīcijā ienes aukstā kara norieta gadi pasaulē un Trešās atmodas noskaņas latviskā kultūrtelpā. Atmodas gados kapsētā un vietējā baznīcā vairākas reizes atkal top svinēti plaši svētbrīži, pieminot dzelmē aizrautos latviešu jūrniekus. Taču krietni atsāktajam trūkst ilgstoša turpinājuma: 1998. gadā sirsnīgā starptautu draudzības gaisotnē izskan, cik zināms, pēdējais latviešu un skotu kopīgi rīkots "Helenas Faulbaums" piemiņas sarīkojums – ar svētbrīdi un mīelastgaldu. Varbūt pēcāk svinēts vēl kāds atceres brīdis, taču tas vairs nav iegaismojies tik spilgti. Un vai turpmāk – nu jau 21. gadsimtā – vēl sekos tādi, kas iegaismosies?

Vai nu būs tā, vai kā citādi, gaišums tomēr paliek. Un mums paliek arī lāpa, kuru vienmēr varēsim aizdegt, ja vēlēsimies. ■

Dāvis Beitlers

TRAINING COURSES

LATVIAN MARITIME ACADEMY



STCW approved courses

Unconventional

Professional Improvement Education Program
“Ship Manager Control Level Program”

Professional Improvement Education Program
“Ship Engineer Control Level Program”

Competence Updating Course for Deck Officers

www.latja.lv

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai – 30



International
Transport Workers'
Federation



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION

ARODBIEDRĪBA ATBALSTA JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU UN KOPJ JŪRNIKU TRADĪCIJAS

2002. gadā pieņēma jauno Jūrniecības koncepciju, taču ceļš līdz tam bija ilgs un grūts. Pie koncepcijas strādāja jūrniecības nozares sabiedriskās un profesionālās organizācijas, un arī LTFJA aktīvi piedalījās šajā darbā.

2002. gadā ar arodbiedrības atbalstu Liepājā atvēra Jūrnieku centru, kas atbilstoši starptautiskajiem tiesību aktiem nodrošina nepieciešamos sociālos pakalpojumus jūrniekiem, kad viņi ir krastā.

2004. gadā, arodbiedrībai piedaloties, tiek noslēgts līgums starp Latvijas Republiku un Norvēģijas Karalisti, un, pateicoties tam, Latvijas jūrnieki, strādājot uz Norvēģijas kuģiem, saglabā darba vietas un garantēto sociālo nodrošinājumu.

Jau 2006. gada 30. oktobrī LTFJA 3. kongress pieņēma lēmumu par speciāla nodokļu režīma nepieciešamību jūrniekiem, bet darbs pie nodokļa ieviešanas turpinājās vēl divus gadus, līdz 2008. gadā Saeima to apstiprināja, un visu šo laiku arodbiedrība piedalījās nodokļa izstrādes un ieviešanas procesā.

2007. gadā Jūras svētki oficiāli tiek ierakstīti Latvijas svētku dienu sarakstā, bet arodbiedrības biedri un visa jūrniecības sabiedrība Jūras svētkus jūlija otrajā sestdienā svin jau kopš Latvijas neatkarības atgūšanas.

Arodbiedrība ir atbalstījusi un atbalsta jūrniecības izglītību. Lai pievērstu jaunatni darbam tirdzniecības flotē, labākajiem skolu absolventiem, kuri turpina mācības kādā no jūrniecības mācību iestādēm, kopš 2012. gada tiek piešķirtas LTFJA stipendijas.

Lai cīnītos pret sociālo dempingu un pievērstu šim jautājumam sabiedrības uzmanību, Eiropas Transporta darbinieku federācija ik gadus Baltijas jūras ostās rīko nedēļu garu akciju, kurā piedalās arī LTFJA.

Arodbiedrībai ir svarīga arī Latvijas jūrniecības tradīciju saglabāšana.

LTFJA ieguldītais darbs Latvijas jūrnieku labā ir novērtēts. 2015. gada 4. maijā par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā LTFJA prezidentam Igoram Pavlovam pasniedza Latvijas valsts apbalvojumu – Atzinības krustu.

LTFJA prezidents Igors Pavlovs: "Arodbiedrības galvenais uzdevums ir radīt sakārtotu vidi jūrniecībā un tās darba tirgū. Ir daudz dažādu jautājumu, kuru risināšanā jūrnieki meklē palīdzību arodbiedrībā, tāpēc vēlos īpaši uzsvērt – lasiet kopīguma nosacījumus! Un laikus zvaniet uz arodbiedrību, lai konsultētos!"

Vienotībā ir spēks!