



JŪRNIEKS

NR. 2 (135) 2023



**Jūras spēku Krasta apsardzes
dienesta priekšnieks
komandkapteinis
KRISTS KRISTLĪBS:**

**“Droši var teikt, ka sadarbība
Baltijas jūras reģiona valstu
ietvaros ir ļoti laba un visi ir
gatavi palīdzēt savu iespēju
robežās, izvērtējot katru
atsevišķo gadījumu
un nepieciešamību.”**

**Liepājas Jūrniecības
koledžu pievieno RTU**

**Jūras administrācijā
tiekas Latvijas ostu
kapteiņi**

**Latvijas ostas
kā enerģētiskās
neatkarības pamats**

**IMO Pasaules jūrniecības tēma
2023. gadam: “MARPOL 50 gadi –
mūsu apņemšanās turpinās”**



**Cik vērtīga var būt informācijas
apmaiņa, lai samazinātu emisijas?**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciālists
67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU 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 "JŪRNIEKS"
VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS
TĪMEKĻA VIETNĒ
WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi Latvijā. Marts – aprīlis
- 5 Latvijas Jūras administrācijā tiekas Latvijas ostu kapteiņi
- 6 Sanāksme par pasažieru pārvadāšanas drošību Rīgas ūdeņos
- 7 Sēklis Lielupes grīvā kļūst platāks un seklāks
Kapteiņi spriež par Latvijas jūrniecības nākotni
Turpinās karšu izdošana jaunajā augstuma sistēmā
- 9 Jūras administrācija gatavojas IMO auditam
- 13 Somija vēlas pretendēt uz vietu IMO padomē

IZGLĪTĪBA

- 14 Jūrniecības programmu absolventu skaits nav pietiekams, lai nosegtu kompāniju pieprasījumu pēc Latvijas jūrniekiem
- 15 Jūrniecības izglītības programmu absolventu skaits 2022. gadā
Liepājas Jūrniecības koledža iekļauta RTU ekosistēmā
- 16 Konkurss "Enkurs 2023" otrajā atlases kārtā uzvar Liepājas Valsts
1. ģimnāzija

KUĢOŠANAS DROŠĪBA

- 17 Nelaimes gadījumu izmeklēšana palīdz paaugstināt vispārējo kuģošanas
drošības līmeni
Vislabākā glābšanas laiva ir pats kuģis
- 18 Izmeklēšanā noskaidros visus avārijas iemeslus
- 19 Sarežģītos gadījumos pati sliktākā ir nevajadzīga panikas sēšana
- 25 Viss atkarīgs no kapteiņa lēmuma
- 26 ES atjaunina stratēģiju, lai aizsargātu jūrniecības jomu pret jauniem
apdraudējumiem
- 27 Sniedz pastāvīgu atbalstu ārkārtas situācijās ķīmiskā apdraudējuma
gadījumos
EMSA piedāvā tālvadības gaisa kuģu sistēmas pakalpojumus
Uzmanības centrā jūras drošība
- 28 Zvejniecība ir viens no bīstamākajiem darbiem pasaulē
- 29 Atjaunināta Eiropas Jūras drošības stratēģija (EUMSS)

JŪRĀ UN KRASĀ

- 29 ES flotes pieaugums atpauzē no flotes pieauguma pasaulē
- 30 Negodīgi kuģu īpašnieki jāpadzen no biznesa
- 31 Jūrniecības ziņas
- 32 Domājot par drošu digitalizācijas ieviešanu
- 32 "Sievietes pārraksta jūrniecības vēsturi"
- 34 RCT darbojas pie Eksportostas teritorijas attīstības
- 35 Pieaug Kazahstānas metālu kravu apjoms
Statistika
- 36 Kokrūpniecības kravas Rīgas ostā
- 40 Ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs iepazīstas ar LSEZ attīstības plāniem
- 41 Uzsāk noslēdzošo posmu Ziemeļu vārtu infrastruktūras uzlabošanā
- 42 Iepazīst Apvienotās Karalistes pieredzi atkrastes vēja parku apkalpošanā
Ventspils brīvostas pārvalde meklē jaunu pārvaldnieku
Pašvaldība un ostas pārvalde konfliktē par īpašumtiesībām
- 43 Salacgrīva – droša osta jahtotājiem
- 44 "Asian Freight and Supply Chain Awards 2022" par pasaules labāko ostu
atzīta Singapūra, Eiropā par labāko nominēta Hamburgas osta

BRĪVBRĪDIS

- 45 Lai cilvēks varētu justies komfortabli
- 47 Par Daugavas plostniekiem un viņu amatu



Žurnāls "Jūrnierks". 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. Datogrāfika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Jūras spēku (1.vāka ilustrācija), Sarmas Kočānes, Aleksandra Tegubova, Raita Mūrnieka, Elizabēžas Zburidovas, Alekseja Sumskas, Anītas Freibergas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Salacgrīvas ostas pārvaldes, RTU Liepājas Jūrniecības koledžas, EP preses dienesta, Eiropas ostu pārvalžu publicitātes foto, "Associated Press", ETA, AFLAS, Singapūras un Hamburgas ostu publicitātes foto, "Public Prosecution Service", "Newsday", ITF, ICS, ICC, MSC, "MAN Energy Solutions", IMO publicitātes foto, "Reuters", "Gasgrid Finland", "WOMEN +SEA", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, un kompāniju publicitātes foto. Foto no Aigara Kalniņa personīgā foto arhīva un Jēkabpils pilsētas bibliotēkas arhīva foto.

JĀ materiālus sagatavoja Sarmas 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.

Par maldinošas informācijas sniegšanu presei

Sakarā ar publiskajā telpā pieejamo informāciju par Latvijas augstākās izglītības iestāžu absolventu atalgojumu, kuras pamatā ir dati no Izglītības un zinātnes ministrijas (turpmāk – IZM) veidotā augstskolu absolventu datu monitoringa rīka, vēršam uzmanību uz sekojošo.

Jūrniecības sabiedrībā plašu neizpratni un sašutumu ir raisījusi Latvijas masu medijos, tostarp laikraksta “Diena” 2023. gada 23. marta numurā Nr. 47 un 13. aprīļa Nr. 58 publicētā informācija, kas cita starpā skar Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas absolventu ienākumus. Publicētā informācija, kuras avots ir augstskolu absolventu datu monitoringa rīks (atsauce publikācijās), ir nepatiesa, klaji maldinoša un neatbilst reālajai situācijai jūrniecības nozarē. Visticamāk, atalgojuma datu analīze vienkāršotā veidā ir balstīta uz Valsts ieņēmumu dienesta informācijas par personai aprēķinātajiem nodokļiem, ņemot vērā to, ka saistošajos tiesību aktos par darbaspēkam piemērojamajiem nodokļiem jūrniekiem ir noteikts speciāls nodokļu režīms. Proti, neskatoties uz atalgojuma lielumu, kuģa virsnieki maksā iedzīvotāju ienākuma nodokli no summas, kas atbilst 2,5 valstī noteiktajām minimālajām algām, un tikai par laiku, kad bija nodarbināti uz kuģa. Pēc IZM izmantotās metodes var aprēķināt summu, no kuras ir maksāti legālie nodokļi, bet ne jūrnieka atalgojumu. Tas jau pirms diviem gadiem tika norādīts IZM ierēdnim Dmitrijam Stepanovam. Vēršam uzmanību, ka atbilstoši VSIA “Latvijas Jūras administrācija” Jūrnieku reģistra 2019. gadā veiktajam pētījumam par atalgojumu jūrniecībā augstākās jūrniecības izglītības iestādes absolventam darba alga, uzsākot darbu uz kuģa jaunākā virsnieka amatā, ir vidēji 3000 – 4000 eiro mēnesī atkarībā no kuģa tipa un kuģošanas kompānijas, kurā absolvents ir iekārtojies darbā.

Nav noslēpums, ka atalgojums pēc attiecīgās augstākās izglītības iestādes absolvēšanas ir viens no galvenajiem motivējošajiem faktoriem skolu jaunatnei turpmāku studiju iespēju izvēlē. Šādas nepatiesas informācijas pieejamība IZM mājaslapas publiskajā vidē un publicēšana presē grauj ne tikai jūrnieka profesijas prestižu, bet arī atstāj neatgriezeniski negatīvu ietekmi uz jūrniecības izglītības iestādēm un apgrūtina izglītojamo piesaisti jūrniecības programmām. Ar nožēlu secinām, ka šī nav vienīgā IZM ierēdņu pieļautā kļūda, kas atstājusi negatīvu ietekmi uz jūrniecības tālākajām attīstības perspektīvām. Šobrīd mēs varam izteikt intereses samazinājumu par jūrniecības izglītību skolu jaunatnes vidū, kā rezultātā pēdējos gados jūrniecības izglītības iestādēs uzņemto personu skaits ir ievērojami sarucis. Mūsu nozarei tas ir īpaši sāpīgi, ņemot vērā jūrniecības izglītības tradīcijas, profesijas prestižu un pienesumu Latvijas tautsaimniecībai.

Ņemot vērā iepriekš minēto, Jūrnieku reģistrs kā jūrniecības profesionālo izglītību uzraugošā iestāde aicina IZM pārtraukt maldinošas informācijas sniegšanu un turpmāk rūpīgāk izturēties pret informācijas analīzi, īpaši, ja runa ir par publiski pieejamu informāciju, kas kalpo par pamatu tālākām publikācijām masu medijos. Lūdzu veikt attiecīgus precizējumus un novērst turpmāku sabiedrības maldināšanu.

Jāzeps Spridzāns, Jūrnieku reģistra vadītājs

P.S. Atalgojums jūrniekiem lielākoties tiek maksāts par laiku, kas pavadīts uz kuģa. Parasti jūrnieks gadā uz kuģa nostrādā 6 – 8 mēnešus.

Aptuveni 1,2% nodarbināto mūsu valstī ir jūrnieki. Strādājot uz ārvalstu kuģošanas kompāniju kuģiem, jūrnieki katru gadu nopelna un Latvijā iaved aptuveni 350 miljonus eiro.

Notikumi Latvijā.

Marts – aprīlis



Rīgas osta piedalās kruīzu nozares forumā "Seatrade Cruise Global"

No 27. līdz 30. martam Rīgas brīvosta kopā ar sadarbības partneriem "RoPax", "RIGA Cruiseship Agency" un "Rīgas pasažieru osta" piedalījās pasaulē lielākajā kruīzu nozares forumā "Seatrade Cruise Global", kas norisinājās Fortlauderdeilā, ASV, un šogad pulcēja aptuveni 14 tūkstošus apmeklētāju. Tas ir nozīmīgākais industrijas pasākums, kur ik gadu tiekas kruīzu kompānijas, kuģu aģenti, ostu un tūrisma industriju profesionāļi no vairāk nekā 100 valstīm, lai iezīmētu nākamo sezonu kruīzu maršrūtus un dibinātu jaunus ilgtermiņa biznesa kontaktus.



Paredzams, ka līdz 2028. gadam pasaules kruīzu floti papildinās 66 jauni kruīza kuģi, no kuriem daļa nonāks arī Baltijas jūrā. Kopējais kruīzu tirgus pasaulē šogad varētu pārsniegt 30 miljonus pasažieru. Pirmais kruīza kuģis šosezon Rīgā ienāca aprīļa beigās.

RTU Latvijas Jūras akadēmijā notikusi vadības maiņa

RTU Latvijas Jūras akadēmijas administrācija paziņojusi, ka no 12. aprīļa Latvijas Jūras akadēmijas direktora pienākumus pildīs Kuģošanas vadības un navigācijas centra vadītājs Imants Aleksandrovs. Līdzšinējā Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas direktora pienākumu izpildītāja Kristīne Carjova personisku iemeslu dēļ nolēmusi darbu šajā amatā vairs neturpināt.

Imanta Aleksandrova vadībā Latvijas Jūras akadēmija turpinās nodrošināt kvalitatīvu studiju procesu, uzturot sertificētu kvalitātes vadības sistēmu un žurnieku profesionālās



Imants Aleksandrovs.

sagatavošanas procesa pārraudzību, un realizēs iesāktos projektus.

No 2022. gada 1. novembra Latvijas Jūras akadēmija ir autonoma Rīgas Tehniskās universitātes struktūrvienība, kas nodrošina visas jau esošās Latvijas Jūras akadēmijas studiju programmas un žurniecības izglītību atbilstoši starptautiskajām konvencijām.

Galvenais akcents ostu darbībā tiek likts uz daudzfunkcionalitāti

22. martā Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš ESPO vadības delegācijas sastāvā Briselē tikās ar ES transporta komisāri Adinu Valeanu. Tikšanās gaitā tika pārrunāta Eiropas ostu šābrīža dienaskārtība un izaicinājumi, apspriesti kopīgi saņemjamie mērķi, tai skaitā investīciju iespējas, ilgtspējas politika, kā



arī akcentēta Eiropas ostu loma un kompetence zaļā kursa iniciatīvu ieviešanā. Galvenais akcents ostu darbībā tiek likts uz daudzfunkcionalitāti, jo ostas no tradicionāliem kravu apstrādes un transporta mezgliem pārvēršas par daudzfunkcionāliem tehnoloģiju un biznesa hubiem, kuru atbildības jomas un ietekme uz ekonomikas procesiem jau sen sniedzas ārpus to robežām.

Ostu sekmīga darbība vairs netiek saistīta tikai ar pārkrauto tonnu miljoniem, lielākais akcents tiek likts uz ievērojami plašāku funkciju un kompetenču kopumu, kas ostās jau šobrīd tiek veiksmīgi attīstīti, veicinot reģiona kopējo investīciju iespēju paplašināšanos un uzņēmējdarbības vides uzlabošanu.

Attīsta vēsturisko Eksportostas teritoriju

"Riga Port" grupas uzņēmums "Rīgas centrālais termināls" (RCT) ekspluatācijā nodevis divas tēnta angāra tipa noliktavas ar kopējo platību 10 000 m², kur varēs uzglabāt līdz pat 48 000 tonnu beramkravu – graudu vai kokskaidu granulu, kā arī ģenerālkravas, kam nepieciešama uzglabāšana slēgtā tipa noliktavās.



RCT šobrīd strādā pie dažādu beramkravu, ģenerālkravu, t.sk. konteinerkravu piesaistes un apgrozījuma palielināšanas. Terminālī iecerēta kravu apstrādes tehnikas modernizācija, tiek plānota vieta loģistikas parka izveidei, kā arī rit aktīvs darbs pie jaunā pasažieru termināļa "Riga Ro-Pax" projekta attīstīšanas, lai radītu publiski izmantojamu ūdensmalu un modernu infrastruktūru pasažieru un ro-ro kravu apkalpošanai.

Apgūst pieredzi un veido sadarbību

Marta sākumā Rīgas brīvdostas un "LVR Flote" vadība kopā ar VAS "Elektroniskie sakari" pārstāvjiem



apmeklēja Plimutas ostu, kur atrodas starptautiski pazīstams jūrniecības zinātnes un pētniecības izcilības centrs. Vizītes mērķis bija iepazīties ar Lielbritānijas kolēģu pieredzi 5G testēšanā un izmēģinājuma programmas īstenošanā, veicināt starpvalstu sadarbību biznesa un akadēmiskās vides veidošanā 5G/6G tehnoloģiju jomā starp Apvienoto Karalisti un Baltijas valstīm.

Plimutas ostai šajā ziņā ir liela pieredze, jo tā, piesaistot vērienīgu valsts finansējumu, kopīgi ar militāro sektoru, pašvaldību un Plimutas universitāti ir radījusi unikālu tehnoloģisku sadarbības platformu, kur testē dažādas inovācijas un tehnoloģiskos risinājumus, īpaši fokusējoties uz autonomiem kuģošanas līdzekļiem, sakaru tehnoloģijām, sensoriem, *smart* jeb viedajām transporta sistēmām, kas var būt noderīgas kā pašvaldību, tā ostu nākotnes darbā. Plimuta pēc *Brexit* ir viena no astoņām Lielbritānijas ostām, kam noteikts brīvdostas statuss, un osta to cenšas izmantot kā vienu no savas darbības dzinējspēkiem.

Latvijas ostas varētu kļūt par enerģētiskās neatkarības pamatu

14. aprīlī Liepājā notika ekonomikas ministres Ilzes Indriksones un satiksmes ministra Jāņa Vitenberga organizēta diskusija "Latvijas ostas kā enerģētiskās neatkarības pamats" par vēja parku projektu realizāciju Baltijas jūrā un Latvijas ostu iesaisti nepieciešamās loģistikas nodrošināšanā. Diskusijā piedalījās Satiksmes ministrijas, Ekonomikas ministrijas, Vēja enerģijas asociācijas, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, "Latvenergo", Latvijas Stivdorkompāniju asociācijas, Liepājas speciālās

ekonomiskās zonas, Rīgas brīvdostas un Ventspils brīvdostas pārstāvji. Iesaistītās puses vienojās par prioritāti izvirzīt ostu iesaisti enerģētiskās neatkarības nodrošināšanā. Sarunu fokusā bija Baltijas jūras potenciāls vēja parku un ar to saistīto industriju attīstībai un ostu nepieciešamība piesaistīt privātos investorus, lai šo attīstību veicinātu.

"Svarīgi, ka visas iesaistītās puses beidzot sēdusās pie viena galda, lai meklētu kopīgu efektīvāko risinājumu. Šodien guvām plašāku izpratni par Latvijas ostu kopējo konkurētspēju tieši vēja parku attīstībā, un tas mums palīdzēs izveidot precīzu stratēģiju, lai palielinātu ietekmi Baltijas jūras reģionā vēja parku projektos un kļūtu par elektroenerģijas eksportētāju. Ne mazāk svarīga ir valsts iesaistīšanās atbalsta sniegšanā," norādīja satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs.



Vizītes laikā abi ministri apmeklēja arī Liepājas speciālo ekonomisko zonu. Tajā ietilpst gan osta, gan Liepājas lidosta, gan arī kapitālsabiedrības, kurām tiek piemēroti tiešo nodokļu atvieglojumi 80% apmērā. Īpaša uzmanība tika pievērsta topošajam ūdens terminālim, kas jau drīzā nākotnē sniegs iespēju šo vērtīgo resursu eksportēt.

Ventspils brīvdostas pārvaldes pārstāvji – atjaunojamās enerģijas klasera attīstītājs Kaspars Liepiņš un mārketinga speciāliste Kristīne Jansone diskusijas dalībniekus iepazīstināja ar jau paveikto, kā arī plānotajiem darbiem atkrastes vēja parku apkalpošanā Ventspils brīvdostā. Ventspils osta varētu būt visizdevīgākā vieta atkrastes vēja parku apkalpošanai. Jau sāktas sarunas ar parku attīstītājiem par iespējamo sadarbību

►►► 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

un izsludināts konkurss par pētījuma veikšanu, lai uzbūvētu ostas infrastruktūru, kas atbilstu atkrastes vēja parku apkalpošanai nepieciešamajām specifiskajām prasībām.

Izsludināts konkurss uz Ventspils ostas pārvaldnieka amatu

Ventspils brīvostas pārvalde izsludinājusi atklātu konkursu uz Ventspils brīvostas pārvaldnieka amatu, kurā pretendenti pieteikumus var iesniegt līdz 2023. gada 8. maijam. Amata kandidātiem nepieciešama akadēmiskā augstākā vai otrā līmeņa profesionālā augstākā izglītība vadībzinībās, finansēs, ekonomikā, uzņēmējdarbībā, tiesību zinātnēs, inženierzinātnēs vai citā pielīdzināmā jomā, kas nodrošina nepieciešamo zināšanu un kompetenču kopumu, lai profesionāli pildītu amata pienākumus. Par priekšrocību tiks uzskatīta augstākā izglītība vai papildu augstākā izglītība, kas saistīta ar transporta nozari (piemēram, ostu pārvaldībā, transportā un loģistikā) vai ostu nozari (piemēram, navigācijā, kuģu vadībā). Ventspils brīvostas pārvaldnieka amata atalgojums ir 7000 eiro mēnesī pirms nodokļu nomaksas.

Pēc savstarpējas vienošanās ar Ventspils brīvostas valdi no 2023. gada 1. marta darba attiecības ar Ventspils brīvostas pārvaldi pārtraucis līdzšinējais Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis. Ievērojot labas pārvaldības principus, jauno brīvostas pārvaldnieku plānots izvēlēties atklāta konkursa kārtībā.

No 1. marta Ventspils brīvostas pārvaldes darbu vada pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udodovs.

Turpina attīrīt vēsturisko piesārņojumu Karostas kanālā

Liepājas SEZ pārvalde turpina īstenot projektu "Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla sanācijas darbi" ar mērķi samazināt Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu negatīvo ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un Baltijas jūras



ekoloģisko stāvokli. Sanācijas darbus veic SIA "EKO osta", kas iesniedza saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu un ar kuru noslēgts līgums. Tā ietvaros plānots izsmelt aptuveni 164 tūkst. m³ piesārņoto nogulu, un līguma kopējā summa ir 3 497 260 eiro. Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada perioda programmas "Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide" ietvaros. Aprīļa sākumā tika apstiprināta Karostas kanāla sanācijas programma. SIA "EKO osta" ir mobilizējusi nepieciešamo tehniku un sākusī piesārņotās Karostas kanāla grunts izņemšanu, kas jāpabeidz līdz 2023. gada 30. novembrim. No kanāla gultnes tiks izņemti likumdošanas normām neatbilstoši nogulumi, kuros ieslēgtas 400 t bīstamu ķīmisku vielu.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis norāda, ka Karostas kanāla vides sanācijas projekts būtiski atšķiras no citiem LSEZ pārvaldes projektiem: "Ir ļoti svarīgi rūpēties par vides un ekoloģijas jautājumiem, tieši tādēļ ir svarīgi izņemt nogulumus no Karostas kanāla grunts, kuros var atrast vai visu Mendeļejeva tabulu, un dzēst šo HELCOM Baltijas jūras "karsto punktu". Tas ir ilgi plānots un unikāls projekts, kas nākotnē pavērs iespēju dzīvot tīrākā vidē, vairs nesatraukties par naftas pleķiem Karostas kanālā un ļaus turpināt attīstīt aktīvu uzņēmējdarbību kanāla baseinā un tam pieguļošajās teritorijās."

Liepājas Jahtu ostā ienākusi pirmā jahta

12. aprīlī Liepājas Jahtu ostā ienāca pirmā jahta, kas nozīmē, ka Liepājā simboliski ir atklāta buru sezona.



Pirmās jahtas godu šogad izpelnījies 16,43 metrus garā "Juna II" no Polijas ostas pilsētas Gdaņskas, kura bija atpakaļceļā no Zviedrijas.

Jahtu ostā vietas paredzēta 50 peldlīdzekļu pietauvošanai, savukārt servisa ēkā atrodas ne tikai birojs, bet arī dušas, tualetes, veļas mazgātava un citi nepieciešamie pakalpojumi burātāju ērtībām.

Jūras administrācija izstādē "Outdoor Rīga 2023"

No 14. līdz 16. aprīlim Latvijas Jūras administrācija piedalījās starptautiskajā aktīvās atpūtas un vaļasprieku izstādē "Outdoor Rīga 2023" Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā. Jau tradicionāli JA izstādē strādāja kopā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju kopīgā standā "Kuģo droši!".



JA izstādes apmeklētājus informēja par atpūtas kuģu reģistrāciju, uzraudzību un aprikojuma prasībām, kā arī JA Hidrogrāfijas dienesta sagatavotajām jūras navigācijas kartēm un citām publikācijām. JA Kuģu reģistrā, Kuģošanas drošības inspekcijas un HD Kartogrāfijas daļas speciālisti sniedza atbildes uz apmeklētāju jautājumiem.

Šogad īpaša uzmanība tika pievērsta atpūtas kuģu pasažieru drošībai. Pirms doties izbraukumā, pasažieriem jāpārlicinās, vai atpūtas kuģis ir reģistrēts un ar to atļauts veikt pasažieru pārvadājumus. Tāpat pasažieriem jānoskaidro, kur uz kuģa atrodas glābšanas aprikojums. Ļoti svarīgi ir zināt, ka bērniem līdz 12 gadu vecumam glābšanas vestei jābūt uzvilktai visa brauciena laikā. Mazie izstādes apmeklētāji "Kuģo droši!" stendā varēja iemācīties, kā izvēlēties sev atbilstošu glābšanas vesti un kā to pareizi uzvilkt.

Piemin admirāli Teodoru Spādi

Atzīmējot admirāļa Teodora Spādes dzimšanas dienu, viņa atdusas vietā Meža kapos ziedus nolika viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots, bijušais Jūras spēku komandieris rezerves jūras kapteinis Aleksandrs Pavlovičs un Jūras spēku pārstāvji.



Teodors Spāde dzimis 1891. gada 7. martā Ventspilī, iestājies Kara flotē 1926. gadā, absolvējis Francijas Jūras akadēmiju 1928. gadā, no 1931. līdz 1940. gadam bijis Jūras krastu aizsardzības eskadras komandieris. 1940. gadā izsūtīts, miris 1970. gadā Temirtavā, Kazahijā. 1990. gadā pārvests uz Rīgu un pārapbedīts Meža kapos. Admirālim Spādem bijusi liela loma nacionālā gara un patriotisma nostiprināšanā Latvijas Kara flotē. ■



Latvijas Jūras administrācijā tiekas Latvijas ostu kapteiņi

22. martā Latvijas Jūras administrācijā uz tikšanos bija aicināti Latvijas ostu kapteiņi un viņu vietnieki. Sanāksme vienlaikus ar visiem ostu kapteiņiem JA tika rīkota pirmo reizi. JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, atklājot sanākumu, uzsvēra, ka ierosme rīkot šādu pasākumu nākusi no pašiem ostu kapteiņiem, jo ostās ir daudz kopīgu risināmu jautājumu. J. Krastiņš izteica cerību, ka šādas tikšanās varētu kļūt par tradīciju. Iespējams, turpmāk sanāksmes varētu rīkot arī tieši ostās.

JA speciālisti iepazīstināja ostu pārstāvjus ar jaunumiem normatīvajos aktos, kas skar ostu darbību. Diskusija raisījās par jautājumiem, kas dažādās ostās tiek risināti atšķirīgi, piemēram, atļaut vai aizliegt ostās tīrīt dūmgāzu attīrīšanas sistēmas. Sanāksmes dalībnieki vienojās, ka noteikti ir jautājumi, kas attājami katras ostas pārziņā, bet svarīgākos gadījumos tomēr nepieciešami vienoti noteikumi.

Ostu pārstāvjiem svarīgs ir jautājums par sadarbību starp dažādām institūcijām. Kā piemērs tika minēts gadījums, kad uz kāda reidā stāvoša kuģa bija izcēlies konflikts starp kapteini un apkalpes locekli, kurš mēģinājis kapteinim uzbrukt ar nazi. Kapteinis izsludinājis trauksmi, bet drošības dienesti četras stundas mēģinājuši noskaidrot, kam un kādā veidā jānododas uz kuģi konfliktu noregulēt. Tāpat nav skaidrs, kuram dienestam ir tiesības



un iespējas veikt pārbaudi, ja rodas aizdomas, ka kāds no apkalpes locekļiem ir alkohola reibumā. Ostu kapteiņiem arī radās jautājums, kādā veidā var izraidīt no ostas kuģi normatīvajos aktos paredzētajos gadījumos.

Pārrunāts tika jautājums par loču attālinātu darbību. Lietuvā dažos gadījumos šāda darbība tiek pieļauta un veikta. Tika nolemts, ka jāpēta gan Lietuvas pieredze, gan arī situācija citās valstīs.

JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks uzsvēra, ka turpmākas kopīgas ostas kapteiņu, JA un citu dienestu speciālistu tikšanās varētu būt laba platforma dažādu jautājumu risināšanai.

Tikšanās nobeigumā ostu kapteiņi iepazīstināja ar situāciju katrā no ostām. Lielākoties ienākošo kuģu skaits un kravu apgrozījums pieaug, tomēr finanšu līdzekļu visai iecerētajai ostu infrastruktūras attīstībai nepietiek. ■



Sanāksme par pasažieru pārvadāšanas drošību Rīgas ūdeņos

4. aprīlī Latvijas Jūras administrācijas speciālisti organizēja sanāksmi par pasažieru pārvadāšanas drošību Rīgas pašvaldības ūdeņos. Sanāksmē piedalījās Rīgas domes, Rīgas pašvaldības policijas, Rīgas brīvdabas, Vides dienesta un Krasta apsardzes dienesta (KAD) pārstāvji, kā arī Rīgas ūdeņos strādājošo pasažieru kuģu īpašnieki. Pirms Covid-19 pandēmijas šādas sanāksmes tika rīkotas regulāri katru pavasari.

Tikšanās gaitā kuģu īpašnieki tika iepazīstināti ar izmaiņām un jaunumiem likumdošanā, kas stājušies spēkā pēdējo trīs gadu laikā. Viens no būtiskākajiem ir precizējums par JA un CSDD kompetencēm attiecībā uz peldlīdzekļu reģistrāciju – tagad visi komerciālie kuģošanas līdzekļi, kas pārvadā pasažierus, neatkarīgi no garuma jāreģistrē JA. Pasažieru pārvadāšanai aizliegts izmantot neregistrētus kuģošanas līdzekļus bez attiecīgi kvalificētas apkalpes. Vēl viens nosacījums – uz visiem komercdarbībā iesaistītajiem kuģiem jābūt kuģa žurnālam.

Vairākos Rīgas pašvaldības ūdeņu rajonos ir noteikti kuģošanas ātruma ierobežojumi, piemēram, Lielupes – Buļļupes rajonā un Vecmīlgrāvī līdz 18 km/h, bet Daugavas – Buļļupes rajonā un Daugavā no Vanšu tilta līdz Dzelzceļa tiltam 14 km/h, turklāt posmā starp tiltiem ātruma ierobežojums noteikts, uzklusot pasažieru kuģu īpašnieku ieteikumu.

Pašvaldības policijas pārstāvis norādīja, ka plānots atrisināt sen sasāpējušos jautājumus par kuģošanas ātruma mērīšanu. Šai nolūkā jāizdara grozījumi MK noteikumos, pielīdzinot radarus, ar ko tiek veikti mērījumi uz sauszemes, mērījumiem uz ūdens. Pašvaldības policija atzīst, ka nepietiek cilvēkresursu, jo vasaras sezonā darbinieki pirmkārt tiek norīkoti uzraudzīt peldvietas. Lai situāciju uzlabotu, plānots vasarā pieņemt darbā glābējus, kas nebūs pašvaldības policisti, tad policistus būs iespējams novirzīt citu pienākumu pildīšanai. Savukārt Krasta apsardzes dienesta pārstāvis informēja, ka KAD turpmāk varēs veikt kuģu kontroli arī ostas akvatorijā.

Kuģu īpašniekus satrauc šovasar gaidāmā kanāla daļas no "Stockmann" līdz Ģenerāļa Radziņa krastmalai slēgšana "Rail Baltica" būvdarbu dēļ. Tas nozīmē, ka, braucot pa kanālu, nāksies apgriezties un kuģot pretējā virzienā. Ja profesionālie pasažieru kuģu vadītāji ar šādu manevru tiks

galā, tad situāciju sarežģīs un darīs bīstamu privātie kuģotāji, arī *supotāji*, kuri, kā uzsver kuģu īpašnieki, neprot manevrēt un rīkoties kritiskās situācijās.

Kuģu īpašniekus neapmierina tas, ka viņi laikus nesaņem informāciju par lieliem pasākumiem Lucavsalā un Ķīpsalā, kas ietekmē kuģu kustību Daugavā. Tikšanās laikā tika panākta vienošanās ar Rīgas domes pārstāvi, kā šo jautājumu atrisināt.

Tāpat kuģu īpašnieki vēlējās uzzināt, vai jaunceljamais "Rail Baltica" tilts pār Daugavu nebūs zemāks par Dzelzceļa tiltu, taču saņēma nomierinošu atbildi, ka tilts nebūs zemāks.

Covid pandēmijas gados visas Rīgas ūdeņu pasažieru kuģu kompānijas ir spējušas saglabāt savus kuģus, uzturējušas, remontējušas un atjaunojušas tos, savu iespēju robežās arī ņemot vērā zaļā kursa prasības, tātad ir pamatotas cerības, ka pasažieru pārvadājumi pa ūdeņiem Rīgā turpinās attīstīties. ■

Sēklis Lielupes grīvā kļūst platāks un seklāks

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta pārstāvji no 20. līdz 23. martam veica dziļumu mērījumus Lielupes grīvas akvatorijā. Mērījumi veikti ar hidrogrāfijas kuteriem "Sonārs" un "Bleser", izmantojot gan vienkāršu, gan daudzstaru eholotes.

Pēc iegūto datu apstrādes hidrogrāfi konstatēja, ka sēklis, kas atrodas jūrā netālu no upes grīvas un aizšķērso peldlīdzekļiem iebraukšanu Lielupē un izbraukšanu jūrā, gada laikā kļuvis platāks un nesasniedz pat viena metra dziļumu.

"Pagājušajā gadā sēklis tai vietā, kur dziļums nav lielāks par diviem metriem, bija ap 200 metru plats, bet šogad platums jau sasniedzis 250 metrus ar minimālo dziļumu 0,8 metri. Otrs sēklis atrodas upes



ietekas kreisajā krastā, to vēl pagaidām iespējams apbraukt gar pašu krastu. Arī pati upes ieteka pamazām

pārvietojas virzienā no Jūrmalas uz Rīgu," pastāstīja JA HD vecākais hidrogrāfs Jānis Legzdīņš.■

Kapteiņi spriež par Latvijas jūrniecības nākotni

2023. gada 16. martā uz savu ikgadējo kopsapulci pulcējās Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) biedri, lai izvērtētu padarīto un saliktu ceļa zīmes nākamajam darba posmam. Patiesībā kapteiņi kopā nāca pēc trīs gadu pārtraukuma, jo Covid pandēmijas dēļ bija liega pulcēšanās. Gada sapulcē no vairāk nekā 200 biedriem piedalījās 35 kapteiņi, kas skaidrojams ar to, ka daudzi bija jūrā, vēl kāda daļa slimoja, jo kovid vēl joprojām ir aktīvs. Pēdējā gada laikā Kapteiņu asociācijā iestājušies 26 jauni biedri, izstājušies deviņi kapteiņi, bet mūžībā devušies pieci, to skaitā arī kapteinis Jānis Līckalns, kurš bija jūrnieks ar vairāk nekā sešdesmit gadu stāžu jūrā un līdz savas dzīves pēdējai dienai joprojām bija aktīvs jūrnieks. No vairāk nekā 200 asociācijas biedriem 62 kapteiņi ir pensijā.

LKKA prezidents Jāzeprs Spridzāns atskatījās par paveikto, akcentējot, ka pēdējo gadu laikā asociācijas valde vislielāko uzmanību veltījusi jūrniecības izglītības jautājumiem. Kapteinis Spridzāns ar dziļu nožēlu atzina, ka jūrniecības nozares izstrādātā jūrniecības izglītības koncepcija nav guvusi atbalstu Izglītības un

zinātnes ministrijā. "Jūras akadēmija ir iekļauta RTU ekosistēmā, kas nav pieņemami jūrniecības sabiedrībai, par ko nozares darba devēji un ņēmēji, nozares NVO, akadēmijas absolventi un studenti pēdējā gada laikā daudzreiz ir vērsušies ar vēstulēm gan IZM, gan citās valsts institūcijās. Tas ir pilnīgi pretrunā ar

nozares izstrādāto un IZM iesniegto jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modeļa projektu, kas paredz veidot autonomu konsolidētu jūrniecības iestāžu sistēmu vienotā blokā un atbilstošā jūrniecības ekosistēmā. Tieši šis modelis dotu iespēju turpināt attīstīt kvalitatīvu starptautiski

►►► 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

reglamentētu jūrniecības izglītību, konsolidēt jūrniecības mācībspēkus un specifisko materiāltehnisko nodrošinājumu, kas nepieciešams jūrniecības programmu īstenošanai. Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija kategoriski neatbalsta IZM piedāvāto reorganizācijas modeli.

Latvija ir neliela valsts cilvēku skaita ziņā, bet mēs esam ceturtā lielākā jūrniecības nācija pasaulē, Latvijas jūrnieku prestižs ir ļoti augsts, tāpēc nav saprotams ministrijas pieņemtais lēmums. Stepanova kungs minēja, ka, iekļaujot akadēmiju RTU sastāvā, tiks veicināta Latvijas jūrniecības izglītības stabilitāte un ilgtspēja, jaunā normatīvā regulējuma ietvaros tā varēs koncentrēties uz kvalitatīvu studiju nodrošināšanu nozares vajadzībām un akadēmijai



būs iespēja izmantot RTU identitāti. Atvainojiet, Latvijas Jūras akadēmijai jau ir sava identitāte un vārds, ko ļoti labi pazīst starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, kur neko nenožīmē RTU identitāte, tāpēc nedomāju, ka RTU vārds varētu dot kādu labumu," teica Jāzeps Spridzāns.

LKKA prezidents uzsvēra, ka asociācijai ir laba sadarbība ar Latvijas Jūras administrāciju, Latvijas Jūrniecības savienību un Latvijas Darba devēju konfederāciju, kas jo īpaši izpaudusies, strādājot pie jūrniecības



izglītības konsolidācijas, kā arī diskusijās ar IZM. Tāpat LKKA aktīvi piedalās starptautisko asociāciju darbā un ir CESMA un IFSMA biedre.

Kapteiņu asociācijas prezidents ar gandarījumu atzīmēja, ka kapteiņi tur godā jūrniecības tradīcijas, pulcējoties Ainažos, lai kopā ar jūrniecības nozari godinātu veco jūrnieku piemiņu.

Kopsapulce par LKKA prezidentu nākamajam darba posmam atkārtoti ievēlēja kapteini Jāzepu Spridzānu.

Turpinās karšu izdošana jaunajā augstuma sistēmā

Martā Latvijas Jūras administrācijas Kartogrāfijas daļas speciālisti izdevuši Rojas ostas navigācijas karti jaunajā vertikālās atskaite sistēmā BSCD 2000 (LAS 2000,5).

2022. gada nogalē jaunajā augstuma sistēmā tika izdotas kartes "Baltijas jūras dienvidaustrumu daļa. Liepājas osta" un "Baltijas jūras dienvidaustrumu daļa. Pieejas Liepājas ostai".

2022. gadā sāka arī 1:100 000 karšu sērijas pāreja uz jauno augstuma

sistēmu BSCD 2000 (LAS 2000,5), un jūlijā izdota pirmā šīs sērijas karte "Baltijas jūra. Rīgas līča dienvidu daļa".

2023. gada janvārī tika izdotas šīs sērijas kartes "Baltijas jūra. Rīgas līča ziemeļaustrumu daļa" un "Baltijas jūras centrālā daļa. Akmensrags – Užava".

Sagatavošanas procesā ir karte "Baltijas jūra. Rīgas līcis. Irbes šaurums" un karte "Baltijas jūras



dienvidaustrumu daļa. Liepāja – Pape", to izdošana plānota 2023. gada 2. ceturksnī.

Jūras administrācija gatavojas IMO auditam

IMO Pasaules jūrniecības tēma 2023. gadam ir “MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās”, kas atspoguļo organizācijas vēsturi, gādājot par starptautiskā jūras transporta ietekmes uz jūras vidi mazināšanu, izmantojot stingru tiesisko regulējumu, un uzsver tās apņemšanos turpināt šo svarīgo darbu. Tēma “MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās” pievērš uzmanību arī Starptautiskajai konvencijai par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL konvencija). MARPOL konvencija ir galvenā starptautiskā konvencija, kas attiecas uz jūras vides piesārņojuma novēršanu no kuģiem, kurai ir seši pielikumi ar noteikumiem par atsevišķu piesārņojuma veidu novēršanu. Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks uzsver, ka 2023. gads ir nozīmīgs ne tikai ar to, ka MARPOL konvencijai aprit piecdesmit gadi, bet ir arī pagājuši trīsdesmit gadi, kopš Latvija kļuvusi par IMO dalībvalsti. Tas bija ļoti nozīmīgs notikums, kas ļāva Latvijai iekļauties starptautiskajā apritē.

“2023. gads Jūras administrācijai paies IMO zīmē, jo gatavosimies IMO auditam, kas notiks nākamajā gadā, tāpēc pašiem vispirms ir jāsaprot, ko esam paveikuši, cik tālu esam IMO konvenciju prasību ievērošanas kontekstā un kur mums kaut kas vēl ir jāpaveic,” saka RAITIS MŪRNIKS.

– Ko Jūras administrācijai nozīmē IMO audits? Ja nemaldos, pirms daudziem gadiem jūs šādu auditu jau izgājāt.

– Taisnība, IMO audits Latvijā bija 2010. gadā. Toreiz tas vēl bija brīvprātīgs, bet no 2016. gada ir kļuvis obligāts. IMO pieņēma lēmumu reizi piecos gados pārbaudīt, kā dalībvalstis ievieš obligātos IMO instrumentus (MARPOL, STCW, SOLAS, MLC u.c.). Saskaņā ar iepriekš sastādītu grafiku IMO auditu Latvijā bija paredzēts veikt 2022. gadā, bet pandēmijas dēļ to pārcēla divus gadus vēlāk.

Ostas valsts uzraudzības ietvaros kuģus vērtē pēc noteiktiem riska kritērijiem ostas valsts kontroles veikšanai. Tādēļ pozitīvs audita rezultāts ir viens no priekšnosacījumiem, lai karogvalsts kuģi atbilstu zemā riska kritērijiem (otrs – karogvalstij ir jābūt PMoU *baltajā sarakstā*). IMO audits Jūras administrācijai ir plānots 2024. gada sākumā, tad arī vērtēs, cik labi tiekam galā ar saviem

uzdevumiem kā karoga, piekrastes un ostas valsts (*flag, coastal and port state*). Jūrniecības nozarē IMO ir augstākā institūcija, un mēs kā IMO dalībvalsts piedalāmies visos IMO procesos gan klātienē, gan attālināti, sekojam līdzi visam, par ko notiek diskusijas un kādus lēmumus pieņem. Pašlaik ir iespēja piedalīties visās IMO rīkotajās sanāksmēs, jo tās notiek hibrīda formātā (gan klātienē, gan attālināti). Tā kā ceļošana un arī uzturēšanās Londonā sanāksmes laikā ir kļuvusi ievērojami dārgāka nekā pirms pandēmijas, mēs labprāt izmantojam iespēju piedalīties sanāksmē attālināti, kas finansiāli ļauj pieteikt sanāksmei lielāku

“Jūrniecības nozarē IMO ir augstākā institūcija, un mēs kā IMO dalībvalsts piedalāmies visos IMO procesos gan klātienē, gan attālināti.”

delegāciju, nekā tas būtu iespējams klātienē. Protams, ka tas nav tik efektīvi, tomēr nepieciešamo informāciju iegūstam. Pandēmijas laikā IMO darbs noritēja tikai *online* režīmā, un visu šo laiku ne tikai strādājām ar jūrniecības jautājumiem, bet arī pie tā, kā uzlabot attālinātā darba efektivitāti. IMO dalībvalstis nav tikai no Eiropas, tās ir visas pasaules valstis – kopā 175, kas atrodas dažādās laika zonās un kam ir atšķirīgs interneta nodrošinājums, un dažās valstīs interneta pakalpojumi ir tik vāji, ka rodas problēma nodrošināt nepārtrauktus sakarus. Kā jau minēju, pozitīvs moments attālinātām sanāksmēm ir tas, ka valstis var pieteikt diezgan daudz dalībnieku. Sākumā limits bija astoņi cilvēki no valsts – četri aktīvie dalībnieki, kuri piedalās diskusijās, un četri pasīvie ar iespēju klausīties tiešraidē. Pēdējā (2022. gada novembrī) IMO MSC 106 sanāksmē viens darba kārtības jautājums bija veltīts arī IMO sanāksmju formātam,

▶▶▶ 10. lpp.

►►► 9. lpp.

kur visi izvērtēja attālinātā darba iespējas un priekšrocības. Sanāksmē secināja, ka tomēr tās nav tik efektīvas kā piedaloties klātienē. Protams, ka arī mēs, plānojot nākamā gada budžetu, novērtējam šo iespēju piedalīties attālināti, jo tas būtiski ļauj ietaupīt. Šogad uz klātienes sanāksmēm plānojam sūtīt pa vienam pārstāvim, pārējie varēs sekot līdzi attālinātā režīmā. Izņēmums varbūt ir IMO komiteju sanāksmes, kur paralēli notiek arī darba, normatīvo aktu izstrādes grupas. Šādā gadījumā iespēju robežās mēģināsim nodrošināt klātienes dalību šādās sanāksmēs. Liels atbalsts ikdienas darbā ir tas, ka pēc katras IMO sanāksmes ir pieejami (IMO dokumentu portālā) visi sanāksmes dokumenti un ziņojumi, tāpēc esam lietas kursā par visu, kas tur notiek. IMO ir vienīgā ANO aģentūra, kas ziņojumus dara pieejamus tūlīt pēc sanāksmes beigām. IMO viss notiek ātri un precīzi saskaņā ar reglamentu, tieši tāpat, kā tas ir uz kuģa.

IMO savā veidā ir kā dzinulis dalībvalstīm dažādu jautājumu risināšanā, kas liek ātrāk virzīties uz priekšu. Joprojām viens no svarīgākajiem

UZZIŅAI

2020. gadā IMO ieviesa jaunas globālās prasības par sēra saturu kuģu degvielās. 2021. un 2022. gadā globālās piegādes ķēdes saskārās ar daudzjiem jauniem izaicinājumiem, kas kavēja plānot un pārvaldīt jūras pārvadājumu kustību. Arī 2023. gadā neiztik bez izaicinājumiem, jo globālais jūras transports saskarsies ar jaunajām prasībām, kas šogad stājas spēkā. Pēc 2020. gada grozījumu ieviešanas, kas nosaka globālo sēra saturu ierobežošanu kuģu degvielā līdz 0,5%, ir panākta ievērojama sēra oksīdu emisiju samazināšanās. Saskaņā ar IMO datiem 2022. gadā sēra oksīda emisijas no kuģiem ir samazinājušās par 77% salīdzinājumā ar 2020. gadu, kas atbilst 8,5 miljoniem tonnu sēra oksīdu. Arī NASA (Nacionālā aeronautikas un kosmosa administrācija) dati apliecina, ka gaisa piesārņojums no jūras transporta kopumā ir samazinājies, kas lielā mērā saistīts ar alternatīvu degvielu, piemēram, sašķidrinātas dabasgāzes (LNG) vai metanola izmantošanu, un šie rezultāti pierāda, ka starptautiskais jūras transports ir videi draudzīgs un var attīstīties ilgtspējīgi.

darba kārtības jautājumiem ir oglekļa emisiju samazināšana no kuģiem jeb dekarbonizācija, lai sasniegtu kuģu radīto izmešu samazināšanas mērķi. 2011. gadā šo jautājumu aktualizēja, pieņemot grozījumus MARPOL konvencijas VI pielikumā, un pa šiem gadiem ir paveikts ļoti daudz. Visi esam dzirdējuši gan par kuģu projektētās energoefektivitātes indeksu (EEDI), gan kuģu energoefektivitātes pārvaldības plānu (SEEMP), bet vēl tāls ceļš ejams, lai sasniegtu mērķi: līdz 2030. gadam par 40% un līdz 2050. gadam par 70% samazinātu siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas no kuģiem, salīdzinot ar 2008. gadu.

– Plāni, protams, ir lieli, tomēr šķiet, ka galvenokārt pagaidām tikai uz papīra, bet kā ir un būs realitātē?

– 2023. gadā ir stājušies spēkā jauni noteikumi, kuru mērķis ir kuģu energoefektivitātes palielināšana un oglekļa dioksīda emisiju samazināšana. Ar šiem jaunajiem noteikumiem IMO turpina centienus samazināt siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas gan no jauniem, gan esošiem kuģiem: esošo kuģu energoefektivitātes indeksu (EEXI) un oglekļa intensitātes indikators (CII). EEXI nosaka esošo kuģu energoefektivitāti, pamatojoties uz to specifikācijām un galvenajiem ekspluatācijas rādītājiem, piemēram, degvielas patēriņu, ātrumu un dzinēja jaudu. Savukārt CII izmanto, lai noteiktu atsevišķu kuģu efektivitātes vērtējumu (*ranking*), mērot SEG emisijas, nobraukto attālumu un pāravadātās kravas daudzumu. Pēc tam visus šos rādītājus izmantos, lai vērtētu kuģa vispārējo veiktspēju un efektivitāti. Vērtējums tiks noteikts no A (laba) līdz E (slikta), un laika gaitā CII vērtējuma sliekšnis kļūs stingrāks.

Nereti šķiet, ka tas nav prātam aptverami, ko kuģu īpašniekiem nākas ievērot, lai kuģi atbilstu visām pieņemtajām prasībām. Visiem esošajiem kuģiem ar bruto tilpību 400 un vairāk ir jāaprēķina EEXI, kas atspoguļo kuģa "tehnisko" vai "konstrukcijas" efektivitāti. Pēc tam kuģiem ir jāsasniedz "prasītais EEXI", kas ir līdzvērtīgs nepieciešamajam EEDI 2022. gada robežvērtībām, tādējādi

"Nereti šķiet, ka tas nav prātam aptverami, ko kuģu īpašniekiem nākas ievērot, lai kuģi atbilstu visām pieņemtajām prasībām."

radot vienlīdzīgus konkurences apstākļus konkrētiem kuģu tipiem. Arī Latvijas karoga kuģiem ar bruto tilpību 400 un vairāk, kuru skaits jau pieaudzis līdz četrdesmit pieciem, būs saistošas šīs prasības. Latvijas karoga kuģu vidējais vecums ir deviņpadsmit gadi, tāpēc būs jāpieņem pūles, lai atbilstu noteiktajiem standartiem.

– Latvijas karoga kuģi jau nav vienīgie, kuru vecums tuvojas divdesmit gadu atzīmei. Kas, tavuprāt, notiks ar pasaules veco floti, kas vēl ir darba spējīga, bet kam būs grūti izpildīt IMO prasības vides kontekstā? Piedevām kuģu būvei nav tādas jaudas, lai kuģu īpašnieki savu tagadējo tirdzniecības floti nomainītu ar jaunbūvēm.

– No tā, kā kuģis tiek uzturēts, ir atkarīgs tā mūža ilgums, vidēji kuģi kalpo divdesmit un vairāk gadus. Mēs savā nacionālajā regulējumā esam ielikuši kritēriju, ka zem Latvijas karoga reģistrējam kuģus, kuri reģistrācijas brīdī nav vecāki par 23 gadiem. Savukārt kuģus, kuri reģistrācijas brīdī ir vecāki par 23 gadiem, bet nav vecāki par 30 gadiem, reģistrē, ja esam pārliecinājušies par kuģa atbilstību prasībām un labu reputāciju. Mūsu reģistrā ir arī vecāki kuģi, kas nekur tālu nav jāmeklē, tie *vecētīņi* un *vecmāmiņas* stāv tepat Rīgas ostā. Taisnība, ka pasaules flote noveco, tomēr pandēmija ieviesa arī savas korekcijas, kad sagriešanai tika atdoti salīdzinoši vēl jauni kuģi, piemēram, kā tas notika ar daudziem strādāt spējīgiem kruīza kuģiem. Uz kuģu jaunbūvēm ir izveidojušās garas rindas, kas liecina, ka kuģu īpašnieki savu floti tomēr vēlas atjaunot. Šodien ļoti grūti prognozēt, kas turpmāk mūs sagaida, vēl jo vairāk, ņemot vērā ģeopolitisko situāciju. Arī Latvija kā jūras valsts tagad mēģina saprast savu lomu un



vieta jaunajos apstākļos pēc pandēmijas un Krievijas izraisītā kara Ukrainā. Jaunā situācija pasaulē tagad liek uz daudzām lietām skatīties pavisam savādāk, savādāk izvērtēt prioritātes.

– Ja atgriežamies pie audita, vai Jūras administrācija ar mierīgu prātu sagaida IMO auditu, varbūt ir arī kāds vēl nepaveikts mājas darbs?

– Saistībā ar konvenciju un konvenciju grozījumu ieviešanu Latvijai viss ir kārtībā, jo šajā ziņā mēs, kā vienmēr, esam pirmrindnieki. Kopumā nevajadzētu būt lieliem pārsteigumiem. Tas, kur IMO varētu "piesieties", ir IMO instrumentu tulkošana latviešu valodā, jo, kā mēs zinām, lai starptautiskais instruments Latvijā būtu spēkā, tam ir jānodrošina tulkojums. Par tulkošanas nepieciešamību IMO MSC sesijas laikā izvērtās diezgan lielas diskusijas, dalībvalstīm mēģinot pierādīt, ka to darīt nav īsti lietderīgi, jo resurss, kas tiek patērēts, tulkojot konvencijas, nedod vēlamo rezultātu. Piemēram, SOLAS konvenciju Latvijā iztulkojām 2006. gadā, bet te ir

jautājums, kurš to latviski lasa? Es domāju, ka neviens, jo oriģinālvaloda ir un paliek oriģinālvaloda. Konvenciju un to grozījumu tulkojumi būtu viens jautājums, otrs liels jautājums, kas arī raisīja diskusijas, ir konvencijās ietvertās frāzes: *"to the satisfaction of the Administration"*; *"at the discretion of the Administration"*. No vienas puses, šīs frāzes dod dalībvalstīm elastību, nosakot pašām vienu vai otru prasību, no otras, tas ir apgrūtinājums, jo jāpatērē liels resurss, tās izstrādājot. Ja, piemēram, ir kāda prasība, kur var izmantot arī ekvivalentu, tad mums ir jānosaka, kāds ir šis ekvivalents, un tādu jautājumu konvencijās ir simtiem. Protams, ka dalībvalstīm vienkāršāk būtu, ja konvencijās viss būtu skaidri un saprotami definēts.

Tagad mēs caurskatām šīs prasības, lai izstrādātu un ieviestu skaidrus norādījumus, nosakot kritērijus tām prasībām, kuras ir atstātas "mūsu ziņā". Bez IMO konvencijām, protams, ir vēl arī Eiropas direktīvas un regulas, bet IMO audits pārbauda tikai un vienīgi IMO instrumentu ieviešanu Latvijā.

– Starptautiskajos jūrniecības medijos dalībvalstis kritizē pašas IMO darbību, norādot uz birokrātiju un nepietiekamo administrēšanas kapacitāti.

– Varētu teikt, ka pēdējo desmit gadu laikā IMO ir izdevies sakārtot daudzas lietas un mazliet mazināt arī birokrātiju. Piemēram, SOLAS konvencijas grozījumi tagad stājas spēkā reizi četros gados, nevis kā iepriekš reizi pusgadā. Tas ļauj kuģu īpašniekiem sistematizēt darbu un sakārtot domas, lai saprastu, kas darāms un ko jauno regulējumu kontekstā var sagaidīt. Daudzi jautājumi tika atlikti vai to izpilde pārcelta, kas bija saistīts ar pandēmijas ietekmi uz jūrniecības nozari, tomēr iesāktās lietas turpina virzīties uz priekšu, tikai tas notiek lēnākā tempā. Viens no tādiem jautājumiem ir autonomie kuģi. Lai šādi kuģi piedalītos starptautiskajā kuģošanā, juridiski jāizskata visas jūrniecības nozarē pieņemtās konvencijas, lai saprastu, kas regulējumā jāmaina, lai tajā iederētos autonomais kuģis. Nav apstrīdams fakts, ka jūrniecības

▶▶▶ 12. lpp.

►►► 11. lpp.

nozārē cilvēks ir un arī turpmāk būs svarīgākais elements, bet nedrīkst aizmirst, ka arī digitalizācijas process turpināsies, tāpēc IMO aktualizē tēmu par īpaši talantīgu jūrnieku piesaisti. Taču ir jautājums, kur ņemt šos talantus? Dzimuma līdztiesības kontekstā IMO arvien lielāku uzmanību pievērš jūrniecībā nodarbinātām sievietēm, cerot, ka viņas spēs dot lielu pienesumu jūrniecības nozarei nākotnē. Šodien pasaulē ir mazliet vairāk nekā 24 000 jūrniecībā nodarbinātu sieviešu, un tas vairs nav nekas neparasts – tā ir kļuvusi par ikdienu. Man šķiet, ka sievietes jūrā netiek diskriminētas.

– Par to gan varētu pastrīdēties, jo ir daudzas liecības, ka sieviešu diskriminācija tomēr notiek.

– Cik nācies runāt ar mūsu jūrniecēm, neesmu dzirdējis sūdzības, ka viņas būtu diskriminētas. Taču droši vien ir dažādas situācijas, bet no



UZZIŅAI

IMO līgums par zvejnieku apmācību (STCW-F) ir spēkā, bet 2012. gada Keiptaunas nolīgums (CTA) par zvejas kuģu drošību vēl nav stājies spēkā. IMO aktualizē CTA jautājumu, lai panāktu tā spēkā stāšanos. 2019. gadā vairāk nekā 50 valstis apņēmas līdz 2022. gada 11. oktobrim ratificēt 2012. gada Keiptaunas nolīgumu.

IMO tribīnes tiek pausts viedoklis, ka jūra ir atvērta visiem. "Sievietes jūrniecībā" programmas ietvaros IMO ir izstrādājusi saukli: "Apmācība – Redzamība – Atzinība", lai palielinātu jūrnieču ieguldījumu jūrniecībā, bet grūti paredzēt, kā šie centieni realizēsies dzīvē.

– Vai ir kādi jautājumi, par kuriem IMO notiek diskusijas, varbūt ir kas tāds, kam visvairāk pretojas dalībvalstis?

– Viens no tādiem ir jautājums par SOLAS zvejas kuģiem, kas tiek vilcināts jau trīsdesmit gadus. 2012. gadā IMO izdevās pieņemt Keiptaunas nolīgumu, taču ar tā ratifikāciju diez cik labi joprojām neveicas, jo visi tie jautājumi, kas pasaulē saistīti ar zvejniecību, ir tik atšķirīgi, ka neizdodas nonākt pie kopīga viedokļa. Jāsaka, ka tas attiecas ne tikai uz

SOLAS attiecībā uz zvejas kuģiem, bet arī uz citu konvenciju ieviešanu. Ja paskatāmies, kad viena vai otra konvencija ir pieņemta un kad tā ir ratificēta dalībvalstīs un stājusies spēkā, tad redzam, ka pieņemšanu no stāšanās spēkā šķir desmit un vairāk gadu.

– Notiek diskusijas arī par to, ka Eiropa ar savām prasībām vēlas pārspēt IMO, kas ir starptautiska jūrniecības jumta organizācija.

– Šī problēma joprojām turpina pastāvēt, un atsevišķām Eiropas Savienības dalībvalstīm reizēm īsti nav saprotams, ko Eiropas Komisija ar savām iniciatīvām vēlas panākt. Kopumā jau it kā visi strādājam kuģošanas drošības labā. Pirms kāds ES priekšlikums nonākt IMO, to vispirms izdiskutējam Briselē, un parasti dalībvalstis vienojas svītrot tās ES pozīcijas, kuras nav ES kompetencē. Eiropas Komisijai reizēm labpatīk pārkāpt šo redzamo līniju, aiz kuras stāv katras Eiropas Savienības dalībvalsts kompetence un intereses.

– Vai sagaidāmas kādas pārmaiņas IMO pārvaldībā?

– Ļoti svarīgi, kas organizēs un vadīs tālāko IMO darbu. Pēdējos 8 gadus to vada ģenerālsekretārs Kitaks Lims (Koreja), kuram šā gada beigās beidzas otrais termiņš. Līdz 31. martam varēja pieteikt kandidātus. Šobrīd pieteikušies 7 kandidāti no tādām valstīm kā Bangladeša, Turcija, Panama, Dominika, Kenija, Somija un Ķīna. Reizēm var manīt, ka kāds no jautājumiem tiek lobēts, lai to ietvertu apspriešanai. Lai gan plenārsēdē tam īsti netiek pausts atbalsts, jautājums tomēr publiski ir izskanējis.

IMO maina arī kopējo politiku par IMO padomes dalībvalstu sastāvu. Pašlaik tās padomē ir pārstāvētas 40 valstis, tai skaitā arī Krievija, un tagad notiek asas diskusijas, lai Krievija šajā padomē nevarētu turpināt darbu, kamēr notiek karš

"Piekrītu, ka vajadzētu Krievijai parādīt tās vietu gan pasaules kartē, gan arī jūrniecībā."

Ukrainā. 2023. gada beigās notiks IMO Asambleja, kur lems par IMO padomes sastāvu. Ja Krievija līdz šim bija pirmajā desmitniekā – tā sauktajā A kategorijā, kam IMO ir vislielākā teikšana, tad, izņemot no šīs kategorijas Krieviju, tās vietā neviena cita valsts no citas kategorijas nevarētu kvalificēties. Tāpēc A kategorijā būs par vienu dalībnieku mazāk. IMO ir plāns dalībvalstu skaitu padomē palielināt līdz 52 (12 + 12 + 28), lai būtu plašāka valstu pārstāvētība. Ir jau tā, ka lielās jūrniecības valstis kaut kādā mērā nosaka toni, bet arī mazajām valstīm ir sava teikšana.

Pēc Krievijas izraisītā kara Ukrainā strādāšana kopā ar Krievijas pārstāvjiem ir ļoti apgrūtināta, un, esot uz vietas, sajūta nav patīkama, kad tu sēdi vienā telpā kopā ar agresorvalsts pārstāvjiem. Piekrītu, ka vajadzētu Krievijai parādīt tās vietu gan pasaules kartē, gan arī jūrniecībā. Kā savādāk likt krieviņiem saprast, ka neesam mierā ar to, ko viņi dara? Nepieļaut viņu piedalīšanos svarīgu jautājumu lemlšanā. Kuluāros runā par to, ka Krieviju nav iespējams dabūt laukā no ANO aģentūrām, bet IMO ir paudusi viedokli, ka vajadzētu apturēt Krievijas dalību IMO sanāksmēs, kur tiek lemti stratēģiski kuģošanas drošības jautājumi. Jūrniecības nozares aktivitātes ir saistītas ar drošības jautājumiem, un tagad apdraudējums drošībai ir ne tikai pie Ukrainas krastiem, bet daudz plašākā mērogā. Lielākā iniciatīva, ko atbalstīja visas IMO dalībvalstis, bija graudu izvešana no Ukrainas ostām. Un arī šajā jautājumā katrs stāsta savu – Ukrainai viena versija, Krievijai pavisam cita, un tad daudzi nesaprot, kas tad patiesībā notiek. Starp citu, Ukrainas ostās joprojām iestrēguši aptuveni trīsdesmit jūrnieku un sešdesmit kuģu. Ja eiropiešiem ir pārliecība par Ukrainas taisnību, saprotot, ka Krievija nodarbojas ar propagandu un maldināšanu, tad pārējā pasaule Krievijas sniegto informāciju uztver kā iespējami ticamu, un IMO pārvēršas par tādu kā balagānu. Tomēr tos priekšlikumus, ko Krievija cenšas virzīt saistībā ar jūrniecības profesionālajām lietām, IMO dalībvalstis ignorē vai vienkārši neizskata. ■

Anita Freiberga

Finland's Candidature for IMO Council

CATEGORY C | 2024–2025

FINLAND FOR
IMO COUNCIL
2024–2025



Somija vēlas pretendēt uz vietu IMO padomē

Somijas Transporta un sakaru ministrijas valsts sekretārs Pilvi Torsti 2022. gada 13. decembrī IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā izvirzīja Somijas kandidātūru IMO padomei, kas tiks ievēlēta IMO asamblejā 2023. gada decembrī. Kā samazināt kuģniecības radītās emisijas? Kā maksimāli izmantot jaunās tehnoloģijas, lai padarītu jūras transportu drošāku? Somijai ir ļoti svarīgi risināt šos jautājumus, tāpēc Somija vēlas kļūt par IMO padomes locekli uz 2024. – 2025. gada termiņu.

"Ilgtermiņa drošība, modernas tehnoloģijas un jūrnieku labklājība – šie Somijai ir galvenie jūrniecības nozarē risināmie jautājumi un izvirzītie uzdevumi, un IMO līmenī vēlamies meklēt risinājumus, kas varētu veicināt šo mērķu sasniegšanu," sacīja Pilvi Torsti. "Somijai tās atrašanās vietas dēļ ir sena kuģniecības vēsture. Kuģniecība ir svarīga tautsaimniecībai un visiem somiem, jo gandrīz 80 procenti Somijas importa un 90 procenti eksporta tiek pārvadāti ar kuģiem.

Tāpat Somijai ir daudz tehnisko zināšanu kuģu projektēšanā un būvniecībā, kā arī dzinēju tehnoloģijās. Mēs būvējam lielus, modernus kruīza kuģus, un aptuveni 80 procenti no visiem pasaules ledlaužiem ir vai nu projektēti, vai būvēti Somijā. Esam izstrādājuši videi draudzīgas tehnoloģijas, kas nepieciešamas ilgtspējīgai kuģniecībai, un esam apņēmušies ātri, pragmatiski un sadarbībā ar visiem interesentiem risināt vides problēmas."

2035. gadam panākt oglekļa neitralitāti, Somija ir apņēmusies sasniegt mērķus, kas noteikti Parīzes nolīgumā par klimata pārmaiņām un IMO LNG stratēģijā.

2. Jaunas tehnoloģijas. Digitalizācijai un automatizācijai ir liels potenciāls uzlabot kuģošanas drošību, samazināt emisijas un radīt labākus pakalpojumus. Jaunās tehnoloģijas var uzlabot jūrnieku darba drošību, tādējādi ceļot viņu labklājību.

3. Izglītība un vienlīdzība. Neskatoties uz tehnoloģiskajām pārmaiņām, jūras transporta centrā joprojām ir cilvēki. Somija ir līdere izglītības un dzimumu līdztības jomā. Gadu desmitiem Somija ir atbalstījusi mazāk attīstītās valstis izglītības jomā, šim nolūkam piešķirot vairāk nekā vienu trešdaļu no sava ārvalstu projektiem atvēlētā budžeta. ■

UZZIŅAI

IMO padomes vēlēšanas notiks 2023. gada decembrī. Asambleja padomē ievēlēs 40 dalībvalstis trīs kategorijās – a, b un c, un Somija vēlas kļūt par dalībnieci c kategorijā, kurā būs 20 valstis.

Pretendējot uz IMO padomi, Somija izvirza trīs galvenās tēmas

1. Ilgtspējīga kuģošana. Ir vajadzīgi pasākumi, lai ierobežotu globālo sasilšanu un veicinātu ilgtspējīgu kuģošanu. Cenšoties līdz

Jūrniecības programmu absolventu skaits nav pietiekams, lai nosegtu kompāniju pieprasījumu pēc Latvijas jūrniekiem

2022. gada 3. ceturksnī Jūrnieku reģistrs aptaujāja Latvijas jūrnieku darbiekārtošanas kompānijas, lai iegūtu paplašinātu informāciju par jūrnieku nodarbinātību, kuri izmanto Latvijas kompāniju pakalpojumus, kā arī esošo pieprasījumu pēc Latvijas jūrniekiem.

Lielākā daļa jūrnieku (65–70%), kuri nodarbināti uz kuģiem starptautiskajā kuģošanā, 2022. gadā darbā iekārtojās, izmantojot kādu no Latvijā reģistrētajām un licencētajām kruinga kompānijām. Elektroniska aptauja tika nosūtīta 54 jūrnieku darbiekārtošanas kompānijām, no tām atbildes sniedza 32 kompānijas, kuras kopā darbā iekārto 85% Latvijas jūrnieku, kuri izmanto Latvijas kompāniju pakalpojumus.

Kompāniju atbildes liecina, ka lielais vairākums kompāniju nodarbina visu kvalifikācijas līmeņu jūrniekus – gan kuģu vadītājus, gan kuģu mehāniķus, gan ierindas jūrniekus. Dažas kompānijas nodarbina arī speciālas kvalifikācijas jūrniekus, tādus kā celtna operators, un ne visas kompānijas piedāvā darba iespējas salīdzināšanas iekārto mehāniķiem.

Atbilstoši kompāniju sniegtajām atbildēm lielākā problēma ir nodrošināt pieprasījumu pēc matrožiem. Matrožus meklē 20 kompānijas no

32, vadības līmeņa kuģu mehāniķus 16 kompānijas un elektromehāniķus 18 kompānijas. Vēl salīdzinoši daudz kompāniju meklē atslēdzniekus (*fitters*) un kuģu pavārus (12 kompānijas), kā arī virsniekus kopumā (10–12 kompānijas). Saliekot kopā arī kompāniju sniegtos datus par pieejamajām vakancēm, redzams, ka atvērto vakancu skaits 2022. gadā pārsniedz 1000 (jūrnieki, kurus būtu iespējams nodarbināt, bet kompānijas to nedara, tāpēc ka šo kvalifikāciju jūrnieku piedāvājums Latvijā nav pietiekams).

Kopumā dati par pieejamajām vakancēm salīdzinājumā ar absolventu skaitu, kuri beiguši jūrniecības izglītības programmas 2022. gadā, liecina, ka pieprasījums pēc Latvijas jūrniekiem turpinās pārsniegt piedāvājumu un kompānijas turpinās saskarties ar situāciju, kurā nākas meklēt jūrniekus ārpus Latvijas.

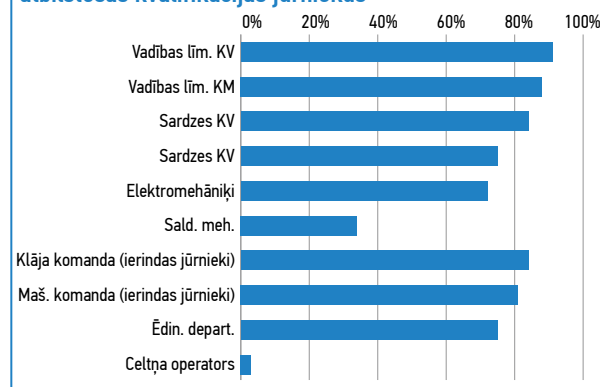
Nemot vērā, ka kompānijas ar Latvijā pieejamajiem jūrnieku resursiem nespēj nodrošināt visu vakancu aizpildīšanu, tās piesaista citu valstu jūrniekus, lai nosegtu Latvijas jūrnieku trūkumu. Lielākā daļa darbiekārtošanas kompāniju (24 no 32) atzina, ka, lai nosegtu jūrnieku deficītu, pārsvarā tiek piesaistīti jūrnieki no Ukrainas un Krievijas Federācijas. Tāpat arī 15 no 32 darbiekārtošanas kompānijām piesaista papildu

jūrniekus no citām Baltijas valstīm. Salīdzinoši maz, tikai piecas kompānijas norādīja, ka piesaista jūrniekus no citām Eiropas Savienības valstīm, tāpat arī piecas kompānijas atzina, ka Latvijā piesaista jūrniekus no Filipīnām un Indijas.

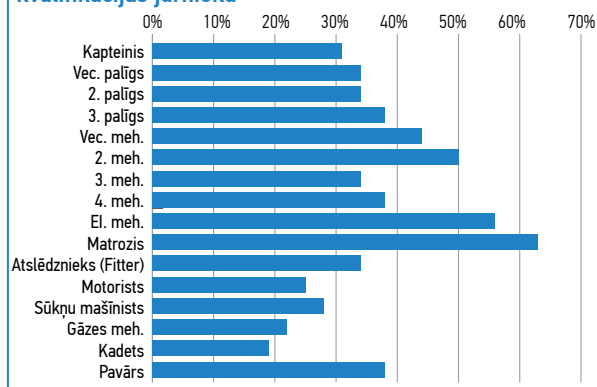
Pieprasījums pēc dažādu kvalifikāciju jūrniekiem un pieejamās vakances

Kvalifikācija un līmenis	Aptuvenais vakanču skaits	Absolventu skaits 2022. gadā
Vadības līm. KV	70–100	
Vadības līm. KM	125–175	
Sardzes līm. KW	150–200	118
Sardzes līm. KM	110–150	83
Elektromehāniķi	110–140	1
Sald. iek. meh., gāzes meh.	30–50	
Klāja komanda (ierindas jūrnieki)	220–250	32
Maš. komanda (motoristi, atslēdznieki, sūkņu mašīnisti)	160–200	10
Kadeti	20–40	
Pavāri	30–50	
Kopā	1000–1350	

Kompāniju īpatsvars, kuras nodarbina atbilstošās kvalifikācijas jūrniekus



Kompāniju īpatsvars, kurās trūkst atbilstošās kvalifikācijas jūrnieku



Jūrniecības izglītības programmu absolventu skaits 2022. gadā

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra apkopotajiem datiem 2022. gadā jūrniecības izglītības iestādes absolvējuši 248 jaunie speciālisti.

No 248 jūrniecības izglītības programmu absolventiem 143 pabeiguši augstākās izglītības programmas, 59 – profesionālās vidējās izglītības programmas (jūrskolas). Vēl 46 studējošie apguvuši tālākizglītības programmas un ieguvuši ierindas jūrnieka

vai "mazā" kuģa vadītāja (kuģu vadītājs kuģiem līdz 500 BT piekrastes kuģošanā) vai "mazā" kuģa mehāniķa (mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu, mazāku par 750 kW) profesionālo kvalifikāciju.

Pēdējos gados ne tikai samazinās absolventu skaits kuģu vadītāju un kuģu mehāniķu programmās (pēdējo piecu gadu laikā absolventu skaits samazinājies par 27%), bet arī turpina saglabāties disproporcija

starp topošajiem kuģu vadītājiem un kuģu mehāniķiem. 2022. gadā augstākās izglītības programmas absolvēja 84 kuģu vadīšanas un tikai 58 kuģu mehānikas programmās studējošie, savukārt kuģu elektroautomātikas programmu absolvēja tikai viens studējošais. Jūrskolu līmenī kuģu vadīšanas programmas absolvēja 34 izglītojamie, bet kuģu mehānikas programmas – 25. ■

Materiālu sagatavoja JA Jūrnieku reģistrs

Liepājas Jūrniecības koledža iekļauta RTU ekosistēmā

29. martā Rīgas Tehniskā universitāte (RTU) un Liepājas Jūrniecības koledža (LJK) parakstīja Nodomu protokolu par sadarbību LJK reorganizācijas procesā. LJK aģentūras statusā 1. aprīlī pievienojās RTU un turpmāk tās nosaukums būs Rīgas Tehniskās universitātes Liepājas Jūrniecības koledža (RTU LJK).

Pasākumā piedalījās RTU rektors Tālis Juhna, Liepājas mērs Gunārs Anšņs, Izglītības un zinātnes ministrijas Augstākās izglītības, zinātnes un inovāciju departamenta direktora vietniece Dace Jansone, Liepājas Jūrniecības koledžas direktora pienākumu izpildītājs Jānis Džeriņš un RTU attīstības prorektors Artūrs Zeps.

"Ja saliekam kopā spēcīgu zinātnisku universitāti ar koledžu, ieguvēji būs abās pusēs, jo tādā veidā pārklājam inženierizglītību pilnā apmērā," teica RTU rektors Tālis Juhna, piebilstot, ka lēmums ir bijis pareizs.

"Šī forma, ka Jūrniecības koledža tiek stiprināta ar ļoti nopietnu zinātnes universitātes klātbūtni, dod tikai un vienīgi plusus," atbalstu pievienošanai pauda Liepājas mērs Gunārs Anšņs.

Lai nodrošinātu LJK studiju programmu un mācību procesa ilgtspēju, attīstību un pilnveidi, to īstenojot atbilstoši Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanas, sertifikācijas un sardzes pildīšanas (STCW) prasībām, RTU un LJK, parakstot



Nodomu protokolu parakstīja RTU rektors Tālis Juhna un LJK direktora pienākumu izpildītājs Jānis Džeriņš.



Nodomu protokolu, vienojās par sadarbības principiem un būtiskākajām LJK attīstības nostādņēm.

Nodomu protokols paredz izveidot un apstiprināt RTU LJK nolikumu, ietverot tajā RTU LJK pārvaldības un stratēģiskās attīstības principus, nodrošināt jūrniecības izglītības īstenošanu, saskaņojot to ar RTU Latvijas

Jūras akadēmijas īstenotajām studiju un mācību programmām, kopīgi sagatavot RTU LJK infrastruktūras un studiju aprīkojuma atjaunošanas plānu, kopīgi pilnveidot studiju programmu un mācību kursu saturu, iekļaut LJK pārstāvjus RTU izveidotajā Jūrniecības padomē, kā arī izskatīt iespējas koplietot Liepājā esošo RTU struktūrvienību resursus.

Ministru kabinets lēmumu par LJK reorganizāciju, iekļaujot to RTU ekosistēmā, pieņēma 2022. gada oktobrī. Paredzēts, ka RTU LJK turpinās īstenot visas licencētās studiju programmas, nodrošinot optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu atbilstoši Starptautiskajai konvencijai par jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kā arī sardzes pildīšanu.

"Ministru kabineta rīkojumā jau noteikts, ka RTU ir saistību pārņēmēja, un domāju, ka ar to viss ir pateikts. Nekas nemainās – mēs turpinām savu darbu, pasniedzēji pilda savus pienākumus. Nekādām būtiskām izmaiņām nav jābūt," sacīja LJK direktora pienākumu izpildītājs Jānis Džeriņš.

Līdz ar LJK pievienošanu RTU Latvijā pabeigta jūrniecības izglītības reorganizācija. 2022. gada 1. novembrī, īstenojot IZM augstskolu konsolidācijas plānu, RTU pievienojās Latvijas Jūras akadēmijai, saglabājot savu nosaukumu, identitāti un tradīcijas. ■

Konkursa “Enkurs 2023” otrajā atlases kārtā uzvar Liepājas Valsts 1. ģimnāzija

25. martā Jūrnieku mācību centrā LAPA notikušajā jūrniecības nozares konkursa skolēniem “Enkurs 2023” otrajā atlases kārtā pārliecinoši uzvarēja Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda, apsteidzot konkurentus par 10 punktiem.

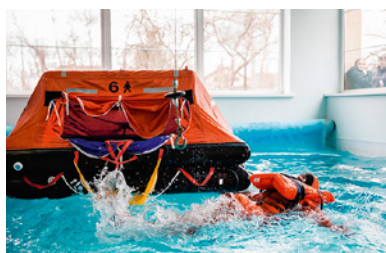


Otrajā vietā Alūksnes novada vidusskola, trešajā – Rojas vidusskola. Šīs trīs komandas izcīnīja tiesības piedalīties “Enkurs 2023” finālā, kas norisināsies 22. aprīlī Rīgas brīvostā sadarbībā ar NBS Jūras spēkiem.

Lai iekļūtu finālā, skolēni mēroja spēkiem airu laivu un motorlaivu vadīšanā, ko šoreiz sarežģītu padarīja Daugavas īpaši spēcīgā straume. Jaunieši piedalījās arī ugunsdzēsības/glābšanas stafetē, demonstrēja savas prasmes pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanā, kā arī veica “glābšanas operāciju”, kuras gaitā baseinā bija jāizmanto gan hidrotērpi, gan glābšanas plosti. Neizpalika arī tradicionālā virves vilkšana.

Otrās atlases kārtas uzvarētāji konkursa finālā tiksies ar Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas, Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Rīgas 10. vidusskolas un Saldus vidusskolas komandām, kuras 2022. gada rudenī uzvarēja pirmajā kārtā, kas notika “Novikontas” Jūras koledžā.

Konkurss “Enkurs” tiek rīkots kopš 2007. gada, tajā piedalās skolu komandas no visiem Latvijas reģioniem. Konkursa mērķis ir iepazīstināt skolēnus ar jūrnieka profesiju, konkurss notiek reālā vidē – jūrnieku mācību iestādēs, ostās, uz kuģiem.



Konkursu organizē Latvijas Jūras administrācija un Latvijas Jūrniecības savienība sadarbībā ar “Novikontas” Jūras koledžu, Jūrnieku mācību centru LAPA, Rīgas brīvostu, NBS Jūras spēkiem. Konkursu atbalsta Sabiedrības integrācijas fonds Latvijas valsts budžeta finansētās programmas “NVO fonds” ietvaros, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, kompānijas LSC, “Atlas Services Group Latvia”, “Utkilen”, “BSM Crew Service”, AS “Tallink”, “LVR Flote”, kā arī citas jūrniecības iestādes un organizācijas.



Nelaiemes gadījumu izmeklēšana palīdz paaugstināt vispārējo kuģošanas drošības līmeni

Jūras negadījumu tehniskā izmeklēšana palīdz paaugstināt vispārējo kuģošanas drošības līmeni Eiropā, un EMSA šajā ziņā pilda svarīgu lomu, uzņemoties pienākumu apkopot ES dalībvalstīs notikušos nelaimes gadījumus, lai, izanalizējot incidentu iemeslus, izdarītu secinājumus un sniegtu padomus. EMSA uztur EMCIP negadījumu datubāzi, kurai datus iesniedz nelaimes gadījumu izmeklēšanas iestādes, un tajā iekļautā informācija ir vērtīgs pamats drošības analīžu veikšanai, kuru rezultāti veicina pareizu lēmumu pieņemšanu drošības jautājumos, kas saistīti ar navigācijas negadījumiem un negadījumiem, kuros iesaistīti pasažieru kuģi, ro-ro prāmji, konteinerkuģi



un zvejas kuģi. Katru gadu datubāzē vidēji tiek reģistrēti vairāk nekā 3000 negadījumu un incidentu. Arī 2023. gadā EMSA turpinās analizēt EMCIP datus, lai, pamatojoties uz datu analīzes rezultātiem un ES līmenī iegūtās pieredzes, izstrādātu kuģošanas drošības ceļa karti. Ar EMCIP starpniecību EMSA palīdzēs nelaimes gadījumu izmeklēšanas

iestādēm un jūras drošības iestādēm izplatīt izmeklēšanas datus reģionālā un globālā līmenī, piemēram, IMO globālajā "The IMO's Global Integrated Shipping Information System" (GISIS) un HELCOM datu bāzē, neprasot nekādus papildu ieguldījumus un pūles no dalībvalstīm. Uzlabots un pilnveidots pārskats par jūras negadījumiem un incidentiem arī turpmāk katru gadu tiks publicēts EMSA tīmekļa vietnē. Visbeidzot, 2023. gadā EMSA pabeigs pētījumu, lai noteiktu iespējamās ar Covid-19 saistītās drošības problēmas, pandēmijas izraisītās sekas un iespējamās jaunās riskus, kas varētu veicināt jūras negadījumus un incidentus. ■

Vislabākā glābšanas laiva ir pats kuģis

Nīderlandes karoga konteinerkuģis "Escape", kura garums ir 168,03 metri, platums 25,83 metri, bruto tonnāža 17 368 tonnas un pilna kravnesība 21 293 DWT, bija ceļā no Klaipēdas uz Rīgu, kad uz tā izcēlās ugunsgrēks, kura rezultātā kapteinis pieņēma lēmumu apkalpei pamest kuģi.

Kad apkalpe bija nogādāta drošībā un kuģis ar velkoņu palīdzību atvilks līdz Rīgas ostai, piekļuve tam bija atļauta tikai apkalpes locekļiem un personām, kas iesaistītas negadījuma izmeklēšanā. Tika veikta kuģa degšanas vietas apskate, kurā noskaidrojās, ka nedz mašīntelpa, nedz krava ugunsgrēkā nav cietusi. Izdedzis bija kuģa skurstenis un virsbūve ap skursteni. Kuģim atjaunoja elektroapgādi, bet kravas izkraušanu kuģa aģents koordinēja ar stividorkompāniju, saskaņojot visas darbības ar Rīgas ostas kapteiņdienestu. Kuģa īpašnieks rīkojās atbilstoši starptautisko likumu normās paredzētajai kārtībai, no Nīderlandes operatīvi ieradās divas speciālistu grupas, kuģa "Escape" glābšanas darbos iesaistījās velkoņi "Stella" un "Orion", kas aprīkoti ar ūdens stobriem un putu ģeneratoriem, lai nepieciešamības gadījumā veiktu kuģa dzēšanas darbus, situāciju jūrā

uzraudzīja MRCC un notikumu gaitai, kā to paredz spēkā esošie normatīvie akti, sekoja līdzī arī Latvijas Jūras administrācijas speciālisti. Tā kā situācija tika kontrolēta un kuģis neradīja draudus cilvēkiem un apkārtnē, kā arī visi dienesti rīkojās atbilstoši reālajai situācijai, nebija nepieciešams izsludināt ārkārtas situāciju un sasaukt krīzes darba grupu. Ugunsgrēka izcelšanās un kapteiņa rīcības iemeslus izmeklē kuģa



karogvalsts – Nīderlandes satiksmes drošības izmeklēšanas iestāde.

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas departamenta direktors Raitis Mūrnieks: "Informāciju par degošo kuģi Baltijas jūrā Latvijas Jūras administrācija saņēma no Krasta apsardzes dienesta agri no rīta. Pirmā informācija liecināja, ka uz kuģa bija izcēlies ugunsgrēks mašīntelpā un apkalpe ir pametusi kuģi ar glābšanas laivu. Apkalpi no glābšanas laivas uzņēmis tuvumā esošs kravas kuģis, kas ar glābšanas laivu tauvā ir ceļā uz Rīgas ostu. Kuģis pamests dreifējot, un ziņošanas brīdī uz kuģa degšana nebija novērota.

Mums kā Jūras administrācijai, kas atbildīga arī par kuģošanas drošību Latvijas ūdeņos, vienmēr ir svarīgi zināt negadījuma iemeslus, lai izdarītu secinājumus un nepieciešamības gadījumā veiktu izmaiņas

▶▶▶ 18. lpp.

►►► 17. lpp.

normatīvajos aktos un procedūrās sadarbībā ar citām institūcijām. Iepazīstoties ar vispārējo situāciju, tas vispirms lika aizdomāties par mūsdienu jūrnieku sagatavotību, noturību, spēju analizēt un pieņemt pareizus lēmumus ārkārtas situācijās. To, vai attiecīgais lēmums ir bijis pareizs, var novērtēt tikai pēc kāda laika, kad briesmas vairs nedraud.

Pēc sākotnējās informācijas zinājam, ka uz kuģa bija ugunsgrēks, kas it kā izcēlies mašīntelpā, bet mēs gribētu saprast, kāpēc tika pieņemts lēmums pamest kuģi, jo jūrniecībā visi lieliski zina, ka labākā, lielākā un drošākā glābšanas laiva ir pats kuģis, ja vien tas negrimst vai nav izcēlies ugunsgrēks, ko nevar nodzēst vai ierobežot. Zinām, ka ugunsgrēki uz kuģiem ir lielākais drošības jautājums jūrniecības nozarē, it sevišķi, ja ugunsgrēks izceļas mašīntelpā, kā rezultātā kuģis paliek bez iespējas manevrēt. Analizējot pieejamo informāciju, redzu,

ka šim kuģim ir brīvi krītoša glābšanas laiva, kas atrodas kuģa aizmugurē, un arī ugunsgrēks bija kuģa aizmugurē. Varbūt kapteinim šķita, ka ugunsgrēks ir nekontrolējams un deg tik stipri, ka vienīgā pareizā izvēle ir pamest kuģi ar glābšanas laivu, kamēr vēl ir iespēja. Nevar jau nevienu nosodīt, jo apkalpe palika dzīva, krava – neskarta, videi piesārņojums arī nebija. Pirms kuģa pamešanas apkalpe varēja izritināt loču trupu gar kuģa bortu, kas, ja nepieciešams, atvieglotu atgriešanās iespēju uz kuģa. Kad redzēja, ka ugunsgrēks vairs neizplatās, kuģa apkalpe būtu varējusi atgriezties uz kuģa un sagaidīt glābējus. Jautājums paliek atklāts: ja ugunsgrēks bija lokāls un nebija izplatījies pa visu kuģi, kāpēc kuģis bija jāpamet?

Ja kapteinis būtu no kādas siltā klimata valsts, tad vēl varētu piejaut, ka viņu lielā mērā ir ietekmējuši laika apstākļi – tumšs, auksts, vējš, bet uz kuģa bija kapteinis no Polijas, kurš pie šādiem klimatiskajiem apstākļiem

ir pieradis, tāpēc uz tumsu un aukstumu visu nevarētu norakstīt. Jāgaida izmeklēšanas rezultāti, lai pilnvērtīgi varētu izanalizēt situāciju.

Kā mēdz teikt, pēc kaujas jau visi gudri, un, sēžot pie galda, var izspēlēt dažādus scenārijus, tomēr pamest kuģi kapteinim vienmēr ir smags lēmums, kas jāpieņem relatīvi īsā laikā posmā, domājot, pirmkārt, par apkalpes drošību.

Taču vēlreiz vēlos uzsvērt jau pieminēto par kuģa apkalpes noturību. Viena no EMSA iniciatīvām ir vērsta uz to, kā uzlabot kuģa komandas sadarbību negadījumos un ārkārtas situācijās, un arī šis gadījums liek aizdomāties, vai mūsdienās jūrnieki ir pietiekami sagatavoti, lai cīnītos ar dažādiem izaicinājumiem, bez kuriem kuģošana nav iedomājama. Labi, ka šis negadījums notika tuvu krastam un attiecīgie dienesti varēja ātri reaģēt. No katra šāda negadījuma mācās gan jūrniecības nozare, gan kuģošanas kompānija, gan arī paši jūrnieki."

Izmeklēšanā noskaidros visus avārijas iemeslus

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas vadītājs Aleksandrs Pavlovičs komentē kuģa avāriju: "Saskaņā ar Eiropas un IMO regulējumu veikt kuģu avārijas izmeklēšanu ir absolūta karoga valsts prioritāte un pienākums, tāpēc tikai loģiski, ka Nīderlandes karoga kuģa "Escape" ugunsgrēka iemeslus izmeklē Nīderlandes atbildīgās institūcijas. Jābūt ļoti nopietniem iemesliem, lai mēs pārņemtu izmeklēšanas vadību, tāpēc šīs avārijas izmeklēšanā esam piedalījušies tikai kā *costal state*, tātad valsts, kuras ūdeņos ir noticis negadījums. Nīderlandes atbildīgo dienestu vārdā, kā to paredz Eiropā apstiprināta kārtība, veicām visas nepieciešamās sākotnējās darbības: komanda tika izglābta un izmitināta viesnīcā, uzkluslīgām liecības un noorganizējām videokonferenci, kuras laikā Nīderlandes izmeklētāji pa vienam intervēja visus apkalpes locekļus.

Mūsu dienestu gatavība bija augstā līmenī, bija nodrošināta laba informācijas aprīte un iesaistīto institūciju apziņošana, un Krasta apsardze kontrolēja situāciju.

Parasti izmeklēšanas laikā netiek sniegta detalizēta informācija, un arī šajā gadījumā



mēs neesam tiesīgi sniegt nekādas ziņas, vēl jo vairāk tāpēc, ka visu izmeklēšanu veic Nīderlandes puse, mēs neesam tiesīgi informēt par visām incidenta detaļām. Tāpēc arī publiski tiek izpausta tikai vispārīga informācija, un tie ir jau zināmie fakti: kuģis aizdegās un ugunsgrēka iemesls nav skaidrs, bet ļoti iespējams, ka jau tagad izmeklētāji ir ko vairāk noskaidrojuši, tomēr līdz izmeklēšanas pabeigšanai nekas vairāk netiks publicēts.

Par pašu avāriju runājot, jāteic, ka visiem – gan apkalpei, gan arī mums kā valstij, kuras ūdeņos notika šī avārija, ļoti paveicās ar laika apstākļiem. Pirmkārt, apkalpe pameta kuģi laikā, kad vējš nebija spēcīgs, otrkārt, šajā maršrutā bija intensīva kustība, tāpēc

pavisam neilgi pēc kuģa pamešanas apkalpe uzņēma tuvumā esošais kuģis.

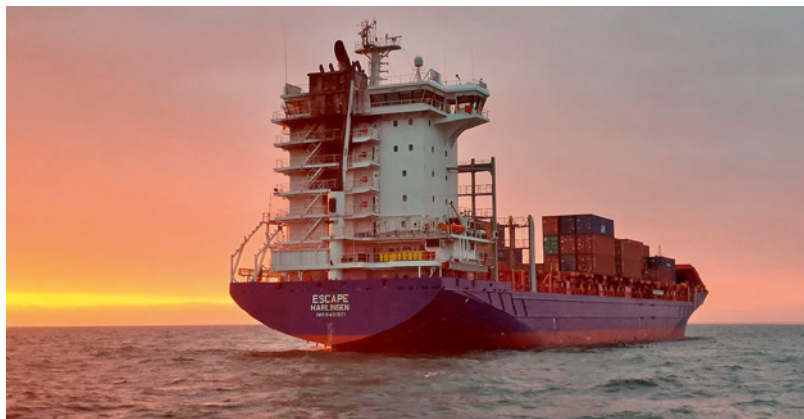
Protams, avārijas sakarā radušies ļoti daudzi jautājumi: kāpēc izcēlās ugunsgrēks, kāpēc tika pieņemts lēmums apkalpei pamest kuģi un kāpēc netika izmests enkurs?

Visticamāk, kapteinis pieņēma šādu lēmumu, jo izplatījās ugunsgrēks, kuģis palika bez gaitas un elektrības, arī avārijas ģenerators nenostādāja, bet, lai veiktu ugunsdzēsības pasākumus, ir nepieciešama strāvas padeve. Tā nu kuģa apkalpe palika aci pret aci ar ugunsgrēku un rokas ugunsdzēsīgajiem aparātiem. Tagad neņemam spriest, cik pareizs bija kapteiņa lēmums, bet labākais un galvenais šajā gadījumā ir tas, ka incidents beidzās bez zaudējumiem: kuģa apkalpe ir sveika un vesela, kuģis ir saglabāts un arī videi nav radīts kaitējums. Iespējams, kapteinis varēja pieņemt lēmumu turpināt cīnīties ar uguni, bet mēs to varam apspriest tikai teorētiski, taču jāatceras, ka atbildība vienmēr ir uz kapteiņa pleciem. Piedevām jāņem vērā, ka avārija notika diennakts tumšajā laikā.

Tagad atliek gaidīt izmeklētāju slēdzienus, kas noskaidros visus neskaidros jautājumus."

Pieņemt tādu vai savādāku lēmumu ir kapteiņa kompetencē

Kapteinis Viesturs Vīksna: "Uzzinot informāciju, ka kuģa apkalpe atstājusi kuģi, pirmā doma bija, ka kuģim ir bijusi tāda bīstamības pakāpe, ka tiešām nav cita varianta – jāevakuējas. Bet tā kā par notikumu ar kuģi Baltijas jūrā pieejamā informācija liecina, ka mašīntelpā bija ugunsgrēks, kas tālāk nav izplatījies, tad, protams, ir jautājums, kāpēc vajadzēja atstāt kuģi? Arī manā pieredzē ir bijuši gadījumi, kad uz kuģa degušas atsevišķas lietas, bet tāpēc jau nav jāpieņem tik radikāli lēmumi. Iespējams, ka kapteinis ir pieņēmis pārsteidzīgu lēmumu, tomēr varam tikai minēt, kas uz kuģa notika un kāds būtu bijis pareizi pieņemts lēmums. Arī gadījumos, kad atslēdzas elektrība, uz kuģa vajadzētu ieslēgties avārijas ģeneratoram. Vēl jāņem vērā, ka ugunsgrēks izcēlās naktī, un tumsā viss ir daudz baismīgāk, un arī tas varētu būt papildu iemesls. Mans



uzskats ir, ka vislabākā glābšanas laiva ir pats kuģis, lai kāda situācija būtu uz kuģa, protams, ja šis kuģis negrimst, un šajā situācijā kuģis bija peldēt spējīgs.

Gadījumā, ja es būtu pieņēmis tādu lēmumu, tieši tāpat, kā tas ir šajā gadījumā, notiktu izmeklēšana, lai vispirms noskaidrotu, kāpēc vispār ugunsgrēks varēja izcelties, analizētu, vai lēmums pamest kuģi ir

bijis pamatots, visu izmeklētu soli pa soli, lai izvērtētu situāciju, cik tā ir bijusi bīstama apkalpei, cilvēku dzīvībām, un izdarītu vajadzīgos secinājumus. Kuģošanas drošība un drošība ir tie jautājumi, kas nekad netiek noņemti no dienas kārtības, bet katrā konkrētā situācijā pieņemt tādu vai savādāku lēmumu ir kapteiņa kompetencē, un tikai kapteinis zina un var pamatot, kāpēc tāds ir bijis viņa lēmums."

Sarežģītos gadījumos pati sliktākā ir nevajadzīga panikas sēšana

22. februārī plkst. 02.42 Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Rīga) saņēma informāciju no kravas kuģa "Escape", ka uz tā izcēlies ugunsgrēks, ko nav izdevies nodzēst ar autonomās ugunsdzēsības sistēmu, tāpēc nepieciešama palīdzība. MRCC Rīga nekavējoties norīkoja krasta apsardzes kuģi KA-08 "Saule" doties uz notikuma vietu, tāpat tika veikta arī visu operatīvo dienestu apziņošana. Kapteinis, izvērtējis situāciju, nolēma evakuēt kuģa "Escape" apkalpi, kas pameta kuģi glābšanas laivā. MRCC Rīga deva uzdevumu blakus esošajam kravas kuģim veikt apkalpes glābšanu. Visi kuģa "Escape" apkalpes locekļi tika uzņemti uz kuģa "Kairit", kas viņus nogādāja Rīgas ostā. Pēc ugunsgrēka likvidēšanas tika pieņemts lēmums atļaut kuģim "Escape" ieiet Rīgas ostā. "Protams, man ir grūti spriest, cik pareizs vai nepareizs bija kapteiņa pieņemtais lēmums par apkalpes evakuāciju, jo tikai kapteinis ir atbildīgs par savu komandu, lai visi būtu sveiki, veseli un izglābti, un, ļoti iespējams, tieši tāpēc kuģa kapteinis pieņēma lēmumu kuģi pamest," uzskata Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta priekšnieks komandkapteinis KRISTS KRISTLĪBS.

– **Visticamāk, kapteinim tas nav viegls lēmums?**

– Kapteinis jau iepriekšējā dienā ziņoja, ka kuģim ir problēmas ar

galveno dzinēju, un mēs devām atļauju kuģim Irbes šaurumā nostāties uz enkura, lai veiktu remonta darbus. Pēc pāris stundām problēmas

bija novērstas un kuģis turpināja ceļu uz Rīgu. Tas ir tikai mans pieņēmums, bet domāju, ka ugunsgrēks,

▶▶▶ 20. lpp.

►►► 19. lpp.

kas naktī izcēlās, bija tieši remonta sekas. No kuģa ziņoja par lielu piedūmojumu un liesmām, kas gar stūres māju gāja uz augšu, mašīntelpā tika palaista CO2 dzēšanas sistēma, bet, pēc kapteiņa domām, tā nebija nostrādājusi. Kapteinis burtiski piecpadsmit minūšu laikā pieņēma lēmumu par apkalpes evakuāciju, un viss norisinājās tik strauji, ka uz degošā kuģa pat nebija izskatīta iespēja izmest enkuru, un tieši tāpēc kuģis palika bez vadāmības, dreifējot.

Tiklīdz saņēmām ziņojumu no nelaimē nonākušā kuģa, tūlīt sākām glābšanas operāciju un uz notikuma vietu nosūtījām savu dežūrkuģi. Divu jūdžu attālumā no cietušā kuģa atradās kuģis "Kairit", kas stundas laikā jau bija uzņēmis evakuētos jūrniekus. Krasta apsardzes dienesta speciālisti īpašā dreifa programmā ievadīja visus mums zināmos datus, un šī programma analizēja situāciju – vēja virzienu, viļņu augstumu, visus citus parametrus, lai projicētu iespējamo kuģa pārvietošanos un prognozētu, kas ar kuģi varētu notikt. Tagad, atskatoties uz situāciju, varu teikt, ka daudzi apstākļi mums bija labvēlīgi. Pirmkārt, bija labi laika apstākļi, tāpēc apkalpe sekmīgi varēja pamest savu kuģi, bet otrs kuģis bez problēmām varēja to uzņemt. Viļņu augstums bija neliels, arī vējš minimāls, vienīgais mīnuss tas, ka pūta ziemeļaustrumu vējš, kas kuģi dreifēja uz krasta pusi. Sākotnējā prognoze rādīja, ka kuģis starp Mērsraga un Roju varētu uzsēsties uz sēkļa. Pats esmu dienējis uz kuģiem, un man nācies kuģot arī Rojas un Mērsraga piekrastē, tāpēc lieliski zinu, ka grunts tur ir ļoti akmeņaina, ar izteikti lieliem akmeņiem. Tieši ap to pašu vietu jau 2011. gadā bija incidents, kad uz akmeņiem uzsēdās zvejas kuģis "Kate" ar pieciem zvejniekiem, kurus izglāba un evakuēja ar patruļkuģa P-05 "Skrunda" palīdzību. Toreiz pastāvēja dīzeldegvielas noplūdes risks un apdraudējums videi, bet viss, par laimi, beidzās labi, tomēr prognozes par "Escape" dreifēšanu šīs piekrastes virzienā darīja mūs bažīgus par iespējami bīstama scenārija piepildīšanos. Ja būtu smilšaina grunts un kuģis uzsēstos uz sēkļa, visticamāk, nekādas īpaši sliktas sekas nerastos,



novilktu kuģi no sēkļa, un viss, bet šajā gadījumā, ja kuģis uzskrietu uz akmeņiem, zinot, ka tā tankos ir sešsimt tonnu degvielas, situācija rādījās visai bēdīga, jo varētu tikt uzplēsts kuģa korpuss un degviela izplūstu, veidojot piesārņojumu, kas līdī radītu ļoti lielas problēmas. Domājot par iespējami sliktāko scenāriju, tūlīt pēc trauksmes cēlām augšā Jūras incidentu novēršanas vienību, kas bija gatava doties uz potenciālo notikuma vietu, lai attiecīgi reaģētu uz piesārņojumu, izliktu bonas un veiktu visus citus pasākumus. Tāpat brīdinājam štāba un apgādes kuģi A-90 "Varonis", kas specializējies naftas savākšanā, un sūtījām to uz notikuma vietu, lai tas vajadzības gadījumā veiktu nepieciešamos darbus no jūras puses, izsūtījām arī vēl vienu patruļkuģi, lai nepieciešamības gadījumā tas varētu sniegt vēl kādu nepieciešamo atbalstu. Mēs izdarījām visu, ko varējām, lai mūsu dienesti būtu pilnīgā gatavībā sniegt palīdzību, jo, kā jau teicu, gatavojamies sliktākajam scenārijam. Pirmais notikuma vietā ieradās mūsu Krasta apsardzes kuģis, kas ierašanās brīdī nemanīja ugunsgrēka pazīmes un apdūmojumu uz ārējiem klājiem.

Īpaši gribu uzsvērt, ka mums bija ļoti laba sadarbība ar institūcijām, kuras šādos gadījumos ir iesaistītas un kuras apziņot ir mūsu pienākums, – ar Jūras administrāciju un Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroju, par situāciju

ziņojām arī Rojas un Mērsraga ostu kapteiņiem, lai viņi būtu lietas kursā. Ļoti laba sadarbība mums bija ar kuģa agentu, kas pārstāvēja kuģošanas kompāniju un no savas puses veica velkoņu mobilizāciju.

Gribu paskaidrot, kādi bija Krasta apsardzes pienākumi šī incidenta gadījumā. Mums bija jāveic glābšanas un meklēšanas operācija, lai visi cilvēki tiktu izglābti un nogādāti drošībā ostā. Nākamā mūsu atbildības joma būtu iespējamā piesārņojuma savākšana un visi darbi, kas saistīti ar piesārņojuma seku likvidēšanu, un arī tam mēs bijām sagatavojušies. Kas attiecas uz pašu kuģi, par to atbildīga ir kuģa kompānija. Lai cik paradoksāli tas izklausītos, mums īsti nav tiesību ar kuģi kaut ko pasākt. Pamatojoties uz provizorisksajiem datiem, sazinājāmies ar Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestu, lai noskaidrotu, vai viņi no savas puses varētu sniegt atbalstu, ja ugunsgrēks turpinātu izplatīties. Jāteic, ka ugunsdzēsējiem, kam parasti jādzēš degošā māja vai šķūnis, kuģa dzēšana nav ikdienas darbs, kuģa dzēšana uz jūras ir pavisam cita specifika. Tieši tāpēc Rīgas un Liepājas ugunsdzēsēji nāk pie mums trenēties sev nepierastos apstākļos. Lai gan ugunsdzēsēji bija gatavi piešķēpties, atbalstīt un vajadzības gadījumā pat kāpt uz kuģa, tas šoreiz nebija vajadzīgs. Uzturējām sakarus arī ar robezsargiem, kuri uz notikuma vietu aizsūtīja savu helikopteru, kas no gaisa ar termokamerām veica vizuālo novērošanu un kuģa apskati, un arī viņi ziņoja, ka neredz ugunsgrēku, atklātu liesmu vai sadūmojumu uz kuģa. Man pagaidām nav zināmi oficiālie izmeklēšanas rezultāti, bet no savas pieredzes secinu, un tas ir tikai mans personiskais viedoklis, ka CO2 ugunsdzēsšanas sistēma tomēr bija nostrādājusi un tieši tāpēc uguns nekur tālāk neizplatījās, bet, ja sistēma arī nebija nostrādājusi, tad apkalpei bija izdevies hermētiski noslēgt mašīntelpu, un uguns liesmas, nepieplūstot skābeklim, tika apslāpētas. Lai kā arī būtu, pats galvenais bija tas, ka uguns neizplatījās.

Medijos diezgan liela ažiotaža sacēlās par to, ka kuģi ir bīstama krava, bet taisnības labad jāteic, ka tie bija tikai divi konteineri ar krāsām

un kādu plastmasas vielu, kas tiek klasificēta kā toksiska. Informāciju par kuģa kravu mēs uzzinājām tāpēc, ka šāda informācija ir jānorāda kuģa kravas ziņojumā, un viens no iemesliem, kāpēc tas jā dara, ir tas, lai šādos vai līdzīgos gadījumos, kad jāiesaistās glābējiem, būtu pilnīga informācija par to, ar ko viņiem ir darīšana. Lai gan uz kuģa bija tikai divi konteineri ar bīstamu kravu, publikajā telpā izskanēja milzīgs satraukums, tāpēc, kad sniedzu interviju televīzijai, īpaši norādīju, ka ir divi konteineri un nav tā, ka visa kuģa krava būtu klasificējama kā bīstama.

Notikuma vietā ļoti ātri ieradās un glābšanas darbos operatīvi iesaistījās abi velkoņi. Par laimi, nedaudz mainījās vēja virziens, tāpēc nedaudz mainījās arī dreifa simulācijas prognozes uz pozitīvo. Tas deva laika rezervi, līdz Rīgas ostas velkonis dreifējošo kuģi paņēma tauvā, pēc brīža piesteidzās arī velkonis no Ventspils, kas kuģi buksēja no mugurpuses. Ļoti operatīvi rīkojās kuģa kompānija, izsaucot glābēju komandu, kas tajā pašā rītā ieradās no Polijas. Mēs savukārt glābējiem sniedzām palīdzību un nogādājām viņus no Mērsraga ostas uz kuģi. Izrādījās, ka glābēji bija ieradušies ar nepilnvērtīgu ekipējumu, viņiem līdzī nebija elpošanas balonu, tāpēc atkal viņiem izpalīdzējām un iedevām elpošanas balonus no mūsu kuģiem, kuri atradās notikuma vietā, un, pateicoties tam, glābēji varēja kāpt uz kuģa, lai veiktu apskati, izņemot mašīntelpu, jo drošības noteikumi nosaka – ja mašīntelpā ir palaista CO2 sistēma, tajā drīkst ieiet tikai pēc noteikta laika. Ātrāk atvērt šo telpu var būt bīstami, arī uguns atkal var uzliesmot un atsākties ugunsgrēks. Drošības dēļ tika izsaukta vēl viena glābēju komanda no Nīderlandes, kura ieradās tās dienas vakarā, kad kuģis jau bija atvilks līdz Rīgas ostas reidam, un arī viņi kāpa uz kuģa, lai veiktu pirmatnējo izmeklēšanu. Līdz ar to mūsu uzdevums bija galā un mūsu darbības bija beigušās.

Vēlreiz vēlos īpaši uzsvērt, ka ar visām institūcijām un dienestiem, ko bijām informējuši un iesaistījuši šajā glābšanas operācijā, – VUGD, robezsardzi, NMPD, Jūras administrāciju un citiem bija vislabākā sadarbība.

– Šis bija ārkārtas gadījums, ko nevar salīdzināt ar izspēlētajām situācijām mācību laikā, taču mēdz teikt – grūti mācībās, viegli kaujā.

– Mēs šādām ārkārtas situācijām esam sagatavojušies, vienmēr uzturam savas spējas augstā līmenī, un arī šis gadījums to apliecina – operācijas iznākums bija veiksmīgs, visi cilvēki ir izglābti un dzīvi, piesārņojums nav noticis, kuģis nav uzskrējis uz sēkļa, neskatoties uz to, ka stundām ilgi tas dreifēja bīstamā rajonā. Arī pats kuģis glābšanas operācijas gaitā tika nogādāts drošībā, tāpēc varu teikt, ka esam nevainojami veikusi savu darbu.

– Vai simulācijas programmas versija, kas izspēlēja iespējamo kuģa pārvietošanos, sakrita ar reālajiem notikumiem jūrā?

– Jā, jūrā viss norisinājās ļoti tuvu simulētajai situācijai, un tikai tad, kad mainījās vējš, ko iepriekš nevarēja paredzēt, nedaudz mainījās un atšķīrās arī reālā situācija jūrā. Jāteic, ka šīs simulācijas programmas ir ļoti precīzas.

– Izspēlēsīm situāciju, kas būtu, ja būtu, un no kuģa jūrā izplūstu degviela. Kādas būtu tālākās sekas un jūsu rīcība?

– Tiktu iesaistīta Jūras incidentu novēršanas vienība no krasta ar bonu izlikšanu, būtu piesaistīts Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, jo arī viņu uzdevumos ietilpst šī funkcija, un no jūras puses iesaistītos mēs ar Jūras spēku kuģiem, lai mēģinātu savākt izplūdušo degvielu. Atkarībā no tā, cik liels būtu piesārņojums, vajadzības gadījumā mēs piesaistītu arī palīdzību no kaimiņvalstīm – Igaunijas vai Zviedrijas. Ir arī tāda institūcija kā Helsinku komiteja (HELCOM), kuras kuģi ir gatavībā, lai sniegtu palīdzību. Protams, tas aizņemtu laiku, kamēr kuģis atnāktu, tam būtu vajadzīga diena vai pat pusotras, jo tie bāzējas Zviedrijā, taču tās darbības, ko varam izdarīt pašī, mēs veiktu nekavējoties un pilnā apmērā, lai likvidētu sekas.

– Visticamāk piesārņojums būtu nonācis arī līdz krastam.

– Ļoti iespējams, tas būtu atkarīgs no laika apstākļiem, uz kuru pusi vējš dzītu piesārņojumu – krastā vai

jūrā, bet, ja tas būtu noticis šoreiz, tad ļoti iespējams, ka piesārņojums būtu iznests krastā, bet vēlreiz gribu uzsvērt, ka mēs tiešām gatavojamies sliktākajam scenārijam.

– Daudzi satraucās, ka netika sasaukta ārkārtas darba grupa. Vai šis bija gadījums, kad tas bija jā dara, un kurš par to ir atbildīgs?

– Krasta apsardzes dienests ir tā institūcija, kas sasauc Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru (MRCC) komisiju, un es personīgi esmu atbildīgs par šīs komisijas sasaukšanu, taču šoreiz tas tiešām nebija nepieciešams, nevaru darīt to, uz ko neattiecas reālie apstākļi, jo visas darbības ir stingri definētas.



Viens no komisijas sasaukšanas kritērijiem ir gadījums, ja tiek apdraudēta ļoti daudz cilvēku dzīvība, kā tas bija, piemēram, pasažieru prāmjā "Mona Lisa" gadījumā, vai arī tad, ja kuģa avārijas rezultātā rodas reāla degvielas noplūde un naftas piesārņojums pārsniedz piecus tūkstošus tonnu.

Sarežģītos gadījumos pati sliktākā ir nevajadzīga panikas sēšana, kad tie, kuri īsti nepārzina komisijas nolikumu un darbības, kādas jāveic tajā vai citā gadījumā, mēģina pēc sava prāta ietekmēt situāciju. Katram ir jā dara savs darbs, te panikai nav vietas, jābūt precīzai un operatīvai rīcībai. Un šajā gadījumā visi lēmumi par glābšanas darbiem tika pieņemti saskaņā ar situācijas notikumu gaitu, protams, galvā visu laiku bija doma, kā rīkoties, ja situācija pasliktināsies. Un bija tādas indikācijas, ka situācija varētu pasliktināties gadījumā, ja pūstu stiprāks vējš, kas kuģi ar lielāku ātrumu dzītu uz krastu, ja velkoņi nevarētu pagūt ierasties vai būtu vēl kāds apstāklis, kas padarītu

►►► 21. lpp.

sarežģītākus glābšanas darbus. Tad, iespējams, mums nāktos sasaukt arī MRCC komisiju. Jāsaprot, ka arī komisijas sapulcēšanās aizņemtu laiku, piedevām šādos gadījumos notiek pamatīga situācijas apspriešana, bet nelaimes gadījumā un glābšanas darbos svarīga ir ne tikai katra stunda, bet arī katra minūte, tāpēc mēs rīkojamies atbilstoši savai kompetencei un savām spējām.

– Tieši negadījumi lieliski parāda, cik svarīgi būt gatavotiem tādām un līdzīgām situācijām. Kā un cik bieži jums notiek mācības?

– Naftas savākšanas mācības mums notiek vairākas reizes gadā. Ir tādas starptautiskas mācības kā "LAT-EST Oilex", kurās strādājam kopā igaunju kolēģiem, ir mazās "Oilex" mācības, kas notiek sadarbībā ar mazajām un lielajām Latvijas ostām, kur piedalās mūsu naftas savākšanas vienības, kuģi un Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienība. MRCC nevar izstrādāt kādu vienu šablonu, pēc kā rīkoties, jo nav divu vienādu situāciju, nekad neatkārtojas viens un tas pats scenārijs, tāpēc ir jābūt gataviem jebkuram izaicinājumam un jebkurai situācijai. Ja vēl par mācībām, tad augustā Rīgas jūras līcī paredzētas starptautiskas mācības "Balex Delta 23", kurās izspēlēsīm naftas piesārņojuma seku likvidēšanu, un tajās piedalīsies mūsu un daudzu citu valstu kuģi, kā arī Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests (VUGD) un Valsts robezsardze (VRS). Mācības notiek pēc izdomāta scenārija, lai saprastu, kā tādā situācijā rīkoties, veicinātu kopējo procedūru saskaņošanu un spēju apzināšanu.

Vienas no pēdējām mācībām šā gada februārī notika sadarbībā ar Rīgas brīvostu, kur visas atbildīgās institūcijas sapulcējās Rīgas brīvostā un tika izspēlēts scenārijs par nelaime nonākušu kuģi ostā. Visas atbildīgās iestādes veidoja rīcības plānu, apzināja resursus un iespējas, lai veiksmīgi atrisinātu negadījumu. Esmu domājis par to, ka turpmākāko plānoto mācību ietvaros nepieciešams sasaukt arī MRCC komisiju, lai visi iesaistītie saprastu savas rīcības scenāriju.

– Kādi cilvēku un tehniskie resursi ir MRCC rīcībā operāciju veikšanai?

– Šobrīd varam pilnvērtīgi veikt visus savus uzdevumus. Ņemot vērā, ka mums ir specifiskas prasības personālam, nav vienkārši tādu rekrutēt. Digitālajā laikmetā visas sistēmas attīstās, tāpēc darām visu, lai atbilstu šai attīstībai. Nākotnē mēs varētu skatīties, kādas ir iespējas dabūt specializētu glābšanas kuģi.

– Cik tālu esat no domas un cerībām līdz reālai iespējai tikt pie šāda kuģa?

– Pirms pāris gadiem Eiropas Savienībā parādījās projekts, kurā valstis varēja pretendēt uz šāda kuģa iegādi. Lietuvieši iesniedza savu pieteikumu un palaida projektu kuģa būvniecībai, bet šis process atdūrās pret to, ka iespējamie kuģa būves pretendenti apstrīdēja konkursa rezultātus, un galu galā, pēc neoficiālas informācijas, lietuvieši iztērēja naudu projektam, bet no Eiropas finansējumu tā arī nesaņēma un pie kuģa netika. Mūsu gadījumā Krasta apsardzes dienests ir zem Bruņotajiem spēkiem, līdz ar to nevaram pieteikties Eiropas līdzfinansējumam, jo kuģis nevar būt militārs.

Dažādās valstīs Krasta apsardzes dienesti ir atšķirīgā pakļautībā, ir arī pakļauti Jūras spēkiem tāpat kā mēs. Arī Igaunijas Krasta apsardzes dienests no 2023. gada ir nonācis Jūras spēku pakļautībā, iepriekš tas atradās Iekšlietu ministrijas pārziņā. Piemēram, ASV Krasta apsardze ir zem Aizsardzības ministrijas, bet tā ir milzīga struktūra ar lielu kuģu floti, personālu, līdzekļiem un iespējām.

– Ja atskatāmies uz aizvadīto gadu, kāds tas bijis Krasta apsardzei un glābējiem?

– Var teikt, ka gads ir bijis mierīgs, izņemot vienu gadījumu, kad pie Ventspils nokrita lidmašīna, un kaut kas tāds Latvijā notika pirmo reizi. Viens traģisks negadījums bija arī Rīgas jūras līcī, kad zvejnieks pārkrita pār kuģa bortu un tā arī aizgāja, neskatoties uz to, ka citi kuģi atradās blakus un bija gatavi palīdzēt. Saistībā ar šo negadījumu jāteic, ka diemžēl ne visi zvejnieki ar pilnu atbildības izjūtu izturas pret individuālo aizsardzības līdzekļu lietošanu, jo visi

taču ir jūrnieki, gadiem ilgi strādā jūrā, tāpēc domā, ka ar viņiem nekas sliktis nevar notikt. Negadījumi tomēr notiek, un sekas mēdz būt traģiskas, jo zvejnieku lielie zābaki piesmeļas ar ūdeni, un cilvēks gluži kā cirvis ātri vien noiet uz grunti. Mūsu pienākums nav kontrolēt, vai zvejnieki lieto individuālos aizsardzības līdzekļus, bet atkārtoti un nenogurstoši aicinām katram pašam būt atbildīgam par savu drošību.

– Zvejnieki satiksmes ministram bija sūdzējušies par to, ka Jūras administrācija pārāk stingri uzrauga zvejas kuģu un laivu atbilstību drošības noteikumiem.

– Un pareizi dara Jūras administrācija, ka kontrolē, jo šiem peldlīdzekļiem ir jābūt piemērotiem un atbilstoši aprīkoti, jābūt nepieciešamajam glābšanas ekipējumam un sertifikācijai. Ja vajadzīgie kritēriji netiek sasniegti, tad tādām kuģim vai laivai nav jūrā ko meklēt. Ja nebūtu šādas kontroles, situācija veidotos vēl daudzreiz bēdīgāka, bet dažreiz pārgalvības un pašpārliecinātības līmenis, maigi sakot, pārsteidz.

– Vai saistībā ar Krievijas izraisīto karu Ukrainā arī Baltijas jūrā ir bijusi nepieciešamība veikt kādus īpašus pasākumus drošības garantēšanai?

– Kas attiecas uz Krievijas kara kuģu kustību, tad viss notiek, kā tas bijis vienmēr. Krievijas kara kuģiem ir ceļš no Sanktpēterburgas uz Krievijas pilsētām, un tie arī tagad turpina savas gaitas tieši tāpat, kā tas ir bijis vienmēr.

– Liela vērība tiek veltīta kibernetiskās drošības jautājumiem, ko jūs varat teikt šajā sakarā?

– Reizēm saņemam signālus no mobilo tīklu operatoriem par traucējumiem, kas nāk no jūras, reizēm AIS sistēmā kuģiem tiek samainīti dati, esam novērojuši, ka kuģim gala osta ir norādīta cita, bet tas parādās tur, kur tam nevajadzētu atrasties. Kibernetiskā drošība pasaulē tiešām ir aktuālāko problēmu TOP jautājums, jo, piemēram, ir iespējams uzlauzt kuģu navigācijas sistēmas, kas īpaši bīstami varētu būt, kuģojot jūras šaurumos, ja tiek mainīta kuģa pozīcija. Pēc elektroniskajām kartēm vakts virsnieks redz vienu, bet patiesībā

kuģim ir pavisam cita pozīcija, un tas iet nevis pa kuģa ceļu, bet gan pāris jūdzes pa labi vai kreisi, kur šo kuģi var pārsteigt sēklis vai vēl kas cits.

– Tas nozīmē, ka arī mūsu Irbes šaurums ir iespējami bīstams kuģošanas reģions?

– Es neteiktu, ka bīstams, bet kuģošānai Irbes šaurumā ir jāpievērš īpaša vērība. Līdz šim, par laimi, nekas tāds nav novērots, tomēr uzmanības līmeni nekad nedrīkstētu pazemināt. Ir gadījumi, kad cenšamies izsaukt uz sakariem kādu tirdzniecības kuģi, bet neviens no kuģa mums neatšaucas, tāpēc nav zināms, vai stūres mājā vispār kāds ir, vai kuģis uzlikts uz autopilota. Tāpat ļoti apšaubu, ka, ejot, piemēram, pa Irbes šaurumu, tirdzniecības kuģa apkalpe nodarbotos ar vizuālo navigāciju. Bākas kras-tā taču ir. Ja viss notiek tā, kā tam vajadzētu būt, kuģis veic vizuālo navigāciju, ņem peilējumus no bākām, atliek šīs pozīcijas uz papīra kartēm, un tad, pat ja izslēdz elektronisko karti, kuģošanas drošība nav apdraudēta, bet, ja tas netiek darīts, tad kiberiejaukšanās kuģa navigācijas sistēmās var būt bīstama. Noslāpējot vai mainot kaut tikai GPS signālu, kuģošana ir apdraudēta. Mūsu Jūras spēkos papīra kartes joprojām tiek izmantotas, lai cilvēkiem nezūd iemaņas ar tām strādāt, jo, ikdienā to nedarot, zināšanas pagaist.

– Ir pietuvojusies jaunā vasaras kuģošanas sezona, kas noteikti līdzī nesis arī jaunus izaicinājumus. Par ko jūs īpaši vēlētos brīdināt visus tos, kas iesaistīsies kuģošanā vai aktivitātēs uz ūdens?

– Kā katru gadu, un tā, visticamāk, būs arī šogad, vislielākās problēmas sev un glābējiem parasti sagādā atpūtnieki pludmalēs, uz jahtām, vēja dēļiem, mazajiem peldlīdzekļiem, laivās, un tieši viņus īpaši aicinām ievērot visus drošības pasākumus, būt atbildīgiem par sevi un pievērst uzmanību arī citiem, pieskatīt bēr-nus un līdzcilvēkus, nepeldēt aiz bojām, nelietot alkoholu. Ja braucat ar ūdens motociklu vai citu peldlīdzekli, līdzī vajadzētu būt sakaru līdzekļiem, lai varētu pasaukt palīgā un glābēji vajadzības gadījumā zinātu, kur cil-vēku meklēt.



– Dīvaini, bet pat tie cilvēki, kas jau daudzus gadus nodarbojas ar aktivitātēm uz ūdens, ne vienmēr pievērš vajadzīgo vērību drošības pasākumiem.

Daudzi grēko, viņiem vajadzētu gērbties spīlgtas krāsas necaur-laidīgos ūdens kostīmos, bet viņi lielākoties velk melnus, tumši zilus vai pelēkus tērpus, kas ūdenī pa-dara viņus neredzamus, un, ja kas notiek, tad atrast viņus ir ļoti grūti. Viens no iemesliem, kāpēc neizde-vās atrast pirms dažiem gadiem pa-zudušo cilvēku, kurš jūrā devās ar kajaku, bija tieši tas, ka viņam bija melns tērps melnā jūrā. Informējot sabiedrību, mūsu lielākā problēma ir sasniegt mērķauditoriju, jo pie katra klāt nepieiesi un neuzrunāsi, tāpēc sabiedrībai un katram cilvēkam ir jābūt atbildīgam par sevi un apkārt notiekošo.

Katrs šāds veiksmīgs glābšanas ga-dījums, kad varam izglābt bērnu, zvejnieku, jahtu vai kuģi jūrā, ir mūsu sasniegums, tieši tāpat po-zitīvi vērtējama lieliskā sadarbība ar visiem glābšanas darbos iesaīs-tītajiem dienestiem un institūcijām. Katra diena, kad nekas slikts nenotiek, ir laba diena. Diemžēl vienmēr

neizdodas cilvēkus izglābt, bet ir arī labi stāsti, kad esam snieguši palī-dzību, piemēram, jahtotājiem, kuru jahtas zaudējušas vadības spēju, un arī aizvadītajā sezonā bija tādi ga-dījumi. Mūsu cilvēkiem katra glābšanas operācija ir psiholoģiski un cilvēciski ļoti smaga, ja glābšanas operācija nav vainagojusies ar panā-kumu un nav izdevies glābt nelaimē nonākušu cilvēku. Jāatgādina, ka MRCC strādā 24 stundas diennakti un septiņas dienas nedēļā.

– Kādā no intervijām kapteinis teica, ka iepriekš nekad nevar paredzēt, kas ar kuģi var notikt, lai cik šķietami labi tas sagata-vots reism.

– Viņam ir pilnīga taisnība, to tiešām nevar paredzēt. Mazākie kuģi vētras laikā meklē patvērumu un nāk slēp-ties pie Kolkas, un tas liecina par to, ka kapteiņi izvērtē, cik droši vai bīs-tami ir kuģot sliktos laika apstākļos, un, ja jūrā ir piecus metrus augsts vilnis, varbūt labāk nogaidīt un pār-laist šo laiku drošākā vietā. Lieliem kuģiem tas nav tik aktuāli, bet ma-zākiem noteikti, un jāatceras, ka Baltijas jūra vētras laikā nav nekāda dāvana kuģotājiem, un šādos laika

▶▶▶ 24. lpp.

►►► 23. lpp.

apstākļos arī glābšanas darbi ir ļoti sarežģīti. Ceru, ka liels palīgs un atspazs būs jaunie Bruņoto spēku helikopteri, kuri vajadzības gadījumā mums sniegs atbalstu, jo helikopters glābšanas darbos ir praktiski neaizvietoja. Vēl labāk, ja helikopters būtu bāzēts Ventspilī, tad tas būtu ideāli drošībai un reaģēšanai negadījuma situācijā. Ja kaut kas notiek jūrā, apziņotas, protams, tiek arī tuvākās valstis – Lietuva, Igaunija, Zviedrija, tāpat arī savā ikdienas darbā apmaināties ar informāciju, bet, ja nepieciešama palīdzība, tad kaimiņi piesakās palīgā, kā tas bija, piemēram, gadījumā ar lidmašīnu, kad lietuvieši tūlīt sūtīja savu helikopteru uz meklēšanas rajonu, tāpat igauņi bija gatavi sūtīt savu helikopteru apsekt degošo kuģi, bet šoreiz to izdarīja mūsu robežsardze. Droši var teikt, ka sadarbība Baltijas jūras reģiona valstu ietvaros ir ļoti laba un visi ir gatavi palīdzēt savu iespēju robežās,

meklēšanas operācija, taču līdz šai līnijai mūsu pienākums ir darīt visu iespējamo, lai izglābtu nelaimē nonākušos. Psiholoģiski ir grūti, un mūsu koordinācijas centra darbinieki pie tā nevar pierast. Nevienam to nevarētu, ir ļoti grūti tikt galā ar stresa situācijām, jo glābšanas darbu organizēšana ir milzīga atbildība, un glābēji to izjūt kā personīgu atbildību. Ja neizdodas izglābt, vienmēr nodarbina jautājums, ko es izdarīju nepareizi? Vajadzības gadījumā mūsu speciālistiem tiek sniegta psiholoģiskā palīdzība, jo Jūras spēkiem ir savs psihologs, tāpat var runāt arī ar kapelānu, un katrs personīgi izvērtē, cik lielā mērā viņam šī palīdzība ir nepieciešama.

– Vai arī pašam ir kāds notikums, kas joprojām nepagaist no atmiņas?

– Tāds ir gadījums, kad piedalījās zvejas kuģa "Beverīna" glābšanas darbos. Bija tumšais laiks, vairs ne-

notikuma jums joprojām ir palikusi psiholoģiska trauma.

– Domāju, ka tā tas ir visiem, kuri toreiz piedalījās šajā glābšanas operācijā. To, ko mēs tur redzējām, aizmirst nevar. Tāpat nedomāju, ka, neapdraudot mūsējos, varējām vēl ko vairāk izdarīt, jo laist glābšanas laivu jūrā tādos apstākļos un viļņos būtu neprāts, un pat nezinu, vai tas pat īsti būtu iespējams.

Un te nu atkal jāteic, ka komandieris ir atbildīgs par to, kādus lēmumus viņš pieņem attiecīgajā situācijā.

Anita Freiberga

P.S. Pēc "Beverīnas" glābšanas operācijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" komandieris Pauris stāstīja: "Tie, kas stāvēja pie projektoriem, sāka kliegt, ka kaut kas mirgo. Izskatījās pēc glābšanas bojas, kas uzpeld, kad kuģis iegrimst noteiktā dziļumā. Jūrnieki pamanīja, ka no kuģa virs ūdens palikuši vairs tikai kādi piecdesmit centimetri. Nākamā komanda meklēja cilvēkus. Jūrnieki starp kastēm un tīkliem ieraudzīja vīrieti, kurš māja ar roku un mēģināja noturēties virs ūdens. Tad cilvēks pazuda. Tā sajūta ir briesmīga. Tu redzi cilvēku uz ūdens un neko nevari izdarīt."

Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļas speciālisti veica izmeklēšanu par zvejas kuģa "Beverīna" un sešu tā apkalpes locekļu bojāeju 2008. gada 2. decembrī. Kuģis nogrima netālu no Liepājas ostas.

Par "Beverīnas" apkalpes locekļu bojāejas cēloni tika atzīta kuģa kapteiņa nespēja izvērtēt radušos apstākļu bīstamību un pieņemt kardinālu lēmumu ekstremālā situācijā. Kuģa kapteinis savlaicīgi nedeva briesmu signālu un nepieprasīja apkalpes evakuāciju. Tāpat netika dots rīkojums apkalpes locekļiem atstāt kuģi un pāriet uz glābšanas plostu, kad situācija bija kļuvusi galēji kritiska. Bez tam, strādājot uz kuģa vētras laikā, apkalpes locekļiem nebija dots rīkojums uzvilkt glābšanas vestes.

"Beverīnas" īpašnieks nesniedza detalizētu informāciju par kuģa tehniskajām problēmām un patiesu kravu ne Liepājas ostas Kuģu satiksmes dienestam, ne Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram. Tāpat īpašnieks nepieprasīja apkalpes evakuāciju. ■



izvērtējot katru atsevišķo gadījumu un nepieciešamību. Ļoti novērtējam arī sadarbību ar civilajiem kuģiem, kā tas šoreiz bija ar "Kairit", kas uzņēma jūrniekus no degošā kuģa, vai arī ar prāmi "Urg", kas lidmašīnas avārijas gadījumā pēc mūsu lūguma iesaistījās meklēšanas operācijā.

– Laikam jau psiholoģiski grūti ir piedalīties meklēšanas, nevis glābšanas operācijās?

– Mēs, protams, veicam operācijas pēc sava algoritma, kurā noteikts – aiz šīs līnijas beidzas glābšanas darbi, jo teorētiski vairs nevar atrast izdzīvojušos, un tad sākas

atceros, cik īsti bija pulkstenis, varbūt vienpadsmit vai divpadsmit nakti, viļņi bija četri pieci metri, mēs sagatavojām štāba un apgādes kuģi A-53 "Virsaitis", lai ietu un mēģinātu ņemt nelaimē nonākušo zvejas kuģi tauvā. Zvejas kuģis jau bija izmetis enkurus, ar kapteini nodibinājām sakarus, vispirms apkalpe bija gatava pamest kuģi, bet tad kapteinis pieņēma lēmumu kuģi nepamest. Bijām tam pavisam tuvu piegājuši, un tas bija viens mirkli, kad redzējām, kā kuģis apgāžas.

– Ir pagājis diezgan ilgs laiks, bet varu saprast, ka no šī traģiskā



Viss atkarīgs no kapteiņa lēmuma

Kuģa kapteinis ir atbildīgs par kuģi pat tad, ja viņam un apkalpei jāatstāj kuģis vai jāpamet tas negadījuma dēļ, piemēram, ugunsgrēka vai sadursmes gadījumā. Ja uz kuģa notiek nelaime un kapteinis pieņem lēmumu pamest kuģi, apkalpe šo lēmumu neapstrīd un īsā laikā pamet kuģi, izmantojot glābšanas laivu vai glābšanas plostu. Komandu “Pamest kuģi!” kapteinis izsludina PA sistēmā, un atšķirībā no citām ārkārtas situācijām, kas prasa rīcību pēc avārijas signāla saņemšanas, PĀ sistēmā tas ir MUTISKS KAPTEIŅA RĪKOJUMS, un kapteinis tādu dod, ja visas citas kuģa un apkalpes glābšanas iespējas ir izsmeltas. Tikai tad kuģis ir jāpamet.

Kapteiņi dalās pārdomās

Kapteinim Braienam J. d’Souzam ir 21 gadu ilga pieredze kapteiņa amatā, un viņš savā facebook kontā dalās pieredzē, zināšanās un pārdomās.

“Lai gan, strādājot uz vairākiem kuģiem par kapteini, man, par laimi, nekad nav bijis jādod šāds rīkojums, bieži esmu izpēlējis tādu scenāriju un domājis arī par iespējamām tādas rīcības sekām.

Pirmkārt, tas vienmēr, neatkarīgi no kuģa tipa, ir mutisks rīkojums, ko dod tikai kuģa kapteinis un nekad neviens cits virsnieks, tāpēc atbildība

par šo lēmumu gulstas tikai uz kapteiņa pleciem. Izņēmums, protams, var būt tikai tad, ja kapteinis ir rīcībnespējīgs – garīgi vai fiziski, vai arī viņš ir miris, tādā gadījumā visu atbildību uzņemas nākamais vecākais virsnieks, un tad jau tie ir viņa lēmumi un viņa atbildība.

Ja kuģis negrasās nogrimt, netiek iznīcināts ugunsgrēkā vai nenotiek kāda cita nenovēršama nelaime, tad visdrošāk ir apkalpei palikt uz kuģa un darīt visu iespējamo, lai novērstu nelaimes, piemēram, turpināt ugunsdzēsības pasākumus, lai glābtu kuģi.

Zinu gadījumu, kad kuģi steigšus pameta, jo bija ugunsgrēks mašīntelpā, kas parasti arī ir visbīstamākā situācija, tomēr ugunsgrēks apslāpa pēc CO2 palaišanas. Bet tad jau notikuma vietā ieradās glābšanas velkonis, kas pārņēma kontroli pār kuģi un atjaunoja tam drošu stāvokli. Apkalpe tajā laikā atradās kuģa tuvumā glābšanas laivās, visi bija šokā un bezpalīdzīgi vēroja notiekošo. Velkonis ar glābēja tiesībām pārņēma kuģa vadību, jo apkalpe to bija pamestusi, un kuģa īpašniekam vajadzēja vienoties ar glābējiem par kuģa izpiršanas cenu. Te gribu piebilst, ka

▶▶▶ 26. lpp.

ES atjaunina stratēģiju, lai aizsargātu jūrniecības jomu pret jauniem apdraudējumiem

Kopš ES Jūras drošības stratēģijas pieņemšanas 2014. gadā ir palielināties drošības apdraudējums, kā arī radušās vēl citas problēmas, kas prasa jaunu un pastiprinātu rīcību. Tādas nelikumīgas darbības kā pirātisms, bruņota laupīšana jūrā, migrantu un cilvēku kontrabanda, ieroču un narkotiku nelikumīga tirdzniecība, kā arī terorisms joprojām ir kritiski svarīgas problēmas. Taču klāt vēl nāk jauni izaicinājumi un apdraudējumi, kas jārisina saistībā ar pieaugošo ģeopolitisko konkurenci, klimata pārmaiņām un jūras vides degradāciju, kā arī hibrīduzbrukumiem un kiberuzbrukumiem.

Lai sekmīgāk risinātu visas šīs problēmas, 2022. gada 10. martā Eiropas Komisija pieņēma kopīgu paziņojumu par ES Jūras drošības stratēģijas papildinājumiem, lai nodrošinātu drošu kuģošanu un aizsargātu jūrniecības jomu pret jauniem apdraudējumiem. Pieņemts arī atjaunināts rīcības plāns, ar kura palīdzību stratēģija tiks īstenota. ES dalībvalstis veido lielāko jūras ekskluzīvo ekonomisko zonu pasaulē, un ES ekonomika lielā mērā ir atkarīga no droša un aizsargāta okeāna. Vairāk nekā 80% pasaules tirdzniecības notiek pa jūru, un aptuveni divas trešdaļas pasaules naftas un gāzes tiek iegūtas jūrā vai transportētas pa jūru, 99% globālo datu plūsmu tiek pārraidītas pa zemūdens kabeļiem, tāpēc pasaules jūrniecības jomai ir jābūt drošai, lai pilnībā atraisītu okeānu potenciālu un ilgtspējīgu zilo ekonomiku. ES plāno pastiprināt plašo instrumentu klāstu, kas ir tās rīcībā, lai veicinātu gan civilo, gan militāro jūras satiksmes drošību. ■

►►► 25. lpp.

apkalpe nekad nevar pieprasīt kuģa glābšanas tiesības, ja pati labprātīgi ir to pametusi, un šī situācija ir ļoti mulsinoša, vienīgā iespēja apkalpei saglabāt tiesības uz kuģi ir palikt un cīnīties ar uguni pašiem, jo mēs visi taču esam apmācīti, kā rīkoties ārkārtas situācijās, tai skaitā arī ugunsgrēka gadījumā.

No otras puses, ja pavēle pamest kuģi tiek dota pārāk vēlu un tiek zaudētas cilvēku dzīvības, kapteinim var saukt pie kriminālatbildības par pienākumu nepildīšanu un no tā izrietošās cilvēku dzīvību zaudēšanas, ja vien kapteinim nav kāds ļoti pamatots iemesls, kāpēc kuģis netika laikus pamests, piemēram, laika apstākļi, kuros lielāka iespēja zaudēt dzīvību bija, pametot kuģi, tāpēc, gaidot kādu cilvēku glābšanas risinājumu, par iespējami drošāko glābšanas veidu kapteinis uzskatīja apkalpes palikšanu uz kuģa.

Būtībā nav viena vislabākā risinājuma, jo ikvienas situācijās sekas var būt katastrofālas un jebkurš lēmums var iznīcināt kapteiņa karjeru. Neviena lēmums kapteinim nekad nav viegls, un esmu pārliecināts, ka neviena kapteinis savas karjeras laikā nevēlētos nonākt tādā situācijā.

Bet, ja atgriežamies pie kuģa pamešanas tēmas, tad ir viena ļoti svarīga patiesība – profilakse ir labāka par ārstēšanu, kuģa glābšana ir labāka par pārsteidzīgu kuģa pamešanu, bet, ja tas ir nenovēršami, tad kapteiņa pienākums ir pieņemt lēmumu, pirmkārt un galvenokārt domājot par savas apkalpes un pasažieru drošību, par cilvēku dzīvības saglabāšanu, nevis par prioritāti izvirzīt komerciālus apsvērumus – kuģa un/vai kravas saglabāšanu par katru cenu, arī cilvēka dzīvības cenu.”

Kāpēc kuģa pamešana tiek uzskatīta par noziegumu? Vai tā tiešām ir?

Kuģu īpašnieks kapteinis Joahims Velde:

“Visās jurisdikcijās kuģa pamešana skaitās likumīga, bet tikai tādā gadījumā, ja kuģi nevar glābt, kad jau veikti visi reāli iespējamie

pasākumi, lai glābtu cilvēkus un novērstu piesārņojumu.

Nav nemaz tik reti gadījumi, kad kapteinim pēc kuģa pamešanas tiek izvirzītas kriminālapsūdzības, taču kā noziegums tiek kvalificēts nevis tas, ka apkalpe pametusi kuģi, bet gan tas, kādēļ radās tādi apstākļi, ka bija nepieciešams pamest kuģi.

Saistībā ar kuģa pamešanu noziedzīgākie nodarījumi, kas diemžēl notikuši vairākās augsta līmeņa jūras katastrofās, ir tie, kad kapteinis par prioritāti izvirza sevi, stādot sevi augstāk par savu apkalpi un pasažieriem. “MTS Oceanos”, “Costa Concordia”, “Yarmouth Castle” – tie ir tikai daži kuģi, kuru kapteiņi vieni no pirmajiem atstāja kuģi un bēga, pametot likteņa varā pasažierus, kuriem nav ne zināšanu par kuģošanas drošību, ne konkrētā kuģa klāju plāna, ne īpaša drošības aprikojuma.

Ja negadījumu, kura rezultātā kuģis ir jāpamet, izraisījusi alkohola lietošana darba laikā, gulēšana dežūras laikā vai datorspēles tā vietā, lai pievērstu uzmanību radaram, tad personai vai personām, kas vainojamas šādā rīcībā, jāatbild par sekām, ko izraisījusi pienākumu nepildīšana.

Kuģa pamešana, kad tas nav bijis nepieciešams, parasti rada lielākus zaudējumus, nekā rastos, ja situācija būtu labāk risināta un būtu pieņemti izsvērtāki lēmumi.

Reizēm situāciju un kapteiņa lēmumu var saprast un pat attaisnot, īpaši ugunsgrēka gadījumā, ja uz kuģa piedevām vēl ir bīstama krava, un tāpēc kapteinis, pamatojoties uz viņā rīcībā esošo vai arī neesošo informāciju, devis rīkojumu pamest kuģi. Ja arī vēlāk noskaidrojas, ka varēja izvairīties no kuģa zaudēšanas un kaitējuma videi, attiecīgajā brīdī tāds bija kapteiņa lēmums, un laiku diemžēl nevar pagriezt atpakaļ. Ir gadījumi, kad kapteinim nākas atzīt, ka situāciju tomēr varēja pakļaut kontrolei un viņš tiešām ir atbildīgs par kļūdaini pieņemto lēmumu. Taču gadījumos, kad kapteinis vispirms ir darījis visu iespējamo, lai izvairītos no incidenta, bet, ja incidents noticis, vislabākajā veidā mēģinājis, bet nav spējis to atrisināt un pieņēmis lēmumu pamet kuģi, saskaņā ar likumiem ir jāveic godīga izmeklēšana. ■

Sniedz pastāvīgu atbalstu ārkārtas situācijās ķīmiskā apdraudējuma gadījumos

Piecpadsmit gadus EMSA kopā ar "The European Chemical Industry Council" (CEFIC) un "The Centre for Documentation, Research and Experimentation on Accidental Water Pollution" (CEDRE) ir strādājušas, lai sniegtu pastāvīgu atbalstu ārkārtas situācijās, kas rodas vai var rasties ķīmiskās rūpniecības darbības rezultātā un ķīmiskā apdraudējuma gadījumos. 2023. gada janvārī šīs organizācijas pagarināja savu sadarbības līgumu līdz 2027. gadam.

2008. gadā tika izveidots ķīmisko vielu ekspertu tīkls, kas pazīstams kā "MAR-ICE" tīkls, lai veidotu informācijas bāzi par ķīmiskajām vielām, kas iesaistītas ārkārtas situācijās jūras piesārņojuma gadījumos Eiropas ūdeņos. Šajā laikā "MAR-ICE" dienests ir aktivēts vairāk nekā 60 reizes, un tas noticis gan mācību



ietvaros, gan reālu incidentu gadījumos, kas lieliski apliecina sadarbības pievienoto vērtību.

Pēc pieprasījuma un ar vienota kontaktpunkta starpniecību tīkls ES dalībvalstīm un Eiropas Brīvās

tirdzniecības asociācijas (EBTA) piekrastes valstīm sniedz informāciju par konkrētiem produktiem, kā arī ekspertu konsultācijas par ķīmiskajām vielām, kas iesaistītas jūras piesārņošanas incidentos.■

EMSA piedāvā tālvadības gaisa kuģu sistēmas pakalpojumus

Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) visām ES dalībvalstīm piedāvā tālvadības gaisa kuģu sistēmas (RPAS) pakalpojumus, kas izstrādāti, lai palīdzētu jūras uzraudzības operācijās un kuģu emisiju monitoringā, un tie var darboties visās Eiropas Savienības jūrās. RPAS pakalpojumi var sniegt atbalstu tradicionālajām krasta apsardzes funkcijām, tostarp meklēšanai un glābšanai, kā arī piesārņojuma novēršanai un reaģēšanai uz tiem. Pakalpojumi dalībvalstīm tiek piedāvāti individuāli, kā daļa no EMSA reģionālās RPAS stratēģijas.



2023. gadā plānota turpmāka RPAS reģionālā paplašināšana. Tā, piemēram, EMSA sāksusi izmantot savus tālvadības gaisa kuģu pakalpojumus, lai atbalstītu Itālijas krasta apsardzi, paplašinātu informāciju par Dženovas līci un palīdzētu uzlabot kuģošanas drošību un drošumu reģionā, kā arī palīdzētu meklēšanas un glābšanas misijās. Jūras vides aizsardzība ir vēl viens svarīgs operācijas aspekts, un lidojumi tiks izmantoti, lai uzraudzītu vaļu migrāciju Pelagos aizsargājamā teritorijā jūras zīdītājiem.

Bezpilota lidmašīnai "AR-5 Evo" ir vairākas funkcijas, kas padara to piemērotu meklēšanai un glābšanai, kā arī piesārņojuma novēršanai, tā aprīkota ar optiskajām un infrasarkanajām kamerām, jūras radaru, AIS uztvērēju un avārijas pozīcijas norādīšanas radiobākas (EPIRB) antenu. Izmantojot satelītu sakarus, gaisa kuģim ir arī iespēja veikt gan dienas, gan nakts operācijas.■

Uzmanības centrā jūras drošība

Saskaņā ar ES tiesisko regulējumu jūras satiksmes drošība vispirms jau balstīta uz preventīviem pasākumiem, kas tiek veikti, lai nepieļautu nelikumīgas darbības, piemēram, pirātismu, bruņotu laupīšanu, terorismu un vardarbību jūrā. Eiropas Komisija (EK) sadarbībā ar EMSA un EBTA Uzraudzības iestādi palīdz nodrošināt ES jūras satiksmes drošības tiesību aktu īstenošanu dalībvalstīs un seko visām izmaiņām, kas var būt svarīgas, lai uzlabotu vispārējo jūras satiksmes drošības līmeni. 2023. gadā EMSA palīdzēs EK un EBTA Uzraudzības iestādei veikt jūras satiksmes drošības inspekcijas, kā arī turpinās uzturēt ziņošanas moduli THETIS-EU, kas dalībvalstu iestādēm palīdz veikt jūras drošības inspekcijas uz kuģiem. Tāpat aģentūra palīdzēs EK pilnīgot valstu drošības inspektoru akreditācijas procesu saskaņā ar ES tiesību aktiem un turpinās strādāt drošības jautājumos, sniedzot praktiskus norādījumus dalībvalstu iestādēm. Tā kā palielinās tādu kibernetisku risku, kuru mērķis varētu būt sagraut jūrniecības jomu, EMSA strādās, lai palielinātu informētību un veicinātu informācijas apmaiņu.■

Zvejniecība ir viens no bīstamākajiem darbiem pasaulē

Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) apkopotā informācija liecina, ka katru gadu zvejas kuģu negadījumi prasa vairāk nekā 24 tūkstošu zvejnieku dzīvību, un tas ir vismaz 10 reizes vairāk, nekā negadījumos dzīvību zaudējuši tirdzniecības kuģu jūrnieki, kuri pārvadā kravas un pasažierus. "FISH Safety Foundation" 2022. gada pētījums, ko pasūtīja "Pew Charitable Trusts", liek domāt, ka problēma ir ievērojami lielāka, nekā liecināja iepriekšējās aplēses. Saskaņā ar šo pētījumu katru gadu ir vairāk nekā 100 tūkstoši ar zveju saistītu nāves gadījumu, kas trīs līdz četras reizes pārsniedz iepriekšējās aplēses. Taču ir vēl neskaitāmi nelaimes gadījumi, kuros cilvēki guvuši nopietnus ievainojumus, kā arī citi pārkāpumi, tai skaitā krimināla bērnu nodarbināšana un dekompresijas slimība, kas saistīta ar atkārtotu dziļu niršanu, par ko liecina dokumentēti fakti.

Statistika, kas arī, ļoti iespējams, īsti neatspoguļo patieso situāciju, liecina, ka pasaulē nodarbināti aptuveni 4,6 miljoni zvejas kuģu un vismaz divas trešdaļas no tiem ir ar Āzijas valstu karogiem. Indonēzija, kas ir otrā lielākā jūras velšu ražotāja pasaulē, apgalvo, ka tās zvejas flotē ir vairāk nekā 600 tūkstoši zvejas kuģu, taču precīzs Indonēzijas zvejas kuģu skaits joprojām nav zināms, zināms vien tas, ka lielākā daļa no tiem ir nelieli, tieši tāpat kā pārsvarā visās Āzijas valstu zvejas flotēs, kas atrodas ārpus Keiptaunas nolīguma darbības jomas, lai gan arī no šī nolīguma īsti nav nekāda labuma. Lai arī nenoregulētie drošības jautājumi attiecas uz visu zvejniecību kopumā, visbēdīgāk ir ar tiem zvejas kuģiem, kas iesaistīti nelegālā, neregistrētā un neregulētā zvejā, jo tieši šie zvejas kuģi lielākoties vainojami pie cilvēku bojāejas, un tie ir kuģi, kas bezatbildīgi izmet zvejas rīkus jūrās un okeānos, radot globālu apdraudējumu jūras ekosistēmai un navigācijas drošībai.

Atšķirībā no tirdzniecības kuģu drošības, ko reglamentē Starptautiskā



Zvejas kuģi Muines zvejas ostā Vjetnamā.

konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras, ko ratificējušas 167 pasaules valstis un kas uzliek par pienākumu katrai karoga valstij nodrošināt drošību jūrā saviem kuģiem, zvejas kuģu drošība ir izkritusi cauri sietam, atstājot to lielā mērā neregulētu un neuzraudzītu.

Gadu desmitiem IMO nav izdevies panākt, lai stātos spēkā reglamentējoši instrumenti par zvejas kuģu drošību. Jaunākais līgums par zvejas kuģu drošību ir Keiptaunas nolīgums (CAT), kas tika pieņemts 2012. gadā, lai atjauninātu, grozītu un aizstātu iepriekšējo līgumu – Torremolinas 1993. gada protokolu. Keiptaunas nolīgumā ir paredzēti nosacījumi, kas regulē to zvejas kuģu jūras spēju, kuri garāki par 24 metriem, un prasa dzīvības glābšanas līdzekļu, sakaru un ugunsdrošības aprīkojuma pieejamību uz zvejas kuģiem.



Keiptaunas nolīgumam ir pievienojušās 17 valstis: Beļģija, Kongo, Kuka Salas, Horvātija, Dānija, Somija, Francija, Vācija, Islande, Kenija, Nīderlande, Norvēģija, Peru, Sentkitsa un Nevisa, Santome un Prinsipi, Dienvidāfrika un Spānija.

2019. gada oktobrī IMO konferencē par zvejas kuģu drošību un nelegālu, neregistrētu un neregulētu zveju, kas bija lielākā zvejniecībai veltītā konference IMO vēsturē, kurā piedalījās aptuveni 125 valstis, 70 ministru līmeņa pārstāvji, 30 starptautiskās organizācijas un vairāk nekā 500 delegātu, varēja vērot tādu kā lielāku atbalstu Keiptaunas nolīgumam, kad konferences laikā vismaz 51 valsts paziņoja par apņemšanos ratificēt nolīgumu līdz tā pieņemšanas desmitajai gadadienai, 2022. gada 11. oktobrim. Taču kopš 2019. gada konferences nolīgumu ratificējušas tikai četras valstis. Lai nolīgums stātos spēkā, tas jāratificē 22 valstīm, kam kopā ir 3600 zvejas kuģu, kas strādā atklātā jūrā, bet pagaidām to ratificējušas vien 17 valstis ar kopumā aptuveni 1925 zvejas kuģiem. Pagājuši nolīguma desmitā gadadiena, un nolīgums joprojām nav stājies spēkā.

"Mēs nevaram būt apmierināti, kad runa ir par zvejnieku un zvejas kuģu drošību. Lai šis reiss, kas sākās pirms vairāk nekā 45 gadiem, tiktu veiksmīgi pabeigts, IMO dalībvalstis tiek neatlaidīgi mudinātas apsvērt iespēju ratificēt nolīgumu iespējami ātrāk. Tas ne tikai beidzot ievieš starptautiski saistošu drošības režīmu zvejas kuģiem, bet arī palīdzēs ievērojami samazināt gan okeānu, gan cilvēku izmantošanu," sacīja IMO ģenerālsekretārs K. Lims.

Lai gan zvejnieku dzīvība ir tikpat svarīga kā pārējo jūrnieku dzīvība, tomēr daudzi uzskata, ka dzīvē tā diemžēl nav, jo zvejas kuģu un zvejnieku drošības pārvaldība no komerciālās kuģniecības pārvaldības atpaliek vairāk nekā par gadsimtu.

Visiem darba ņēmējiem ir vienādas tiesības strādāt drošā vidē jūrā, un zvejas kuģiem jāpievērš tāda pati uzmanība kā tirdzniecības flotei, bet tam nepieciešama Keiptaunas nolīguma ratifikācija. Atliek vien cerēt, ka arvien vairāk valstu beidzot rīkosies izlēmīgi un atbildīgi. ■

Atjaunināta Eiropas Jūras drošības stratēģija (EUMSS)

EUMSS rīcības plānā ir noteiktas vairākas integrētas darbības, ar kuru palīdzību tiks īstenotas ES intereses, un tā pastiprinās savu darbību saskaņā ar sešiem stratēģiskajiem mērķiem.

- **Pastiprināt darbības jūrā**, kas ietver mācību organizēšanu jūrā ES līmenī, krasta apsardzes operāciju tālāku attīstīšanu Eiropas jūras baseinos, jaunu interešu jūras zonu noteikšanu, uz ko attieksies koordinēta klātbūtne jūrā, kā arī pastiprinātas drošības inspekcijas ES ostās.
- **Sadarbība ar partneriem**, kas ietver ES un NATO sadarbības pastiprināšanu, lai uzturētu uz noteikumiem balstītu kārtību jūrā, pamatojoties uz ANO Jūras tiesību konvenciju.
- **Vadīt jūrniecības jomas izpratni**, kas ietver piekrastes un jūras uzraudzības pastiprināšanu, patrulku aktivitātes un vienotās informācijas apmaiņas vides (CISE) stiprināšanu, lai nodrošinātu, ka iesaistītās valstu un ES iestādes drošā veidā var apmainīties ar informāciju.
- **Pārvaldīt riskus un draudus**, kas ietver regulāru jūras mācību rīkošanu tiešsaistē, iesaistot civilos dienestus un militārās struktūras, kritiskās jūras infrastruktūras un kuģu, tai skaitā pasažieru kuģu, uzraudzību un aizsardzību



no fiziskiem draudiem un kibernetiskiem draudiem, kā arī cīņu pret mūcību jūrā.

- **Palielināt spējas**, kas ietver kopīgu prasību izstrādi aizsardzības tehnoloģijām jūrniecības jomā, darba pastiprināšanu pie tādiem projektiem kā "European Patrol

Corvette" un zemūdens spēju uzlabošanu.

- **Izglītēt un apmācīt**, paaugstinot hibrīda un kibernetiskās kvalifikāciju, īpaši civilajā pusē, un īstenojot apmācības programmas, kas pieejamas partneriem ārpus ES.

ES flotes pieaugums atpaliek no flotes pieauguma pasaulē

Eiropas Savienības flotes pieaugums pēdējo piecu gadu laikā tonnāžas ziņā ir mazāks nekā pasaules flotes pieaugums. ES dalībvalstīs reģistrēto kuģu skaits kopumā ir palielinājies par 3,4%, bet pasaules flote augusi par 7%. ES kuģubūve un kuģu aprīkojuma ražošana 2022. gadā veidoja 8% no visām jaunbūves darbībām pasaulē, kas atbilst 3% no 2022. gadā uzbūvētās pasaules bruto tonnāžas, un gandrīz puse no tām ir saistīta ar krūza kuģu

būvniecību. Līdz ar Āzijas valstu ienākšanu krūza kuģu būves tirgū ES kuģu būvētavu nākotne ir apdraudēta, ko nevar teikt par kuģu aprīkojuma ražošanas nozari, kas ir pasaules līdere plašā produktu klāsta dēļ un aizņem 35% šā tirgus, tomēr arī šo biznesu varētu negatīvi ietekmēt kuģu būves sarukums ES.

ES dalībvalstu flotes lielums ir svarīgs rādītājs, kas liecina par tās nozīmi pasaules jūras transporta

nozārē. Pasažieru kuģi pašlaik veido 19% ES flotes, no tiem 45% ir RoPax, kuru vidējais vecums ir aptuveni 28 gadi. Šī ES flotes daļa veido aptuveni 18% pasaules tonnāžas (GT) un aptver vairāk nekā pusi no visiem RoPax un ātrgaitas kuģiem (HSC) pasaulē. Uz šiem abiem kuģu tipiem ES attiecas *acquis* tiesību akti, atzīstot šo kuģu īpašo lomu miljoniem pasažieriem pārvadājumos katru gadu ES ūdeņos.

Negodīgi kuģu īpašnieki jāpadzen no biznesa

Saskaņā ar jaunākajiem pētījumiem, ko veikusi vadošā digitālā jūrniecības platforma “RightShip” un kas ir daļa no plašāka pārskata par jūrnieku pamešanu, ir vērojama satraucoša tendence – pamesto jūrnieku skaita pieaugums.

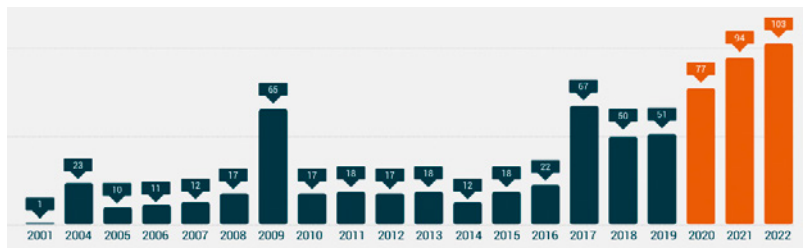
Pētījums parāda, ka piecus gadus pēc kārtas ir pieaudzis ziņojumu skaits par jūrnieku pamešanas gadījumiem, bet pēdējo divu trīs gadu laikā tam ir bijis stabils kāpums, kam viens no iemesliem bija Covid izraisītā krīze pasaulē. 2022. gada beigās bija pamesti 103 kuģi un vairāk nekā 1680 jūrnieku. Statistika liecina, ka 20 gadu laikā pamesti aptuveni 10 tūkstoši jūrnieku, bet nesamaksātā alga pamestajiem jūrniekiem pārsniedz 40 miljonus ASV dolāru, tāpēc “RightShip” mudina nozari aktīvi rīkoties, lai risinātu šo problēmu.

UZZINĀI

“RightShip”, kas dibināta 2001. gadā ar misiju veicināt labas pārvaldības prakses ieviešanu kuģniecības nozarē, ir pasaulē vadošā uz ESG orientētā digitālā jūrniecības platforma, kas sniedz zināšanas par globālās drošības, ilgtspējas un sociālās atbildības praksi. Vairāk nekā 620 klientu izmanto “RightShip” izstrādātās vadlīnijas saistībā ar labas pārvaldības prakses ieviešanu, kā arī piedāvātos monitoringa pakalpojumus, lai palīdzētu pārvaldīt riskus un uzlabotu jūras drošības standartus.

Saskaņā ar IMO definīciju pamešana notiek, ja kuģa īpašnieks nespēj segt jūrnieka repatriācijas izmaksas un nemaksā algu vismaz divus mēnešus, ir atstājis jūrniekus bez finansējuma un atbalsta vai arī kā citādi pārtraucis saites ar apkalpi. Šādos gadījumos jūrnieki paliek bez pārtikas, ūdens, zālēm un iespējas nokļūt krastā. Dzīvošanai tādos apstākļos var būt postošas sekas, tostarp dzīvību zaudēšana nolaidības vai pašnāvību dēļ.

“Kad jūrnieki tiek pamesti uz kuģiem, viņi kļūst par gūstekņiem, kas atstāti vieni ar problēmām, kuras nav radušās viņu vainas dēļ. Tās vajadzētu risināt kuģu īpašniekiem, kuri diemžēl izvairās no saviem pienākumiem. Tomēr šiem kuģu īpašniekiem vajadzētu apzināties, ka nozares regulatori, sadarbojoties ar “RightShip”, arvien veiks nopietnas pārbaudes visos piegādes ķēdes posmos, lai identificētu ne tikai negodīgos kuģu īpašniekus, bet arī tos, kuri ar tiem sadarbojas un iesaistās negodīgās



spēlēs, saka “RightShip” izpilddirektors S. Lunds. “Esam identificējuši kuģu īpašniekus, kas vainojami jūrnieku pamešanā. Tādi kuģu īpašnieki, kas nedomā par jūrnieku labklājību un cilvēktiesībām, nedrīkstētu turpināt darbību. Pašlaik ir vairāk nekā tūkstoši kuģošanas kompāniju, kuras nav iesniegušas ziņojumus par apkalpes labklājības pašnovērtējuma rezultātiem, kas mudina kuģu īpašniekus sadarboties, lai uzlabotu jūrnieku darba apstākļus. “RightShip” platformā publicētā informācija ļauj fraktētājiem izvēlēties tādus kuģu īpašniekus, kuri publiski apņēmušies ievērot augstus apkalpes labturības standartus. 2023. gada sākumā “RightShip” saņēma apkalpes labklājības pašnovērtējumus no 226 DOC (atbilstības dokumenta) turētājiem, kas aptver vairāk nekā 6150 kuģus.”

MLC mērķis ir aizsargāt pamestus jūrniekus

MLC 2.5. noteikums attiecas uz repatriāciju, un tā mērķis ir nodrošināt, ka jūrnieki var atgriezties mājās. Tāpat MLC konvencija (A 5.2) nosaka, kādi pienākumi ir valstīm saistībā ar jūrnieku nogādāšanu mājās: valsts veicina to jūrnieku repatriāciju, kuri strādā uz kuģiem, kas piestāj tās ostās vai šķērso tās teritorālos ūdeņus; nedrīkst nevienam jūrniekam atteikt repatriācijas tiesības kuģa īpašnieka finansiālo apstākļu dēļ vai tāpēc, ka kuģa īpašnieks nespēj vai nevēlas aizstāt jūrniekus. Ja jūrnieki tiek pamesti, un par tiem viņi tiek uzskatīti, ja divus mēnešus viņi ilgāk nav saņēmuši algu, un kuģis ierodas līgumslēdzēja valsts ostā, vietējām jūrniecības iestādēm būtu jāveic pasākumi, lai atvieglotu šo jūrnieku repatriāciju. Tas nozīmē, ka kuģis jāieved ostā un jāļauj jūrniekiem doties mājās,

tiklīdz tas ir praktiski iespējams. Pēc tam iestādes var veikt visus nepieciešamos pasākumus, tostarp kuģa arestu, un ar tiesas lēmumu nodot kuģi pārdošanai, lai atgūtu savas izmaksas.

Bet tā ir tikai teorija, praksē viss mēdz būt arī pavisam savādāk. Daudzās valstīs šis modelis darbojas labi, un pamestie jūrnieki no tām tiek ātri un efektīvi repatriēti, bet daļa valstu ignorē dažas vai visas saistības, ko uzliek MLC. Kompetentās institūcijas nevēlas uzņemties atbildību un visus ar to saistītos apgrūtinājumus, tāpēc kuģim ar pamestajiem jūrniekiem neļauj ienākt savas jurisdikcijas ostā un liek palikt enkurvietā. Pēc varas iestāžu ieskata visa apkalpe var nokāpt no kuģa tikai tadā gadījumā, ja to aizstāj maiņas vai rezerves apkalpe. Taču šāda rīcība nav uzskatāma par risinājumu, jo vieni ķīlnieki tiktu apmainīti pret citiem, piedevām konvencija nemaz neprasa no kuģa īpašnieka šādu rīcību. Situācija nonāk strupceļā: pamestā apkalpe ir iestrēgusi uz kuģa, nav iespējams noorganizēt rezerves apkalpi, bet doties mājās, ja to neaizstāj cita, arī nedrīkst. Ir reāli gadījumi, kad pamestās apkalpes palikušas uz saviem kuģiem 13 un pat 16 mēnešus. Dažreiz pamestie jūrnieki uz kuģa kopumā atradušies vairāk nekā divus gadus, turklāt sliktos un aizvien sliktākos apstākļos.

IMO Juridiskā komiteja tiek rosināta vēlreiz izdarīt grozījumus MLC konvencijā, nosakot, ka finansiālā nodrošinājuma sniedzējs ir atbildīgs par rezerves apkalpes nodrošināšanu. Tomēr apkalpes aizvietošana nav īstais risinājums, ir jāpanāk, lai visi atbildīgie pildītu savas saistības pret jūrniekiem un ievērotu konvencijas prasības, kuras mērķis ir aizsargāt pamestus jūrniekus.

Indija vēlas pretendēt uz 75% starptautiskajā jūrnieku darba tirgū

“Anglo-Eastern Group” rīkotājdirektors V. Singhs paziņojis, ka līdz 2023. gada aprīlim pasaules tirdzniecības flotei pievienosies aptuveni tūkstošis Indijas jūrnieku, kuri papildinās tos 205 tūkstošus, kuri jau tagad nodarbināti uz pasaules tirdzniecības kuģiem.



Viņš uzskata, ka nākamajos desmit gados, pateicoties spēcīgajai Indijas jūrniecības izglītības sistēmai, pieprasījums pēc Indijas jūrniekiem palielināsies un viņu īpatsvars pasaules tirdzniecības flotē pieaugs no 8% līdz 20%. Tas lielā mērā saistīts arī ar piekrastes tirdzniecības un kruīzu tūrisma nozares straujo attīstību Indijā, kas ļauj Indijai kļūt par galveno jūras darbaspēka piegādātāju starptautiskā līmenī. Singhs uzskata, ka, Eiropas jūrnieku populācijai novecojot, kuģu īpašnieki, visticamāk, darbaspēka vervēšanai meklēs Indijas darba tirgu. Piedevām Krievijas izraisītā kara dēļ Ukrainā jūrnieku darba tirgus piedzīvo grūtības, tāpēc kuģu īpašniekiem ir vajadzīgi Indijas jūrnieki, kuri darba tirgū daļēji var aizstāt Krievijas un Ukrainas jūrniekus. Lai gan 18% pasaules iedzīvotāju ir indieši, pašlaik tikai 8% jūrnieku nāk no Indijas, bet, kā uzskata Singhs, Indijas izglītības sistēma, valodas prasme un Indijas lielais gados jauno iedzīvotāju īpatsvars ir potenciāls tam, lai nākotnē Indija savu klātbūtni globālajā jūrniecībā palielinātu līdz pat 75%. ■

Nedaudz pieaudzis Apvienotās Karalistes jūrnieku skaits

Statistikas dati liecina, ka 2022. gadā jūrā strādāja aptuveni 22 370 sertificētu Apvienotās Karalistes (AK) jūrnieku, kas ir 2% pieaugums salīdzinājumā ar 2021. gadu, kad jūrnieku skaits bija 21 970, tomēr tas joprojām ir zemāks par pirmspandēmijas līmeni.

Lielākā daļa AK jūrnieku ir vīrieši (89%). 2022. gadā Jūras un krasta apsardzes aģentūra izsniedza 36 520 sertifikātu darbam uz AK kuģiem, no tiem 13 190 jeb 38% sertifikātu AK valstspiederīgajiem un 58% trešo valstu pilsoņiem. ■

Aicina uz dzimumu līdztiesību

Tirdzniecības flote vienmēr ir bijusi nozare, kurā dominē vīrieši. Sieviešu pieņemšana šajā nozarē faktiski sākās nedaudz par vēlu. Saskaņā ar IMO datiem pašlaik jūrniecības nozarē strādā aptuveni 2% sieviešu. Šķiet, ka uzņēmumi tikai tagad ir sākuši atzīt nepieciešamību pēc vienlīdzīgas dzimumu pārstāvības gan krasta, gan jūras amatos. 2017. gadā nodibināts Starptautiskais jūrnieču fonds (IWSF), lai palīdzētu un konsultētu jaunās jūrnieces un radītu taisnīgu nodarbinātību sievietēm.

Lai gan IMO dzimumu līdztiesības programma tika sākta jau 1988. gadā, tikai pēdējos gados pasaules līmenī ir notikušas konkrētas sarunas un diskusijas par dzimumu līdztiesību šajā jomā. 2019. gadā Jūrniecības dienas tēma bija “Sieviešu spēcināšana jūrniecības kopienā”, kas ne tikai uzsvēra dzimumu līdztiesības



nozīmi, bet arī sieviešu svarīgo ieguldījumu jūrniecības nozarē visā pasaulē. ILO sievietēm nodrošina stipendijas dažādos institūtos visā pasaulē, nodibinātas septiņas sieviešu jūrniecības asociācijas, kas aptver vairāk nekā 150 valstis. Sieviešu starptautiskā kuģniecības un tirdzniecības asociācija (WISTA) aktīvi strādā, lai izglītotu un mudinātu sievietes sagatavoties karjerai jūrniecībā un palīdzētu risināt problēmas, ar kurām viņas varētu saskarties. ■

ES jāturpina ieguldīt līdzekļus kuģošanas drošībā

ES ūdeņi ir vieni no noslogotākajiem pasaulē, un tas vistiešākajā veidā ietekmē kuģošanas drošību. 2022. gadā kuģu ienākšanas skaits ES ostās pārsniedzis 680 tūkstošus, un gandrīz ceturtdaļa no visiem kuģiem, kas pēdējo piecu gadu laikā apmeklējuši ES ostas, bija ar trešo valstu karogu. 92% bija reģistrēti valstīs, uz kurām attiecas Parīzes SM *bal-*



tais saraksts, t.i., ar labiem drošības rādītājiem, 5% kuģu bija reģistrēti valstīs ar dažām drošības problēmām (Parīzes SM *pelēkais* saraksts) un tikai 3% reģistrēti valstīs ar būtiskām drošības problēmām (Parīzes SM *melnais* saraksts). Trīs lielākie kuģi ar trešo valstu karogu, kas apmeklēja ES ostas, bija no Panamas, Antigvas un Barbudas un Libērijas.

Lai gan kopumā ES ir izstrādājusi stabilu kuģošanas drošības sistēmu, tomēr to gaida daudzi izaicinājumi, tāpēc skaidri jāapzinās, ka uz drošības pasākumu rēķina nedrīkst taupīt. Gluži pretēji, lai izvairītos no atgriešanās pie kuģošanas drošības standartiem neatbilstošas kuģniecības ēras, kas izpaudās tādos negadījumos, kā ar kuģiem “Erika” un “Prestige” notikušie, ES jāturpina ieguldīt līdzekļus un zināšanas, lai stiprinātu savu kuģošanas drošības sistēmu. ■

Domājot par drošu digitalizācijas ieviešanu

Digitalizācija strauji attīstās, tas jau ir neapstrīdams fakts, tāpēc tagad arvien svarīgāk ir ieviest starpnozaru datu kopīgošanu, lai kuģošanu padarītu drošāku, tīrāku un efektīvāku, šajā procesā iesaistot visas ieinteresētās institūcijas un ieviešot vienotu tiesisko regulējumu. Kompānija "Wärtsilä", kas ir pasaules līderis inovatīvu tehnoloģiju, risinājumu un pakalpojumu ieviešanā jūrniecībā un palīdz klientiem uzlabot biznesa ekonomiskos rādītājus, tai pašā laikā nosakot videi draudzīgus standartus, sarunā ar IMO Sabiedrības informācijas dienesta vadītāju Natašu Braunu centās noskaidrot IMO stratēģisko politiku saistībā ar datu apmaiņas nozīmi emisiju samazināšanā, kā arī digitalizācijas regulējuma jautājumiem, lai integrētu jaunas un progresīvas tehnoloģijas.

– Vai digitalizācija var dot reālu labumu jūrniecības nozarei, neradot draudus drošībai?

– Domājot par drošu digitalizācijas ieviešanu, IMO uzmanību koncentrē uz to, lai tehnoloģiju sniegtās iespējas būtu līdzsvarā ar drošuma un drošības apsvērumiem, lai, veicinot starptautiskās tirdzniecības attīstību, samazinātu kaitīgo ietekmi uz vidi, optimizētu izmaksas nozarei, reizē neaizmirstot par labvēlīgas darba vides veidošanu krasta un jūras personālam

Tagad īpaša uzmanība tiek pievērsta vienotai datu apmaiņai attiecībā uz kuģu ienākšanu, uzturēšanos un izešanu no ostas, lai atvieglotu jūras satiksmi, vienkāršojot un līdz minimumam samazinot formalitātes, dokumentācijas prasības un procedūras, kas attiecas uz tādu kuģu ieešanu ostā, stāvēšanu un izešanu, kuri veic starptautiskos reisus. IMO Konvencijā par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu jeb Atvieglošanas konvencijā elektroniskā datu apmaiņa kā obligāta ir noteikta jau kopš 2019. gada, bet pavisam nesen pieņemtajos jaunajos grozījumos, kas stāties spēkā 2024. gada 1. janvārī, noteikts, ka publiskajām iestādēm obligāti jāizveido, jāuztur un jāizmanto vienloģa sistēma elektroniskai informācijas apmaiņai, kas jālieto, kuģim ienākot, uzturoties ostā un izejot no tās. Publiskajām iestādēm būs jāapvieno un jākoordinē datu elektroniska nosūtīšana,



lai nodrošinātu, ka informācija tiek iesniegta tikai vienu reizi.

– Kuģniecība arvien vairāk kļūst savstarpēji saistīta globālajās piegādes ķēdēs. Kāda ir IMO attieksme pret standartizētiem un kopīgiem datiem, vai tie tiešām kļūs obligāti vai joprojām paliks kā izvēles iespēja?

– Ņemot vērā kuģošanas starptautisko raksturu, tieši standartizēti dati visā loģistikas ķēdē, tai skaitā ostu apmeklējumos, spēj nodrošināt raitu un efektīvu jūras satiksmes plūsmu.

Lai veicinātu obligātu elektronisko datu apmaiņas ieviešanu, IMO ir izstrādājusi kompendiju par uzņēmējdarbības digitalizāciju, kas pēc būtības ir rokasgrāmata programmatūras

izstrādātājiem valsts iestādēs. Kompendijā ir saskaņoti datu elementi un standartizēti elektroniskie ziņojumi, ko pieprasa dažādas valsts iestādes. Standartizācija patiešām ir svarīga, lai atbalstītu elektronisku datu apmaiņu visā pasaulē. Kopš 2019. gada jūlija IMO Datu saskaņošanas ekspertu grupa (EGDH) ir atbildīga par IMO datu bāzes tehnisko uzturēšanu, kā arī par turpmāko datu kopu veidošanu un datu modeļu paplašināšanu, iekļaujot arī tās jomas, uz kurām neattiecas FAL konvencija, tai skaitā loģistikas, ostu un kuģošanas operatīvo datu apmaiņu.

– Kāda būs IMO politika attiecībā, piemēram, uz kiberdrošību, kiberdraudiem un šo risku pārvaldību?

– IMO ir pieņēmusi rezolūciju MSC.428(98) par jūras kiberriska pārvaldību drošības pārvaldības sistēmās, kas mudina iestādes nodrošināt, lai kiberriski tiek nopietni uztverti un pārvaldīti esošajās drošības sistēmās, kā tas ir definēts ISM kodeksā. IMO ir arī izdevusi MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2 pamatnostādnes par jūras kiberrisku pārvaldību, kas sniedz ieteikumus, kā aizsargāt kuģniecību no jau identificētiem un iespējamiem jauniem kiberradiem.

– Cik svarīga ir datu kopīgošana kuģniecības emisiju samazināšanas un dekarbonizācijas stratēģijā?

– IMO un Norvēģijas "GreenVoyage2050" globālās rūpniecības alianses pētījumi, lai atbalstītu mazoglekļa kuģniecību (zema oglekļa satura GIA), parāda, cik vērtīga var būt informācijas apmaiņa, lai samazinātu emisijas. Ierašanās "tieši laikā" (JIT) ļauj kuģiem optimizēt ātrumu reisa laikā, lai tie ierastos ostā, kad ir pieejami pietauvošanās, kuģu ceļa un citi pakalpojumi. Datu apmaiņas priekšrocības apliecina veiktie pētījumi, piemēram, 2022. gadā publicēts pētījums parāda, ka konteinerkuģi var samazināt degvielas patēriņu un no tā izrietošās oglekļa dioksīda emisijas par 14% vienā reisā, izmantojot JIT ierašanos.

– Kā IMO, ņemot vērā jaunu tehnoloģiju straujo attīstību, plāno nodrošināt, ka izstrādātie noteikumi jau nav novecojuši, pirms tie stājas spēkā?

– Viens no IMO stratēģiskajiem virzieniem ir jaunu un progresīvu tehnoloģiju integrēšana tiesiskajā regulējumā. Jaunās tehnoloģijas jau ir radījušas izmaiņas kuģu projektēšanā, būvēšanā, aprikošanā un ekspluatācijā, un tām ir ietekme arī uz krasta un jūras personāla darbu. Tā kā tehnoloģiskie sasniegumi rada gan problēmas, gan iespējas, to ieviešana ir rūpīgi jāapsver un pienācīgi jāpielāgo normatīvajam regulējumam. Protams, ir noteikti procesi, kas jāiziet, lai sagatavotu priekšlikumus un pieņemtu grozījumus IMO dokumentos, tāpēc mums noteikti vajadzēs pielāgoties, lai nepaliktu šajā procesā. ■



“Sievietes pārraksta jūrniecības vēsturi”

Ar šādu iedvesmojošu apgalvojumu šogad tika atzīmēta Starptautiskā sieviešu diena. Turpinot projektu par sieviešu piesaisti jūrniecības nozarei, sievietes tiek aicinātas izvēlēties darbu kādā no jūrnieku profesijām. Kopš iniciatīvas uzsākšanas 2022. gada septembrī atbalstu projektam izteikušas vairāk nekā 25 organizācijas, tostarp "Historic England", "The Seafarer's Charity", Maritime Archaeological Trust", AK Jūrnieku veselības biedrība, "Women's International Shipping & Trading Association" (WISTA), "Maritime Institute", kā arī daudzas citas, bet projektu vada "Lloyd's Register Foundation" Mantojuma un izglītības centrs, ko atbalsta "Lloyd's Register Group".

Visas tēmas, kas radīsies projekta "She Sees" ietvaros – vēsturiski stāsti par sievietēm jūrā un stāsti par mūsdienu sievietēm, kas strādā jūrniecības nozarē, tiks apkopoti, vizuāli papildināti un parādīti 2023. gada septembrī Londonā Starptautiskās kuģniecības nedēļas laikā. Projekta galvenais mērķis ir sniegt iespējami plašu informāciju par sievietēm un viņu darbu jūrā, par viņu pieredzi un karjeru



šķietami tik vīrišķīgajā profesijā. Šajā nozarē joprojām dominē vīrieši, tāpēc vēsturiski apskati un mūsdienu stāsti par sievietēm jūrniecībā ļauj savādāk paskatīties uz lietām, kā arī uzrunāt un iedrošināt sievietes iesaistīties šajā nozarē.

"Reāli dzīves stāsti par sievietēm jūrniecībā noteikti iedvesmos tās sievietes, kuras meklē, bet vēl šaubās par savu izvēli. Ir jāiegulda lielāks darbs, lai palielinātu dzimumu līdzsvaru kuģniecībā, jo, kā liecina ICS un BIMCO 2021. gada ziņojums par darbaspēku jūrniecībā, tikai aptuveni 24 tūkstoši sieviešu strādā jūrā," saka Jūrnieku labdarības organizācijas izpilddirektore un tīkla "Sievietes jūrniecībā" priekšsēdētāja Debora Laide.

Projekts 2023. gadā koncentrēsies uz Apvienoto Karalisti un Īriju, bet jau 2024. gadā izies iespējami plašākā starptautiskā mērogā un turpināsies vairākus gadus. ■

RCT darbojas Eksportostas teritorijas attīstībā

“Riga Port” grupas uzņēmums “Rīgas centrālais termināls” (RCT), kas darbojas vēsturiskajā Eksportostas teritorijā, ekspluatācijā nodevis divas tenta angāra tipa noliktavas ar kopējo platību 10 000 m². Turpmāk tajās varēs uzglabāt līdz pat 48 000 tonnu beramkravu, piemēram, graudus vai kokskaidu granulas, kā arī ģenerālkravas, kurām nepieciešama uzglabāšana slēgta tipa noliktavās.

“Pēc ogļu kravu operāciju pārcelšanas prom no pilsētas centra esam sakārtojuši termināļa teritoriju, tai skaitā daļēji demontējot dzelzceļa slīdes, kas bija kļuvušas liekas pēc dzelzceļa preču stacijas “Rīga-Krasna” slēgšanas 2020. gadā, kā arī veikuši laukumu atjaunošanu. Līdz ar noliktavās glabājamu kravu pieprasījuma palielināšanos pērn varējām uzsākt jaunu infrastruktūras objektu būvniecību termināļa teritorijā,” stāsta RCT valdes locekle Jūlija Bērziņa, atzīmējot, ka tagad klientiem pieejamā termināļa kopējā slēgtā tipa noliktavu platība pieaugusi par 25%.

“Uzņēmuma pašreizējā stratēģija vērsta uz dažādu beramkravu, ģenerālkraavu, tajā skaitā konteinerkravu, piesaisti un apgrozījuma palielināšanu. Tādēļ arī radās nepieciešamība pēc jaunām, mūsdienīgām slēgtā tipa noliktavām, kas atbilstu termināļa attīstības plāniem, tirgū valdošajam pieprasījumam un kvalitātes prasībām no klientu puses,” stāsta J. Bērziņa.



Saistībā ar kravu nomenklatūras diversifikāciju terminālī iecerēta arī kravu apstrādes tehnikas modernizācija. Šogad plānots investēt 12 jaunu tehnikas vienību, tajā skaitā mobilo celtņu, frontālo iekrāvēju un specializēto ostas konteineru vilcēju, iegādē.

Papildus kravu pārkraušanas un uzglabāšanas operācijām RCT aktīvi darbojas arī pie kopējās Eksportostas teritorijas attīstības vīzijas īstenošanas. Teritorijā plānota vieta loģistikas parka izveidei, ja būs atbilstošs pieprasījums, aktīvi noris darbs pie jaunā pasažieru termināļa “Rīga RoPax Terminal” projekta attīstības. Tā iecere ietver publiski izmantojamu ūdensmalu, jaunas komercietelpas, radošās telpas, plašākas mazumtirdzniecības iespējas un modernu infrastruktūru pasažieru un ro-ro kravu apkalpošanai, kā arī labiekārtotu publisko telpu un papildu infrastruktūru kruīza kuģu apkalpošanai ar perspektīvu izveidot kruīza līnijas mājas ostu ar restorānu un kafējnicu pieejamību apkaimes iedzīvotājiem, ar skaņas un gaisa piesārņojuma samazinājumu pilsētas centrā, kā arī drošas gājēju un transporta kustības nodrošināšanu. Paredzams, ka projekts tiks realizēts līdz 2027. gada beigām. ■



Pieaug Kazahstānas metālu kravu apjoms

“Jaunie kravu pārvadājumi caur Rīgas ostu un jaunu loģistikas virzienu izveidošanās viennozīmīgi ir saistīta ar Krievijas uzsākto karu Ukrainā un tā rezultātā sagrautajām ierastajām loģistikas ķēdēm,” skaidro loģistikas uzņēmuma SIA “Nurminen Maritime Latvia” partneris Māris Luns. “Kopš kara sākuma starptautisko konteinerlīniju kuģi neiet uz Krievijas ostām, radot lielas problēmas ne tikai Krievijas, bet arī Kazahstānas eksportētājiem. Sāpīgi tas skāris vienu no Kazahstānas nozīmīgākajām eksporta nozarēm – krāsaino metalurģiju, kuras produkcija līdz kara sākumam tika sūtīta patērētājiem visā pasaulē caur Krievijas ostām. Likumsakarīgi, ka jau pagājušā gada martā Kazahstānas klienti sāka interesēties, vai var pieņemt un nosūtīt kravas caur Rīgas ostu.”



Kazahstānas metālu kravu pārvadājumi caur Rīgas ostu iezīmē trīs jaunus piegāžu ceļus. Pirmkārt, ostā pa dzelzceļu konteineros nonāk Kazahstānas metalurģijas uzņēmumos ražotie krāsaino metālu lējumi – cinka, svina, kadmija un alumīnija lietpi, kā arī vara loksnes, kas tālāk ar kuģiem tiek nogādāti ražotājiem visā pasaulē, galvenokārt Eiropā – Vācijā, Itālijā, Nīderlandē, kā arī ASV un Indijā. Uz tuvajām Eiropas valstīm Lietuvu, Poliju, Ukrainu metāli tiek vesti arī ar autotransportu.

▶▶▶ 36. lpp.

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2018.–2023.g. janvāris-marts, tūkst. t)

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	5449,6	5274,6	3713,2	3026,1	3535,9	3184,4	-9,9
labība un tās produkti	251,4	353,6	583,8	832,7	601,9	618,3	2,7
ķīmiskās beramkravas	449,3	441,7	379,2	338,7	284,7	107,5	-62,2
ogles	3241,6	2929,0	1028,7	171,8	1207,4	879,6	-27,1
koksnes šķelda	309,5	285,8	372,6	236,1	299,3	253,5	-15,3
Lejamkravas	823,9	967,1	743,9	644,9	426,7	277,2	-35,0
naftas produkti	812,0	958,9	731,7	621,5	398,5	268,2	-32,7
Ģenerālkravas	2013,2	2110,7	1907,5	1721,7	1813,0	1819,0	0,3
konteineri	1198,4	1242,9	1168,8	1072,2	1111,0	1134,9	2,2
(TEU)	118516	122882	119335	105159	111319	104824	-5,8
Roll on/Roll of	124,7	124,2	99,0	0,0	0,0	17,0	100,0
vienības	18167	16798	13198	0	0	1004	100,0
kokmateriāli	611,1	646,9	534,8	577,0	632,5	588,5	-7,0
tūkst. m³	713,9	761,5	663,4	744,6	807,8	749,9	-7,2
metāli, metāllūžņi	61,2	88,0	97,2	60,2	51,7	18,0	-65,2
Kopā	8286,7	8352,4	6364,6	5392,7	5775,6	5280,6	-8,6

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2018.–2023.g. janvāris-marts, tūkst. t)

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	2638,8	2979,6	702,6	642,8	1650,0	1065,2	-35,4
minerālmēsli	114,6	175,6	100,3	121,3	123,6	0,0	-100,0
ogles	1712,0	2012,5	245,0	0,0	1220,4	563,6	-53,8
labība un tās produkti	138,7	178,3	54,5	145,4	79,0	77,0	-2,5
Lejamkravas	2864,0	2749,8	2368,0	2305,6	1596,6	1433,5	-10,2
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	2630,0	2559,1	2263,5	2179,7	1443,5	1343,4	-6,9
Ģenerālkravas	667,6	654,3	653,1	636,7	719,8	640,6	-11,0
konteinerizētas kravas	2,7	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	428	0	82	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	538,8	553,2	534,8	556,2	590,0	514,7	-12,8
vienības	21545	21836	21342	22762	24474	20621	-15,7
kokmateriāli	120,2	95,3	116,4	79,5	99,9	125,6	25,7
tūkst. m³	135,3	106,9	125,0	89,7	112,7	141,8	25,8
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	6170,4	6383,7	3723,7	3585,1	3966,4	3139,3	-20,9

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2018.–2023.g. janvāris-marts, tūkst. t)

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	1384,6	1478,3	1111,8	1032,1	1415,9	1329,5	-6,1
ogles	235,8	422,0	71,7	28,8	25,3	12,7	-49,8
labība un tās produkti	809,0	673,6	636,8	576,4	930,7	827,1	-11,1
celtniecības materiāli	157,6	194,1	140,7	122,1	151,3	175,0	15,7
koksnes šķelda	110,9	122,6	89,1	132,8	90,2	102,0	13,1
Lejamkravas	100,6	118,0	179,1	156,3	116,7	91,9	-21,3
jēlnafta	12,9	13,1	12,3	6,4	3,6	1,3	-63,9
naftas produkti	68,7	88,9	139,4	130,4	100,2	90,6	-9,6
Ģenerālkravas	310,0	296,4	293,9	375,9	512,2	483,7	-5,6
konteineri	6,8	7,2	14,2	29,6	66,6	12,2	-81,7
skaitis TEU	725	739	843	2346	5502	980	-82,2
Roll on/Roll of	171,0	170,4	185,6	246,5	356,2	374,1	5,0
skaitis	9421	10183	10245	12806	17987	21258	18,2
kokmateriāli	128,5	112,7	82,2	90,8	76,4	90,4	18,3
tūkst. m³	129,9	126,9	92,0	100,9	79,9	97,4	21,9
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	3,7	0,0	0,0	0,0
Kopā	1795,2	1892,7	1584,8	1564,3	2044,8	1905,1	-6,8

Satiksmes ministrijas informācija

▶▶▶ 35. lpp.

Otrs jaunais kravu virziens saistīts ar Kazahstānas ferosakausējumu eksportu. Kazahstānas ferosakausējumu rūpnīcas ir nozīmīgs šīs izejvielas piegādātājs pasaules tērauda ražotājiem. Arī ferosakausējumi Rīgas ostā tiek saņemti konteineros pa dzelzceļu un tālāk nosūtīti ar kuģiem tērauda ražotājiem galvenokārt Eiropas valstīs – Vācijā un Itālijā, kā arī Dienvidamerikā – Čīlē un Peru. Kazahstānas ferosakausējumi gan nav pilnīgi jauna krava Rīgas ostā, tā atgriežas pēc ilgu gadu pārtraukuma.

Trešais kravu piegādes virziens savukārt izveidots, lai nodrošinātu Kazahstānas krāsaino metālu nozari ar nepieciešamajām izejvielām. Galvenā krava šajā piegāžu ceļā ir svina rūdas koncentrāts, ko Kazahstānas ražotāji saņem no Dienvidamerikas valstīm Meksikas un Peru. Rīgas ostā šo kravu pieved ar kuģiem konteineros un tālāk sūta pa dzelzceļu uz Kazahstānu.

Jauno metālu kravu plūsmu apstrādi – izkraušanu, uzglabāšanu, sagatavošanu un uzkraušanu tālākai nosūtīšanai veic ostas stividoruzņēmumā SIA "Jaunzeltiņi". "Šobrīd ostas uzņēmumiem ir jārēķinās ar nepārtrauktām un straujām pārmaiņām. Jaunas kravas, jauni transportēšanas veidi un jauni iepakojumi prasa atbilstoši efektīvus kraušanas risinājumus un tehnoloģijas, lai ātri un kvalitatīvi izdarītu klientiem nepieciešamo," uzskata "Jaunzeltiņi" valdes priekšsēdētājs Artūrs Veispāls. "Pastāvīgi domājam par investīcijām uzņēmuma infrastruktūrā, tehnoloģiskajos risinājumos un darba efektivitātes uzlabošanā. Šobrīd fokusējamies tieši uz jaunajiem kravu veidiem un jaunajām klientu prasībām. Pašreiz aprikojam mūsu noliktaivas, papildinām esošās kraušanas iekārtas ar tehniskiem uzlabojumiem, pielāgojot tehniku jaunajiem kravu un kraušanas veidiem. Tā kā šī ir dārga krava, īpašu uzmanību pievēršam drošības, kravas izsekošanas un uzskaites risinājumiem."■

Kokrūpniecības kravas Rīgas ostā

Rīgas ostā kokmateriālu kravas joprojām ir lielākā kravu grupa, te pārkrautie 5,5 miljoni tonnu koksnes veido 23% no kopējā kravu apgrozījuma. Salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kravu apjoms ir nedaudz krities, ko eksperti galvenokārt skaidro ar izmaiņām energoresursu tirgos un koksnes granulu eksporta samazināšanos. Visas pārmaiņas globālajos tirgos, un tas attiecas arī uz kokrūpniecības produkcijas ražošanu un noieta tirgu, viennozīmīgi ir izraisījis Krievijas karš Ukrainā, un Latvijas Kokrūpniecības federācijas izpilddirektors Kristaps Klauss pauž viedokli, ka pirms kara neviens nezināja un pat nevarēja iedomāties, kā mainīsies globālās attīstības tendences.

"2022. gadā ekonomikā faktiski ir piedzīvoti *force majeure* apstākļi, un tas attiecas arī uz kokrūpniecības nozari. Sākoties karam, neiedomājami strauji uzkāpa cenas visiem koksnes produktiem, kurus pirms kara Eiropas tirgum lielā apjomā piegādāja Krievijas un Baltkrievijas ražotāji. Piemēram, Krievija, Baltkrievija un Ukraina nodrošināja Eiropai aptuveni 60 procentus no bērza saplākšņu patēriņa, 10 procentus no skujkoku dēļu patēriņa, vienu trešdaļu no granulu tirgus apjoma. Tā kā no 2022. gada jūnija Baltkrievijas un no jūlija arī Krievijas produkti pilnībā ir pakļauti sankcijām un neviens kubikmetrs kokmateriālu no šīm valstīm

netiek pirktas, tirgotāji izdarīja secinājumu, ka būs deficīts, jāpērk par jebkuru cenu, jo vēlāk var būt vēl dārgāk. Bet tirgotāji diemžēl neparedzēja, ka šādas darbības tirgū izraisīs milzīgu inflāciju, uz ko tūlīt reaģēs centrālās bankas, agresīvi ceļot procentu likmes. Baidoties no deficīta un uzdzēnot augšā cenas, kam klāt nāca banku noteiktais procentu likmju kāpums, 2022. gadā sāka grūt un tagad ir sagruvis būvniecības tirgus, iestājusies recesija būvniecībā, un visa tā rezultātā gaidītā deficīta vietā esam dabūjuši nenormālu pārprodukciju," 2022. gada situāciju koksnes biznesā vērtē Kristaps Klauss.



Kristaps Klauss.

Izcelsmes un nosūtīšanas tirgi

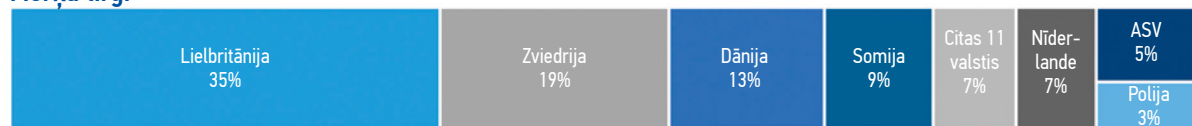
Lai gan faktiskais Latvijas izcelsmes kokmateriālu eksporta apjoms caur Rīgas ostu salīdzinājumā ar 2021. gadu kritās, Latvijas izcelsmes kokmateriālu eksporta īpatsvars ir palielinājies par pieciem procentpunktiem, un tas lielā mērā saistīts ar citu izcelsmes valstu mežsaimniecības produktu īpatsvara samazināšanos. Rīgas osta vēsturiski vienmēr apkalpojusi mežsaimniecības kravas arī no Baltkrievijas, Lietuvas un Igaunijas. 2022. gadā sankciju

No Rīgas nosūtīto mežsaimniecības kravu izcelsmes un mērķa valstis 2022. gadā

Izcelsmes valstis



Mērķa tirgi



ietekmē kokmateriālu sūtījumi no Baltkrievijas tika pārtraukti, ievērojami mazāk tika saņemtas mežrūpniecības kravas arī no Lietuvas (-35%) un Igaunijas (-46%). Eksperti Lietuvas un Igaunijas mežrūpniecības kravu kritumu tāpat skaidro ar sankciju noteikšanu Baltkrievijas un Krievijas koksnes produkcijai, kas katrai valstij liek racionālāk izmantot pašiem savus resursus.

“Jāņem vērā, ka caur mūsu ostām uz Eiropu tika eksportēti ne tikai Latvijas, bet arī citu valstu koksnes produkti, savukārt Latvija no Krievijas un Baltkrievijas gadā importēja vairāk nekā vienu miljonu kubikmetru skujkoku dēļu. No tiem aptuveni trešā daļa te pārtapa par mēbeli vai koka ēkas konstrukciju, vēl trešā daļa tika tālāk apstrādāta, piemēram, žāvēta un ēvelēta, bet tas joprojām bija dēlis, tikai ar pavisam citu kvalitāti, un viena trešā daļa no Krievijas un Baltkrievijas dēļiem bija reeksports – kāds tas atnāca, tāds arī tika nogādāts tālāk,” skaidro Kristaps Klauss. “Krievija un jo īpaši Baltkrievija bija nozīmīgi koksnes piegādātāji, kas kopā veidoja vienu miljonu no nedaudz virs trim miljoniem kubikmetru kopējā Latvijas skujkoku eksporta, tāpēc nav pamata ilūzijām, ka, pazūdot Krievijas un Baltkrievijas izejmateriāliem, to neizjutīs ne eksporta un importa rādītāji, ne kravu apgrozījums ostās. Tāpat jāsaprot, ka šī tendence turpināsies arī nākamajos gados.”

Situācija dažādos kravu segmentos

Kopējais mežrūpniecības kravu apgrozījums Rīgas ostā salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu krities par



11,9%, bet dinamikas rādītāji dažādiem kravu veidiem ir bijuši atšķirīgi. 2022. gadā no Rīgas nosūtīto mežrūpniecības kravu galvenā mērķa tirgus statusu saglabāja Lielbritānija, uz kuras ostām nosūtīti aptuveni 35% no visiem kokmateriāliem. Kā atzīst Kristaps Klauss, koksnes produkcijas noiets vairāk nekā 100 valstu tirgos ir atšķirīgs, bet Lielbritānija joprojām ir lielākais dēļu noietu tirgus. Tai pašā laikā jāatzīmē, ka salīdzinājumā ar 2021. gadu šī plūsma ir krietni sarukusi (-38%). Mazāk kravu nosūtīts arī uz Nīderlandi (-48%) un Dāniju (-8%), savukārt lielāks apjoms nonāca Zviedrijas (+3%), Somijas (+33%), kā arī ASV ostās (+91%), un šo fenomenu eksperti skaidro ar cenu lielo pieaugumu, kas ražotājiem radīja vēlmi eksportēt savu preci uz ASV. Diemžēl gan jāteic, ka šāds cenu kāpums bija neilgu laiku un nepārsniedza 40 dienas gadā.

Šķeldas un granulas

Gada laikā pieauga šķeldas kravu apjoms (+80,6 tūkst. t). Eksperti arī šai situācijai rod skaidrojumu sankciju noteikšanā Krievijas un Baltkrievijas kravām, kā rezultātā Skandināvijas valstis zaudēja svarīgu šķeldas izcelsmes tirgu, tāpēc pieauga šķeldas eksports no Latvijas uz Skandināviju. Šķeldas eksporta palielināšanos varēja ietekmēt arī vasaras mēnešos Eiropā valdošā neziņa par resursu pieejamību, līdz ar to tika veidoti kurināmās šķeldas uzkrājumi. Savukārt visvairāk mežrūpniecības segmenta rādītājus Rīgas ostā ietekmēja lielais granulu eksporta kritums (-0,62 milj. t). Kā galveno problēmu eksperti te min izejvielu trūkumu granulu ražošanai un ražošanas izmaksu būtisku sadārdzināšanos. Arī salīdzinoši siltais rudens un ziema, kā arī sankciju piemērošana negatīvi ietekmēja granulu kopējo plūsmu.

►►► 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

"2022. gadā saražojām aptuveni par pusmiljonu tonnu granulu mazāk, un pamatā tās bija industriālās granulas, kas gāja eksportam uz Dāniju, bet jo īpaši uz Nīderlandi, kas arī atspoguļojas eksportēto kravu kritumā," skaidro Klauss. "Ja runājam par granulām, tad jāsaprot, ka ir divu veidu granulas. *Premium* granulām 2022. gadā piedzīvojām nenormālu cenu kāpumu – Latvijā tās maksāja 500 eiro par tonnu, bet daudzās Eiropas valstīs cena sasniedza pat 1000 eiro par tonnu, un šāds māj-saimniecību iepirkšanās bums parā-va līdzī arī izejmateriālu cenu kāpu-mu. Izmantodami izdevīgo situāciju tirgū, uz pieaugošo pieprasījumu un cenām, protams, reaģēja granulu ražotāji, kas centās iepirkt vairāk izejvielu un tādējādi tūlīt arī pacēla izejmateriālu cenas.

Otrs un lielākais granulu tirgus ir industriālās granulas, kuru cena aizvadītajā gadā arī pieauga divas līdz divarpus reizes, bet to ražotāji sadūrās ar problēmām: *premium* granulu pieprasījuma dēļ industriālo granulu ražotāji sāka izjust izejmateriālu deficītu un piedevām nevarēja sacensties ar to cenu vājprātu, kas valdīja tirgū. Rezultātā kritās ražošanas apjoms."

Runājot par šķeldas eksporta pieaugumu uz Eiropas valstīm, Kristaps Klauss atzīst, ka tas skaidrojams vispirms jau ar silto ziemu, kuras dēļ šķeldas patēriņš Latvijā bija krities un to eksportēja, un vēl eksporta pieaugumu veidoja tā šķelda, kas nebija pārstrādāta granulās. "Prognozējam, ka šķeldas eksports kritīsies, bet kļūdījāmies, jo domājām, ka granulas turēs konkurenci un mēs turpināsim tās eksportēt iepriekšējā apjomā, tomēr iznāca tā, ka eksportētājam granulu izejvielu," saka



Latvijas Kokrūpniecības federācijas izpilddirektors. "Lai gan kopumā koksnes kurināmā patēriņš Eiropā pieaug, domāju, ka 2023. gadā pārkrauto kravu apjoms ostās varētu kristies, un tas saistīts ar kokrūpnieku cerībām, ka tirgus normalizēsies, šķeldas un malkas cenas nokritīsies līdz saprātīgam līmenim, sakārtosies ražošana, atkal ražosim granulas un varēsīm tās eksportēt. Tieši šī varētu būt slikta ziņa ostām, jo granulas ir daudz kompaktāks produkts, kas tonnu ziņā noteikti samazinās pārkraušanas apjomus."

Kokmateriālu ģenerālkravas – dēļi, zāģbaļķi utt.

2022. gadā palielinājās arī kopējais kokmateriālu ģenerālkravu daudzums, un tas saistīts ar zāģbaļķu importa plūsmas pieaugumu no Zviedrijas un Norvēģijas, kas salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu palielinājās vairāk nekā divkārt. Vienlaikus no Rīgas nosūtīto kokmateriālu ģenerālkravu daudzums (apajkoki, dēļi u.tml.) 2022. gadā saruka (-4%), kas tiek skaidrots ar ekonomiskās aktivitātes un līdz ar to pieprasījuma mazināšanos tradicionālajos eksporta tirgos, tai skaitā Lielbritānijā.

Latvijas Kokrūpniecības federācijas izpilddirektors Kristaps Klauss atzīst, ka Baltijas valstis ir kļuvušas par dārgāko zāģbaļķu reģionu, un cenu starpība ar citiem reģioniem ir ļoti ievērojama. "Aptuveni divdesmit

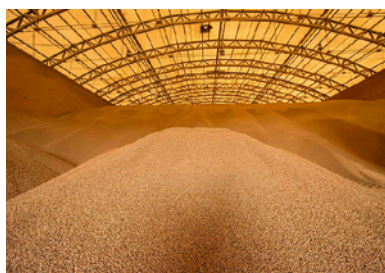
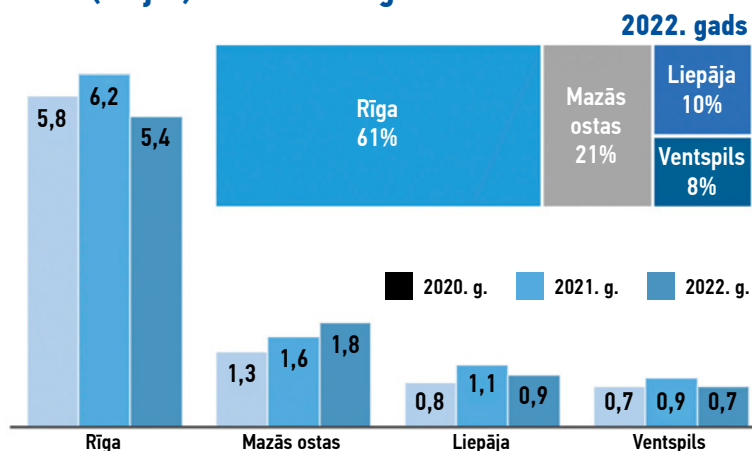
procenti no Latvijā pārstrādātajiem zāģbaļķiem nav Latvijas izcelsmes, jo mūsu zāģētavas ir tik jaudīgas un konkurētspējīgas, ka zāģbaļķi tiek iepirkti ne tikai Latvijā, bet arī ārpus tās. Jau vairāk nekā desmit gadus ievadam vairāk skuju koka zāģbaļķu nekā izvedam. Ja Latvijā zāģbaļķi vidēji tiek pirkti par 110 līdz 120 eiro par kubikmetru, tad Zviedrijā zāģētavas vērtos tas maksā vidēji 80 eiro, un līdzīgi ir arī Somijā. Protams, transporta izmaksas ir pietiekami lielas, tomēr šodienas situācija ar cenām Latvijā mums dod pamatu importēt šo produktu no Zviedrijas un Somijas."

Runājot par pieaugušo papīrmalkas eksportu uz Skandināvijas tirgu 2022. gadā, eksperti pauž viedokli, ka arī tas ātri reaģēja uz Krievijas un Baltkrievijas kravu aiziešanu no koksnes tirgus, kur tikai Krievijas kravas vien veidoja 10% no visas bērza papīrmalkas, kas nepieciešama celulozes rūpniecībai un papīra ražošanai. Kā skaidro Kristaps Klauss, Zviedrija un Somija veica ārkārtīgi agresīvu iepirkumu politiku Baltijas valstīs, kad Latvijā par papīrmalku tika maksāts divas, bet par bērza papīrmalku pat trīs reizes vairāk, nekā šo produkciju Zviedrija un Somija iepirka savu valstu tirgū. "Tieši šā iemesla dēļ ievērojami pieauga papīrmalkas eksports uz Zviedriju un Somiju. Raugoties no mežu īpašnieku skatu punkta, ir saprotams, ka viņi izmantoja izdevīgāko cenu piedāvājumu tirgū,

bet tas diemžēl izjauc iepriekšējo kārtību, kad nosacīti lētais sīkbalķis, ko varēja pārstrādāt dēlī, 2022. gadā kļuva tik dārgs, ka no zāģbalķa kļuva par papīrmalku, un tas arī bija pamats papīrmalkas eksporta pieaugumam uz Zviedriju un Somiju,” saka Klauss. “Kas attiecas uz dēļu eksportu šogad, tad jāņem vērā, ka ir zudis viens miljons kubikmetru no Baltkrievijas dēļu importa, ko nevar kompensēt ne ar ko, šī niša ir zudusi, kas liek prognozēt, ka dēļu eksports noteikti kritīsies.

Ja 2022. gadā piedzīvojām cenu kāpuma vājprātu, tad jau 2022. gada ceturtajā ceturksnī izjutām tik nenormālu cenu kritumu, kas daudzus Latvijas ražotājus ir novedis tuvu izmisumam. Cenu kritums turpinās arī 2023. gadā, un pašlaik labs ir vienīgi bērza saplākšņu tirgus, visos pārējos segmentos aina ir ļoti bēdīga. Kā jau mēdz būt, aukstākais laiks parasti ir pirms rītausmas, un kokmateriālu tirgū mēs tagad esam īsi pirms rītausmas. Tas gan nenozīmē, ka, uzlecot saulei, tūlīt sajūtīsim temperatūras pakāpšanos, un ar to gribu teikt, ka kokmateriālu tirgū joprojām turpināsies ziema ar nelielu cerību uz atkusni. Domāju, ka cerīgāks noskaņojums varētu iestāties pirmā ceturkšņa beigās un otrajā ceturksnī. Divi gadi ir aizvadīti *force majeure* apstākļos, un nevaru uzņemties atbildību apgalvot, ka šādi apstākļi vairs neatkārtosies, jo neviens taču neparedzēja ne pandēmiju, ne karu Ukrainā. Ja pieņemam, ka nenotiek *force majeure*, tad varētu cerēt, ka neatkārtosies pagājušā gada nenormālais cenu pieaugums un mēs nepiedzīvosim pašu jaunāko recesiju, tomēr jāapzinās, ka stagnācija jau ir iestājusies. Pusi no visas koksnes produkcijas Eiropa izmanto būvniecībā, otro un trešo vietu daļa koksnes kurināmais un iepakojums, un šie trīs – iepakojums, būvniecība un enerģētika – veido aptuveni astoņdesmit procentus no visas koksnes patēriņa Eiropā, tāpēc tieši caur šo prizmu tad arī jāskatās uz tālākām norisēm tirgū, un šajā ziņā es neredzu, ka te varētu notikt kādas būtiskas pārmaiņas. Būvniecība tajā nišā, par ko interesi uztur kokrūpnieki, būs ar recesiju, tirgus būs nogaidošs, un paredzams, ka varētu pieaugt tikai koksnes enerģētikas apjomi.”

Latvijas ostās pārkrautās mežsaimniecības kravas (milj. t) 2020.-2022. g.



Situācija Rīgas ostas uzņēmumos ar mežrūpniecības kravām

2022. gadā mežrūpniecības kravas Rīgā apkalpoja 15 stividorkompānijas, un apjoma kritums šajā

segmentā reģistrēts 11 stividoriem. Lielākie kokmateriālu kravu apstrādātāji pārskata periodā bija SIA “Rīgas universālais termināls”, SIA “Jaunmīlgrāvja ostas kompānija”, SIA “WT Terminal”, SIA “Rīgas centrālais termināls”, SIA “Rīga Nordic Terminal”, SIA “KS Terminal” un SIA “B Port”. Minētās septiņas kompānijas 2022. gadā kopā pārkrāva 88% no visām caur ostu sūtītajām kokrūpniecības kravām.

Tāpat kā iepriekšējos gados līdera pozīcijas šajā segmentā saglabāja SIA “Rīgas universālais termināls”, kas bija lielākais stividors visos kokmateriālu veidos, tomēr līdz ar granulu plūsmas samazināšanos pārkrauto kokmateriālu daudzums 2022. gadā bija par 12% mazāks nekā iepriekšējā gadā. Biedrības “Rīgas brīvostas padome” valdes loceklis un līdz 2022. gada 31. decembrim SIA “Rīgas universālais termināls” izpilddirektors Jānis Kasalis ir pārliecināts, ka tieši kokrūpniecības kravām ir ļoti liela nozīme Latvijas tautsaimniecībā, un tas visnotaļ attiecas uz importa un eksporta nodrošināšanu. Tieši tāpēc “Rīgas universālais termināls” jau kopš 2003. gada akcentu ir licis uz koksnes kravu apstrādi un, attīstot šo biznesa segmentu, divdesmit gadu laikā stabili ir kļuvis par lielāko spēlētāju.

“2022. gadā būtiski kritās skaidu plākšņu eksports uz Ameriku un Eiropu, un tas vistiešākajā veidā bija saistīts ar sankciju noteikšanu tām

▶▶▶ 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

kravām, kas nāca no starptautiskiem uzņēmumiem Krievijā un Baltkrievijā un caur Rīgas ostu tika tālāk sūtītas uz ASV un Eiropu, un tas bija diezgan liels apjoms,” skaidro Jānis Kasalis. “Otrs iemesls, kāpēc kritās kravu apjoms gan mūsu uzņēmumā, gan Rīgas ostā kopumā, bija siltā ziema, kad daudz mazāk tiek patērēts kurināmais. Tas arī ievērojami samazināja koksnes granulu eksportu un padarīja pārdošanas procesu daudz sarežģītāku, neļaujot sasniegt plānoto apjomu. Bet trešais iemesls



Jānis Kasalis.

ir recesija pasaules ekonomikā, ko sākam izjust jau 2022. gada septembrī un oktobrī, kad eksporta kravu apjoms gan uz ASV, gan citām valstīm, gan konteineros uz Āziju, ne tik daudz uz Ķīnu kā uz Dienvidkoreju un Japānu, nokritās gandrīz uz pusi. Pieminētie trīs iemesli, protams, ietekmēja apstrādāto kravu apjomu, kas, neskatoties uz sarežģīto situāciju, tomēr ir bijis pietiekami labs.”

Ar prognozēm 2023. gadam Jānis Kasalis ir ļoti piesardzīgs, tomēr viņš ir pārliecināts, ka naīvi būtu cerēt uz kravu apjoma palielināšanos, jo nav redzama situācijas uzlabošanās. Tāpat ir skaidrs, ka sankcijas netiks atceltas un karš joprojām turpinās. “Mūsu fokuss aizvien ir uz enerģētiku ar pievienoto vērtību, jo redzam, ka tuvākajos gados Eiropas tirgū vēl būs pieprasījums pēc biomasas, tāpēc attīstām tehnoloģijas un kāpinām kapacitāti, lai nodrošinātu nepieciešamo eksporta apjomu. Ja runājam par citiem virzieniem, tad gaidīsim ekonomikas atlabšanu, un brīdī, kad tas notiks, būs gatavi attīstīt pārējos tirgus segmentus,” saka Jānis Kasalis. ■

Anita Freiberga, RBP statistika



Ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs iepazīstas ar LSEZ attīstības plāniem

3. martā vienas dienas darba vizītē Liepājā ieradās LR ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs. Viens no vizītes mērķiem bija pārrunāt reģiona aktualitātes uzņēmējdarbības jomā. Ministrs iepazīs ar bijušās rūpnīcas “Liepājas metalurģs” teritoriju, kādu to Liepājas SEZ pārvalde pārņēma no bankrotējušā uzņēmuma, iepazīs ar nākotnes attīstības plāniem un lokālplānojumu perspektīvas uzņēmējdarbības vides attīstīšanai.

Ministrs uzsvēra, ka ministrija tiešā veidā nenodarbojas ar uzņēmējdarbības atbalstu, tās galvenais uzdevums ir rūpēties par investīciju un finanšu resursu piesaisti uzņēmējdarbībai, tai skaitā no ES struktūrfondiem. “Tad ir nepieciešama izpratne, kur paliek nauda, kas piesaistīta, redzēt piemērus un zināt, kāda ir uzņēmējdarbības vide, iespējas un uzņēmumi, lai pamato tu savu viedokli karstās diskusijās. Mēs pārrunājam bijušās rūpnīcas “Liepājas metalurģs” attīstības iespējas un vajadzības. Šobrīd ļoti aktuāls ir viss, kas saistīts ar zaļo kursu, klimata pārmaiņām, un tieši “Liepājas metalurģa” teritorija ļoti labi ierakstās. Tas varētu būt labs piemērs, kā transformēt ārkārtīgi piesārņotu padomju laika rūpnīcas teritoriju par modernu industriālu parku ar videi draudzīgām un uz



aprites ekonomiku vērstām rūpnīcām. Patiesībā, ja tas izdosies, tas radīs pamatu jaunām investīcijām un būs paraugs, kā attīstīt teritorijas citur Latvijā.”

“Caljan” jaunā rūpnīca ir labs piemērs, kādu vēlamies redzēt bijušo “Liepājas metalurģa” teritoriju. Ir ar ko salīdzināt. Vienā pusē žogam moderna ražotne, otrā degradēta teritorija. Pirms pieciem gadiem, noslēdzot nodomu protokolu par bijušās rūpnīcas “Liepājas metalurģs” teritorijas zaļo transformāciju un Liepājas industriālā parka izveidi, tā “ģenētiskajā kodā” tika ielikta ilgtspējīga domāšana, skaidri izvēloties izglītību, inovācijas un aprites ekonomikas pamatprincipus. Attīstot Eiropas zaļajam kursam atbilstošu industriālu parku, mums būs nepieciešams valsts atbalsts un finanšu resursi,” norāda Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmielevskis. ■

Uzsāk noslēdzošo posmu Ziemeļu vārtu infrastruktūras uzlabošanā

Karostas kanālā pie Oskara Kalpaka tilta tika veikta ģeoloģiskā izpēte, kas ir svarīgs priekšnoteikums projekta “Kuģu vadulu izbūve Liepājas ostas Karostas kanālā izgriežamā tilta rajonā – būvprojekta izstrāde, būvdarbi un autoruzraudzība” īstenošanai.

Turpat divu nedēļu garumā ar speciālu tehniku aprīkots kuģis veica inženierģeoloģisko izpēti gan ūdenī, gan kanāla krastos. Tas bija nepieciešams tālākiem aprēķiniem Oskara Kalpaka tilta balstu aizsargkonstrukciju jeb vadulu izbūvei. Veiksmīgai projekta īstenošanai piesaistīta inženierkonsultantu firma “Witteveen+Bos Latvia”. Pēc ģeoloģiskās izpētes datu apkopošanas tiks veikti aprēķini, lai varētu noteikt vadulu jeb caurulpāju izvietojumu un turpināt konstruktīvo elementu detalizācijas saskaņošanu ar speciālistiem. Vadulu izbūve paredzēta gan kreisajā, gan labajā pusē tiltam, kas aizsargātu šo tiltu no iespējamām avārijām. Pēdējā no tām notika 2006. gadā, kad tilta ziemeļu daļas balstā ietriecās neuzmanīga kapteiņa vadītais Gruzijas tankkuģis “Anna”, radot tik nopietnus bojājumus, ka tilts līdz rekonstrukcijas darbu beigām 2009. gadā nebija izmantojams. Aizsargbarjeras tiks projektētas tā, lai spētu atvērt straujā gaitā braucoša līdz pat 150 metru gara kuģa triecienu. Tā kā 1906. gadā būvētais tilts ir inženiertehnikas piemineklis, tiek domāts par to, lai jaunās konstrukcijas nebojātu tā vēsturisko izskatu.

Patlaban top tilta balstu aizsargkonstrukciju būvprojekts, bet reāli darbi



varētu sākties šā gada jūnijā, kas būs noslēdzošais ceturtais posms Liepājas SEZ pārvaldes īstenotajā projektā kuģošanas drošības uzlabošanai Karostas kanālā, kas tika sākts jau 2018. gadā. Projekta kopējās izmaksas ir 5,2 miljoni eiro, no kuriem 3,4 miljoni ir Kohēzijas fonda finansējums.

Uldis Hmieļevskis: “Kuģošanas un navigācijas drošības nekad nevar būt

par daudz, turklāt vēl labā atmiņā mums visiem ir negadījums ar tankkuģi “Anna” 2006. gada vasarā. Tas ne tikai prasīja ievērojamus finanšu ieguldījumus, bet arī no pārējās pilsētas uz vairākiem gadiem noslēdza svarīgu un aktīvu pilsētas daļu. Mēs to negribam vēlreiz pieļaut. Vadulu jeb tilta aizsargkonstrukciju izbūve ļaus apvienot vairākas lietas – uzlabos kuģošanas drošību, nodrošinās ekonomiskās aktivitātes pieaugumu ostas termināļos, kas atrodas Karostas kanāla krastos, un pasargās mūs visus no iespējamām negadījumiem nākotnē.”

Ivo Koliņš, Liepājas SEZ pārvaldes Tirgus izpētes un analītikas daļas vadītājs: “Pirmā komponente ir ostas Ziemeļu vārtu infrastruktūra, kuras ietvaros tika rekonstruēta Ziemeļu mola galva un Ziemeļu vārti aprīkoti ar navigācijas gaismām, lai tos var droši izmantot arī diennakts tumšajā laikā. Otrā komponente – Karostas kanāla atjaunošana, kuras ietvaros atjaunoja tā molus un pārbūvēja 1. piestātņi. Trešā komponente bija Karostas kanāla nakts apgaismojuma uzstādīšana. Ceturtā komponente – vadulu jeb atvairierīču uzstādīšana.”

UZZIŅAI

Liepājas SEZ pārvalde turpina ES Kohēzijas fonda projektu “Karostas kanāla un Ziemeļu vārtu hidrotehnisko būvju atjaunošana”. Uzsākta pēdējās komponentes īstenošana – vadulu jeb aizsargierīču uzstādīšana pie O. Kalpaka tilta balstiem. Projektu īsteno AS “BMGS”, kas iesniedza saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu. Līguma summa ir 2 370 583 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli.

Iepazīst Apvienotās Karalistes pieredzi atkrastes vēja parku apkalpošanā

Ventspils osta ģeogrāfiski ir īpaši labi piemērota efektīvai potenciālo atkrastes vēja parku apkalpošanai, tāpēc brīvostas pārvalde ir sākusī mērķtiecīgu darbu, lai jau pārdzamā nākotnē Ventspils osta varētu dot nozīmīgu pieeenu atjaunojamās enerģijas attīstībā. Šai nolūkā Ventspils brīvostas pārvaldes tirgus izpētes analītiķis Mārcis Nēliuss kopā ar citiem Latvijas un Igaunijas vēja industrijas pārstāvjiem iepazīnās ar Apvienotās Karalistes pieredzi šajā jomā.

Apvienotā Karaliste ir viens no pasaulē lielākajiem jūras vēja enerģijas tirgiem ar vairāk nekā 10 GW kumulatīvo uzstādīto jaudu un vērienīgiem plāniem līdz 2030. gadam sasniegt 50 GW, kas dod valstij lielu pieredzi, no kuras Latvija var mācīties. Latvijas un Igaunijas vēja industrijas nozares pārstāvju vizīti Apvienotajā Karalistē organizēja Lielbritānijas vēstniecība Latvijā sadarbībā ar "Aberdeen International Associates" (AIA).



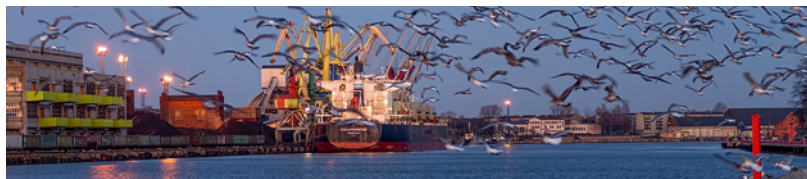
Šogad Ventspils brīvostas pārvalde plānojsi izstrādāt pētījumu par labāko risinājumu atkrastes vēja parku un saistītās infrastruktūras apkalpošanai ostā, kas ietvers arī jauna termināļa modelēšanu Ventspils Ziemeļu ostā. Tas ir viens no soļiem ilgtermiņa stratēģijā attīstīt atjaunojamās enerģijas ražošanas un apkalpošanas servisu Ventspils ostā.

Ventspils ir dziļūdēns osta ar piemērotu infrastruktūru dažāda veida kravu apkalpošanai. Tas apvienojumā ar dabas doto reģiona vējainību un līdz ar to augstāko ikgadējo saulaino dienu skaitu Latvijā padara Ventspili perfekti piemērotu atjaunojamās enerģijas ražošanas un servisa mezglā attīstībai. ■

Ventspils brīvostas pārvalde meklē jaunu pārvaldnieku

Pēc savstarpējas vienošanās ar Ventspils brīvostas valdi līdzšinējais Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Pūrmalis no 2023. gada 1. marta pārtraucis darba attiecības ar Ventspils brīvostas pārvaldi. Ievērojot labas pārvaldības principus,

jauno brīvostas pārvaldnieku plānots izraudzīties atklāta konkursa kārtībā. No 1. marta Ventspils brīvostas pārvaldes darbu vada Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks, Mārketinga un attīstības nodaļas vadītājs Igors Udodovs. ■



Pašvaldība un ostas pārvalde konfliktē par īpašumtiesībām

2022. gada 27. jūlijā Ventspils brīvostas valde pieņēma lēmumu ierosināt no brīvostas teritorijas izņemt 118 zemes īpašumus vairāk nekā 200 hektāru platībā. Ventspils valstspilsētas pašvaldībai vajadzēja septiņus mēnešus, lai daļēji atbildētu uz vēstuli un daļēji piekristu brīvostas pārvaldes ierosinājumam. Tā vietā, lai sakārtotu šo jautājumu un no brīvostas valdījuma izņemtu pašvaldībai tās funkciju veikšanai nepieciešamās platības, publiskajā telpā tiek izplatīta informācija, ka brīvostas pārvalde to neatdodot. Tā, piemēram, laikraksta "Ventis Balss" 16. februāra publikācijā "Veloparka iecere raisa karstas diskusijas" teikts, ka projektēt veloparku Talsu ielā traucē tas, ka zemesgabals atrodas brīvostas teritorijā, lai gan arī šo zemesgabalu Ventspils brīvostas pārvalde jau pirms vairāk nekā pusgada aicināja no brīvostas teritorijas izņemt.

Tomēr visneizprotamākā ir situācija attiecībā uz nekustamā īpašuma nodokļa maksājumu. Atšķirībā no citām līdzīgām institūcijām Latvijā Ventspils brīvostas pārvalde pašvaldībai vienmēr ir maksājusi nekustamā īpašuma nodokli par pašvaldības īpašumiem, kas atrodas brīvostas teritorijā un nav iznomāti. No tiem īpašumiem, kuros nenotiek vai vispār

nav iespējama kāda saimnieciskā darbība, brīvostas pārvalde attiecīgi nekādus ienākumus nesāņem. Gluži pretēji – brīvosta sedz izmaksas par pašvaldības īpašumu tīrīšanu, pļaušanu, kopšanu, kā arī vēl papildus maksā nekustamā īpašuma nodokli. Teritorijas uzturēšanai brīvostas pārvalde gadā izlieto vairāk nekā 1,2 miljonus eiro, bet nekustamā īpašuma nodokli pašvaldībai samaksā vēl ap 280 tūkstošiem eiro.

Tomēr šis gads nesis vēl vienu pārsteigumu. Saņemtajos paziņojumos par maksājamo nekustamā īpašuma nodokli par zemi iekļauti tādi saimnieciski neizmantojami pašvaldības īpašumi kā, piemēram, zeme zem diviem bērnu dārziem. Lai gan pēc būtības brīvostas robežās nekas nav mainījies, par šiem objektiem nodokli pašvaldība prasa pirmo reizi. Tas nozīmē, ka atbilstoši likumam Ventspils brīvostas pārvalde būs spiesta slēgt zemes nomas līgumus ar bērnu dārziem.

Ostu likumā teikts, ka ostas robežas nosaka Ministru kabinets pēc Satiksmes ministrijas, pašvaldības, ostas pārvaldes un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja ieteikuma. Šoreiz iniciatīvu sakārtot Ventspils brīvostas robežu jautājumu uzņēmās Ventspils brīvostas valde. ■

Salacgrīva – droša osta jahtotājiem

Tūrisma sezonas gaidās ir visas Latvijas jahtostas, tādēļ to pārstāvi aizrautīgi piedalās starptautiskajās ceļojumu un jahtu tūrisma izstādēs, kas pandēmijas iespaidā vairākus gadus tā arī palikušas tikai "uz papīra". Tikties klātienē ir dubultprieks, un arī Salacgrīvas ostas pārvalde aktīvi šopavasār izmanto iespēju par sevi vēstīt apvienotajā Rīgas plānošanas reģiona stendā Diseldorfā, Helsinkos, Stokholmā un citviet, kur vien rodami jahtu tūristi virzienā uz Baltijas jūras austrumkrasta ostām. Ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais ne bez lepnuma tikšanās reizē rāda ziņu no Helsinku tūrisma izstādes: "Gribētu atreferēt Helsinkos dzirdēto no burātājiem – Salacgrīvā ir vislabākā servisa ēka visā Baltijas jūrā." Un patiesi, realizējot Igaunijas–Latvijas Pārrobežu sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projektu "Uzlabota jahtu ostu infrastruktūra un ostu tīkla attīstība Igaunijā un Latvijā (EST-LAT Harbours)", 2020. gadā ekspluatācijā nodotā Salacgrīvas jahtotāju servisa ēka "Bura" jau iemantojusi tuvu un tālu viesu atzinīgas atsauksmes. Tur pieejamas visas nepieciešamās labierīcības – WC, dušas, veļas mazgāšana un žāvēšana, kā arī mājīga sauna, kas īpaši tuva skandināviem. Jahtu osta Salacas labajā krastā ir kuģošanai droša vieta, tā ļauj te ienākt peldlīdzekļiem ar iegrimi līdz 2,5 metriem. Burātāju rīcībā ir divas peldošās piestātnes ar tauvošanās pirkstiem, tauvošanās bojām un 40 jahtu vietām. Ikdienā Salacgrīvā darbojas airēšanas un jauno burātāju skola. Tūristiem vasaras sezonā rokas stiepiena attālumā no jahtu ostas ir restorāns "Ab initio" ar izsmalcinātām picām un kebabnīca "KasTe", kur vienmēr pieejams putujošs alus kauss.

I. Īstenais atgādina neaizmirst par Kuivižu ostu, kur SIA "Kuivižu osta" paredzējusi 90 m garu piestātni 35 jahtām un kuteriem, kuru iegrime nepārsniedz 2,5 m, bet garums – 35 m. Te attīstījies atpūtas un jahtu komplekss "Kapteiņu osta", kurā ietilpst viesnīca, kempings un restorāns "Il Capitano". Kuivižu ostas aktivitātes jauniešu burāt un airēt mācīšanā organizē biedrība "Kuivižu



jahtklubs", un viņu vasaras burāšanas skola ir iemantojusi nedalītu popularitāti. Šovasar te paredzēts Ziemeļvalstu jauniešu burāšanas čempionāts, kam pieteikušies turpat 300 dalībnieku. Rezumējumā jāatzīmē, ka Salacgrīvas ostas pārvaldes pārraudzībā esošās jahtu piestātnes ir kuģotājiem drošas, ar modernu aprīkojumu, bet pašas jahtu ostas modernas, ar laikmeta prasībām atbilstošu infrastruktūru. Te vienmēr tiek gaidīti "balto buru pavēlnieki", un, kā rāda statistika, visvairāk tie iekuģo no Igaunijas, Somijas, Zviedrijas un Vācijas. ■

Gints Šmanis

"Asian Freight and Supply Chain Awards 2022" par pasaules labāko ostu atzīta Singapūra, Eiropā par labāko nominēta Hamburgas osta

"Asian Freight and Supply Chain Awards" (AFLAS) balvas, kuru pasniegšanu rīko "Asia Cargo News", paredzētas labāko pakalpojumu sniedzēju, tostarp gaisa un kuģniecības līniju, lidostu un jūras ostu, loģistikas pakalpojumu sniedzēju un citus nozares profesionāļu godināšanai pavisam 40 nominācijās, lai starptautiskajai sabiedrībai demonstrētu, cik nozīmīga ir pakalpojumu kvalitāte, inovācijās, kā arī priekšzīmīga un uzticama pārvaldība.

UZZIŅAI

AFLAS ikgadējo balvu pasniegšanu organizē loģistikas žurnāls "Asia Cargo News", balsošanā iesaistot vairāk nekā 15 tūkstošus lasītāju un e-abonentu. Nominācijas kritērijus nosaka "Asia Cargo News", novērtējot tādus aspektus kā līderība, pakalpojumu kvalitātes konsekvence, inovācijas, klientu attiecību pārvaldība un uzticamība. Pēc sākotnējā novērtējuma katrā kategorijā no astoņiem labākajiem uzņēmumiem četri iekļūst finālā.

2022. gadā nominācijā "Labākā globālā jūras osta" par uzvarētāju jau otro gadu pēc kārtas tika atzīta Singapūras osta. Turklāt tā jau 34. reizi tika nosaukta par Āzijas labāko jūras ostu. Piešķirtais apbalvojums ir atzinība par Singapūras ostas ieguldījumu, palīdzot nodrošināt globālo piegādes ķēžu nepārtrauktu darbību, kā arī par tās vadošo lomu inovāciju ieviešanā pasaules jūrniecībā.

Hamburgas osta atzīta par labāko ostu Eiropā, un tā bija jau trešā reize pēc kārtas, kad Hamburga saņēma AFLAS balvu kategorijā "Eiropas labākā jūras osta".



Singapūras osta.



Singapūras Republikas ģenerālkonsuls Viktors Hui MPA vārdā saņem balvu no "Asia Cargo News" izdevēja Darena Bārtona.

Hamburgas ostas mārketinga direktors Aksels Materns, pateicoties par izrādīto godu, puda gandarījumu, ka Hamburgas osta saglabā savu labo reputāciju Āzijas klientu vidū. "Tikt atzītai par labāko jūras ostu Eiropā ir liels gods, jo īpaši šajos tik sarežģītajos laikos. Tas liecina, ka starptautiskās konkurences apstākļos Hamburgas osta turpina veiksmīgi strādāt un apliecināt sevi kā universālu, uzticamu un modernu ostu," sacīja Aksels Materns.

Par labāko konteinertermināli Āzijā tika atzīts "Colombo International Container Terminals" Singapūras ostā, par labāko konteinertermināli Eiropā "Europa Terminal" Antverpenes ostā, par labāko kravu pārveidatāju līnijā Āzija – Eiropa "Maersk Line", bet par labāko globālo jūras kravu pārveidatāju CMA CGM.

"Asia Cargo News" informācija



Hamburgas osta.

Lai cilvēks varētu justies komfortabli

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas Hidrogrāfijas grupas navigācijas iekārtu elektromontieris Aigars Kalniņš saka, ka cilvēkam, kurš dzīvo Liepājā, saistība ar jūru ir pastāvīga un neizbēgama. Viņš pats Liepājas ostā strādā kopš 1994. gada, kad ostas Hidrogrāfijas grupa tikai sāka veidoties.

“Veidojot hidrogrāfijas dienestu, viss tika pārņemts no padomju militārajām struktūrām. Savukārt darbiniekus apmācīja rietumvalstu, tai skaitā ASV speciālisti. Piemēram, no Amerikas bija atbraucis admirālis Jurisons, arī hidrogrāfs, kurš strādājis dažādās valstīs. Viņš mācīja, kā apieties ar navigācijas zīmju akumulatoru baterijām, blokiem – visu, kas nāca no rietumu, ne vairs austrumu puses. Arī mūs sūtīja mācīties uz ārvalstīm, konkrēti mani uz Somiju. Pirms tam mana profesija bija metālu apstrādes meistars,” atceras A. Kalniņš.

30 gados daudz kas mainījies. “Ir bijušas reorganizācijas un restrukturizācijas, taču Hidrogrāfijas grupa pastāv joprojām, mēs joprojām ejam jūrā un gādājam par navigācijas līdzekļiem. Liela loma bijusi hidrogrāfijas vadītāja Edvīna Zvirbuļa, Hidrogrāfijas grupas vadītāja Daiņa Engēļa spēkam un uzņēmībai. Savulaik mūsu Hidrogrāfijas grupa personāla ziņā bija daudz lielāka, katrā bākā vien bija gan dežuranti, gan strādnieki. Tolaik mums bija kādas padsmiņas bojas, tagad ir 82 zīmes. Sākām ar lampiņām ar kvēldiegiem, ar kvēlspuldzēm – grūti pat noticēt, kā pa šiem gadiem tehnoloģijas attīstījušās! Bet tā jau tas ir arī citās nozarēs,” spriež Hidrogrāfijas grupas speciālists.

Par sevi Aigars saka, ka viņam visu mūžu patīcis visu ko pētīt un izziņāt. Kopš 1976. gada viņa uzmanības lokā nonākušas bites, īpaši bišu ietekme uz cilvēkiem. Lai apgūtu jaunas zināšanas par interesējošo jomu, viņš beidzis divu gadu apmācību Latvijas Lauksaimniecības universitātē, iegūstot biškopja pētnieka specialitāti. Pēc tam, lai vairāk apgūtu arī tīri praktiskas ar biškopību saistītas lietas, mācījies Vecbebru tehnikumā.

“Piecus gadus strādāju, pētot, kā bites ietekmē cilvēkus un cilvēku veselību. Protams, bija nepieciešamas



zināšanas medicīnā, un es izmācījos par masieri. Sāku veidot pozitīvu, cilvēkiem patīkamu vidi. Cilvēks ir gan bioloģiski, gan ķīmiski aktīva būtne. Ir gana daudz cilvēku, kuri meklē un neatrod atbildes uz jautājumiem – kas es esmu un ko es šajā pasaulē daru? Vai cilvēks ir rīcībspējīgs tikai ar savām smadzenēm, vai tomēr kāds viņu vada? Kurš tad ir galvenais – biškopis vai bite? Protams,

cilvēka smadzeņu apjoms pret bites ķermeni ir ievērojams, bet kāds ir intelekts? Bite ir fantastiska iekārta, tāpat kā cilvēks. Kālab cilvēks ir radīts? Viena no daudzajām teorijām pierāda, ka cilvēks ir bioloģisks robots, kas radīts derīgo izrakteņu iegūšanai. Kad augstākā vadība cilvēkus pameta, viņi sāka veidot populāciju. Bet kādēļ radītas bites? Un kas notiks ar cilvēku, ja nebūs bišu? Var jau runāt par mākslīgiem procesiem, tomēr tie ir ierobežoti,” Aigars dalās ar viņa uzmanības lokā esošiem jautājumiem.

Aigars Kalniņš arī lasa lekcijas, kā pats saka, laiku pa laikam, tā dāļties ar iegūtajām zināšanām. Protams, neizbēgams ir jautājums par cilvēka saskarsmi ar apkārtējo vidi, par to, kā mēs apkārtējo vidi uztveram. “Ekosistēma darbojas kā viens vesels. Ja mēs sākam kaut ko mainīt, tas agri vai vēl ietekmē arī mūs pašus. Mani pētījumi ir vērsti uz to, kā cilvēks varētu justies patiešām

▶▶▶ 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

komfortabli, nekaitējot pats sev. Ja cilvēkam ir iekšējs stress, ar ko viņš netiek galā, tad sākas depresija. Šādā gadījumā visbiežāk sākam izmantot antidepressantus, bet tiem ir gan pozitīva, gan negatīva ietekme. Ja biškopim zūd enerģija un viss šķiet apnicis, viņš pieiet un pastāv pie stropa, un rodas jauna enerģija. Tas ir novērots jau sen, bet kāds tam iemesls, kā tas darbojas? Es meklēju avotus, meklēju skaidrojumu," stāsta pētnieks.

Savu meklējumu rezultātā Aigars pievērsies apiterapijai jeb gulēšanai "bišu gultā". "Tas ir relaksācijas veids – cilvēks guļ īpašā mājiņā, kur zem gulvirsma atrodas bišu stropi. Cilvēku ārstē gan bišu radītā vibrācija, gan siltums, gan medus un propolisa izgarojumi no stropiem. Tas, protams, ir milzīgs darbs, visu sagatavot un uzturēt tā, lai būtu maksimāli komfortabli. Jāparūpējas par katru sīkumu, piemēram, lai neviena bite neieklūst telpā, kurā atrodas cilvēks, jo katrs organisms ir savādāks, un nevar prognozēt, kā var iedarboties bites dzēliens. Pašlaik man nav laika, lai apkalpotu un dotu iespēju cilvēkiem izbaudīt šo metodi," atzīst biškopis.

Aigars nodarbojas ar bitenieka darbu, kā pats saka, vietējai aprītei, taču visam pamatā ir pētniecība. "Pētījumiem man pietiek ar 20 bišu saimēm," viņš paskaidro.

Otrs Aigara Kalniņa vaļasprieks ir nūjošana. "Ar nūjošanu nodarbojos apmēram gadu. Pirms kovidā gāju uz fitnesa zāli, sākās pandēmijas ierobežojumi, un man pietrūka ierasto fizisko aktivitāšu. Tad satiku entuziastus, kuri aicināja nūjot! Tā arī tas sākās. Patiesībā nūjošana – tā ir .filozofija, tas ir dzīvesveids! Ir svarīgi, ka nūjotāji visu laiku atrodas dabā, un Latvijas daba taču ir tik skaista un iedvesmojoša, tikai to jāprot saredzēt. Esam gājuši visdažādākajos laika apstākļos, arī tad, kad apkārt vētrā koki lūzt. Ir tādas distances, par kurām iedomājosies vien šķiet – nekādā gadījumā, tad gals būs klāt! Taču tā visa ir tīrā psiholoģija. Cilvēks bieži vien pats neapzinās un nenovērtē savas spējas. Ne velti saka, ka viss ir galvā," uzsver Aigars.



Viņš jau paguvis piedalīties četros Latvijas nūjošanas čempionāta posmos, trīs reizes savā grupā ieņemot otro un vienu reizi trešo vietu, kā arī pasaules čempionātā, kas pagājušajā gadā notika Latvijā. Aigara pētnieka gars neliek viņu mierā arī nūjot – viņš pēta pasaules labāko nūjotāju tehniku un ir sapratis, ka nav neiespējami viņus apsteigt. Aigara "komforta distance" ir 10 kilometru. Taču sacensības nav galvenais. "Esmu nūjojis gan Aglonā, gan Jūrmalā, esam piedalījušies Ventspils svētkos un vairākkārt dažādos pasākumos Lietuvā. Lietuvas Neatkarības svētkos trasē devās 3500 cilvēku! Mēs stabili bijām pirmajā simtā! Man ir gadījies arī nūjotot nomaldīties, pat divreiz, arī sacensībās, tādēļ vienā no čempionāta posmiem paliku trešajā vietā," atzīst Aigars.

Kā garāmeļot Aigars piemin arī to, ka darba kolektīvā viņam nav konkurentu dambrete turnīros, turklāt viņš nekad neizvairās no iespējas izmēģināt kaut ko jaunu – tā 2017. gadā starptautiskā hidrogrāfu samitā Somijā viņš izcīnījis pirmo vietu zviedru kaujas cirvju mešanā, savukārt 2019. gadā kopā ar komandu veiksmīgi startējis "Pūķa laivu" sacensībās Klaipēdas svētkos.

Aigars Kalniņš, stāstot par saviem vaļaspriekiem, rada pārliecinošu iespaidu par cilvēku, kurš pastāvīgi izaicina gan savu prātu, gan fiziskās spējas.

Sarma Kočāne

Par Daugavas plostniekiem un viņu amatu

Nekāda pasaules vara vīru vairs nespēs saistīt pie mājas, kad Daugavā dunēdami auļo pavasara ūdeņi. Tas ir brīdis, kad pamostas un sāk runāt senču asinis. Visvairāk Jēkabpilī, Krustpilī un Gostiņos, pilsētā pie Aiviekstes grīvas, dzīvo senas Daugavas plostnieku dzimtas, kas kā mantojumu no paaudzes uz paaudzi pārņem šo goda un briesmu pilno amatu. Par Daugavas plostniekiem pētījumu veikusi Jēkabpils pilsētas bibliotēkas bibliogrāfe ANITA RUBINE.

1945. gadā avīze "Cīņa" raksta: "Tiklīdz pa upēm jūrā iepeld milzīgie ledus kalni, Daugavas plostnieki velk kājās garos zābakus, bāž krietnu vīkšķi tabakas makā. Viņiem priekšā garš ceļš pāri Daugavas krācēm un sēkļiem. Plostnieka darbs nav viegls. Tiem jāprot ne vien ar skāļām dziesmām birdināt ievu ziedus Daugavā vai izdzert 2 litri alus vienā pagēmienā, bet arī cilāt smago plostu airi un izturēt pavasara aukstās nakts plānajā būdā uz plostu. No smagā aira cilāšanas viņš kļūst stiprs kā lācis, no vēja un saules – tumšs kā moris. Nieks viņam ar vienu roku ievilkta laivā 120 kg smago dzelzs enkuru vai iztriekt no nomaies kroga 12 dīkdieņus."

Leģendām un nostāstiem apvītais plostnieka amats ar romantisku vaļarēšanu pie ugunsкура un saldserīgām dziesmām par dailjavām un dzimteni patiesībā bija sūrs, fiziski smags un bīstams. Taču tas bija arī cienīts un pārmantojams amats, kas tika nodots no paaudzes paaudzē, jo Daugavas straume kā vislētākais koku transportēšanas veids tika izmantota jau no 16. gadsimta. Bet 19. gadsimts un 20. gadsimta sākums bija plostu ēras zelta laikmets.

Daugavas plostošanas vēsturē rekordskaitlis tika sasniegts pirms Pirmā pasaules kara – vairāk nekā 22 tūkstoši plostu 1911. gadā. Pludināšanas darbos tad iesaistījās ap 40 tūkstošiem cilvēku. Daugava bija maizes devēja daudzām jēkabpiliešu ģimenēm līdz Otrajam pasaules karam un arī vēlāk – līdz pat 60. gadiem.



Kas tie tādi malači?

To vislabāk, protams, varētu pastāstīt paši plostnieki vai viņu pēcteči, bet aprakstos teikts: "No krautuves balķus vienu pēc otra grūda ūdenī, tad ar ķekšiem salika vajadzīgajā rindā (rindā bija pat 30 līdz 40 balķu) un sasēja, ar tievāko galu pa priekšu, lai mazāka pretestība. Plostus sēja no priedēm un eglēm, pa starpām iesienot ātri grimstošo bērzu. Daugavas plosti sastāvēja no 6–8 posmiem jeb plenīcām, kas cita aiz citas virzījās pa upi kā vilciens ar vagoniem un bija līdz pat 70 metrus gari.

Lielākajās upēs plostus pludināja karavānās, piemēram, Daugavā pa 10–11 plostiem vienā reizē. Tātad vajadzēja sarunāt un nolīgt vismaz 10 pieredzējušus plostniekus – stūrmaņus jeb korņikus. Labākā līkoku vieta bija krogs. Kad potenciālie kandidāti bija sasaukti kopā, tika uzlikts brandavīns, tad noslēgti līgumi.

Savukārt korņikiem vēl vajadzēja sameklēt sev divus trīs palīgus jeb malačus. Reizēm malača vietu dabūja korņika jaunākie brāļi vai dēli, pat sievas un meitas. Lai gan uzskatīja, ka sievietes uz plostu drīzāk nes nelaimi, finansiālie apsvērumi vilināja

riskēt. Plostnieces sevi sauca par dailjavām straumeniecēm, bet vīri tās dēvēja par "vārnām" un lūkoja, lai vienā karavānā vairāk par divām "vārnām" nebūtu.

Plosti tika laisti līdz Doles salai, tur tos sasēja vēl garākā virtenē un līdz koku ostai vilka ar velkoni.

Pašas bīstamākās krāces sākās lejpus Jēkabpils apmēram 25 km garumā. Rūdītākie plostnieki zināja no galvas katru krāci un sēkli, katrai bija arī savs nosaukums. Pabraucot garām Zelķu tiltam, esot bijis pieņemts mest ūdenī naudu kā ziedojumu Augstākai varai, lai laiž bīstamai vietai laimīgi garām. Daugava tur bija pilna monētām.

Ja līdz Jēkabpilij krievu plostu braucēji varēja uzdziedāt kādu dziesmu laika īsināšanai, tad upes posmā no Jēkabpils līdz Maruškai nebija laika pat nospļauties. Tāpēc Jēkabpilī plostus "noara" jeb ar īpaša mieta – arkla un troses palīdzību apstādināja, un Zvanītāju krogā sākās loču ligšana. Tie bija vīri, kas pārzināja krāču vietas un prata izvadīt plostus cauri Pirkāžai, Priedulājām, Grūbei jeb Pļaviņu rumbai, Trakajam atvaram pie Gostiņiem, Brodņai, Zvirbuļu, Ķeguma krācēm, Bulenim. Piemēram, daudz plostu avarēja Ķeguma krācēs, kur bija liels akmens, ko plostnieki sauca par "razbojņiku". Visā plostu ceļa garumā katrai krācei, atvaram, sēklim, akmenim vai upes krasta līkumam bija savs vārds, nosaukums, piemēram, Aldiņš, Kapu sēklis, Kumeļu stūris, Vilku radze, Annas straume, Lašu nārsts, Kraukļa straume u.c.

▶▶▶ 48. lpp.

►►► 47. lpp.

Latviskot tomēr neizdodas

Lai gan plostnieka amats Latvijā ir pazīstams jau kopš senatnes, tomēr Daugavas plostnieki galvenokārt bija krievi, baltkrievi un poļi. Pludināšana bija pelņas avots.

20. un 30. gados presē parādījās aicinājumi latviskot plostnieku terminoloģiju. Sašutuši pilsoņi sūdzējās par rupju krievu lamuvārdu atbalsošanas Staburaga klintī. Krievu plostnieki šo vietu dēvēja par *Čortova boroda* (Velna bārda). "Jēkabpils Vēstnesis" 1926. gadā sodās: "Katru gadu, no agra pavasara līdz vēlam rudenim, kad plosti iet pa krācēm, tad stipri un tālu atbalsojas plostu vadītāju krieviskās komandas vārdi mūsu Daugavas skastajos krastos. Šeit tauta ir skaistas teikas darinājusi, šeit mūsu lielie dzejnieki ir paliekošus kultūras darbus radījuši, šeit jaunatne grib redzēt un dzirdēt, domāt un just tikai latviski. Bet kāds negatīvs iespaids tad paliek, kad no lejas atlido skarbie krieviskie vārdi." Vēl jo lielāku sašutumu izraisīja tas, ka komandētāji un rupekļi bija "mūsu pašu

plostnieki". Kurzemes un Vidzemes upju plostnieki latvisko terminoloģiju vismaz daļēji pieņēma, turpretī *pravo – jevo!* būšanu uz Daugavas izravēt neizdevās.

30. gados PSRS plostnieki Rīgā piesaistīja uzmanību ar to, ka steigza iepirkt zābakus, cirvjus, vīles un citas noderīgas mantas. Latvijas pilsoņiem bija grūti saprast, ka padomju



zemē tā visa trūkst. Avižnieki, kam 30. gados izdevās pie korteliša parunāt ar padomju plostniekiem, uzzināja, ka pirms robežas atbildīgie karavānas "komisāri" liek tiem nomest noskrandušo apģērbu un izsniedz jaunu, kas pēc tam pašiem no savas algas jāapmaksā.

"Jaunākās Ziņas" rakstīja: "Plostnieki uzcirtušies: zilas blūzes, pelēki lietusi mētelī, žokejcepures, kājās gari zābaki – visiem pēc vienas šnites. Nesmēķē vairs avīzē tito mahorku, bet apzinīgi sūc angļu pīpes."

Plosti tika izmantoti arī nelegālai komunistiska satura literatūras ieviešanai Latvijā (gumijas maisos zem plostiem). 1930. gada vasarā jēkabpiliešu sašutumu izraisīja trīs krievu plostnieku izrunāšanās viesnīcas "Bellevue" restorānā. Tie bija bjaustījušies, ka "mūsu Vorošilovs jūs visus noslaucīs no zemes virsas" un "jūsu Latvijai mēs splaujam virsū". Plātišanās beidzās ar to, ka trijotne nonāca Jēkabpils cietumā. Pēc arestā pavadītiem diviem mēnešiem viņus no Latvijas izraidīja. Kompānijā ar komunistiskajām idejām no austrumiem plostos varēja ierasties arī tīfs, holera un citas lipīgas slimības, tāpēc bija ierīkoti sanitārās kontroles punkti, arī uz robežas, taču dezinficēšana un obligāta iešana pirtī notika tikai Rīgā.

20. gadsimta 20. gados koku tranžīta noteikumi paredzēja uz robežas rakstīt pieteikumu ar sīku pludināmo kokmateriālu uzskaiti, kā arī

multnieka pārbaudi uz plostā – pārtikas un alkohola krājuma kontroli. Piemēram, spirtotie dzērieni uz cilvēku diennakti nedrīkstēja pārsniegt ceturtdaļu pudeles, bet alus – trīs pudeles.

Krustpils un tās apkārtnē ir bijusi "Vislatvijas plostnieku centrs" vairāku gadsimtu garumā, vismaz saistībā ar Daugavu. Otra slavenākā plostnieku galvaspilsēta bija Strenči pie Gaujas.

Ja gribi būt plostnieks, tad dzer!

Krustpiliešu un jēkabpiliešu plostniekus nosacīti iedalīja divās grupās: vieni pie robežas pārņēma no Daugavas augšteces nākošos Krievijas plostus un vadīja tos līdz Rīgai, otri specializējās tikai plostu izvadīšanā cauri bīstamajām krācēm lejpus Jēkabpils.

Melsa, ka plostnieku neoficiālā devīze esot: "Ja gribi būt plostnieks, tad dzer, citādi velns tevi raus." Nav jābrīnās, ka Jēkabpils un Krustpils ārstiem vienmēr bija daudz darba, dakterējot kautiņos pārsistās skarbo un lepno plostnieku galvas. Plostnieku laikmets laikabiedru atmiņās saistās ne tikai ar garāmslidošiem uguns kuriem upē un ermoņiku pavadītām krievu plostnieku sērām dziesmām, kas vakaros skanējušas no Daugavas, bet arī ar stāstiem un presē lasītām ziņām par nežēlīgām dūru ciņām, līdz nomaļai pārmācītā palaišanu laivā pa straumi, noslīkšanas gadījumiem un gadījumu, kad plostnieku nospēra zibens.

Plostus pa Daugavu jāmāk vadīt, plostā kapteinim jeb korņikam jāzina upes plostojamie ceļi, krāces un zemūdens akmeņi. Ilgos piedzīvojumus daudzām Daugavas zemūdens klintīm doti skanīgi un atbilstoši nosaukumi. No Jēkabpils līdz Pļaviņām Daugavas gultnē bija vairāki ievērojami, tikai plostniekiem zināmi akmeņi: Lūsis, Razbainieks, Stirniņa, Žests, Ūdrupis, Lācis un Cūciņa. Un tie jau ir tik paši ievērojamākie, kas, lai nebūtu jāsauc "glābiet mūsu dvēseles!", jāapbrauc ar lielu uzmanību. Bebrulejā savukārt ir tādi iespaidīgi akmeņi kā Vilks, Dambis un Krustpineši. Sevišķi nikns esot bijis Vilks, ik pavasari apriņot pāris plostu. ■



INTERESANTI FAKTI

Daugavā no Krustpils līdz Jumpravai bijušas 45 krāces un akmens sēkļi, turklāt vairāk nekā puse no tiem koncentrējās pilsētas tuvumā no Krustpils līdz Aiviekstes ietekai.

No 15. līdz 19. gadsimta otrajai pusei strūgas bija galvenais kravu transportēšanas līdzeklis pa Daugavu.

Senā Jakobštate (Jēkabpils) izauga no plostnieku un strūdzinieku apmetnes. Pilsētā izvērsās dzīva tirdzniecība ar garāmbraucošiem kuģotājiem un preču pārvadātājiem.

1827. gadā Jēkabmiestā uz sēkļiem stāvēja 30 strūgas, kas netiek atpakaļ straumē. Krodzinieki priecājās, jo Daugavas krāces viņiem tādā veidā sagādā ienākumus no garāmbraucējiem.

1833. gadā Jēkabmiestā darbojas 56 krogi, strūdzinieki un plostnieki izdzer 8000 spaiņu degvīna gadā.

1852. gadā Jēkabmiestā ir 82 upes loči – cilvēki, kas labi pārzina šo krācaino Daugavas posmu.

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” sniedz kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedriem



LTFJA KKS “Jūrnieku forums” saviem paju biedriem sniedz šādus pakalpojumus:

- Kases operācijas
- Valūtas konvertāciju
- Termiņnoguldījumu pieņemšanu
- Kreditēšanu
- Konsultācijas finanšu jautājumos

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” piedāvā:

- Patēriņa aizdevumu
- Hipotekāro aizdevumu
- Aizdevumu automašīnas iegādei
- Aizdevumu mācību apmaksai
- Aizdevumu pret termiņnoguldījumu

Lai kļūtu par LTFJA KKS “Jūrnieku forums” paju biedru:

- Jābūt Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrības biedram (vai LTFJA biedra laulātajam (-ai), vai jau uzņemta biedra pilngadīgam bērnam, kura aroddarbs nav saistīts ar jūru)
- Jāiegādājas pamatpaja

Visi LTFJA KKS “Jūrnieku forums” biedri vienlaicīgi ir gan klienti, gan līdzīpašnieki

LTFJA KKS “Jūrnieku forums” paju biedri var izvēlēties sev piemērotāko aizdevuma veidu vai izmantot dažas iespējas atkarībā no viņu vēlmēm!



RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJAM 250

RĪGAS VĒSTURES UN KUĢNIECĪBAS MUZEJS AICINA UZ 250 GADU JŪBILEJAS SVĒTKIEM



Jubilejas gadā kopumā paredzēti daudzi un dažādi pasākumi, kuros ikviens atradīs kādu sev interesējošu tematu un nodarbošanos.

Senākā un viena no lielākajām un nozīmīgākajām Latvijas kultūrvēsturiskā mantojuma krātuvēm – Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs 2023. gadā atzīmē 250 gadu jubileju. Šajā gadā ar pateicību tiks pieminēts Rīgas rātes 1773. gada 22. februāra lēmums – apstiprināt pirmā publiskā muzeja dibināšanu Baltijā un nosaukt to par Himzela muzeju – *Himselsches Museum*. Lēmuma pamatā bija Rīgas ārsta Nikolausa fon Himzela (1729-1764) novēlējums nodot sabiedrības apskatei un izglītošanai privāto dabas un mākslas priekšmetu kolekciju. Jubilejas gada garumā ik mēnesi tiks eksponēti vēsturiski priekšmeti ar saglabājušos uzrakstu vācu valodā uz papīra etiķetes, kas atspoguļo 18. gadsimta retumu kolekcionēšanas tradīcijas un veido muzeja simbolisko saiti ar tā pirmsākumiem.