



JŪRNIEKS

NR. 3 (136) 2023



LTFJA

VICEPREZIDENTS

ANDREJS

UMBRAŠKO:

“Lielākā daļa no jūrnieku sūdzībām saistīta ar darba tiesiskajām attiecībām.”

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



Latvijas ostās novērš vēsturisko piesārņojumu

**Sekmīgi
finišējis
konkurss
“Enkurs”**

**Veikti SKLOIS
atjauninājumi
un izveidota
SKLOIS
atbalsta lapa**

**“Baltops 23”
pilnveido
sadarbību
NATO un
partnervalstu
starpā**





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2** Notikumi. Maijs – jūnijs
- 7** Dienesti sadarbosies, lai optimizētu kuģošanas drošības uzraudzību Daugavā
Auditori nekonstatē neatbilstības JA kvalitātes vadības sistēmā Nacionālajai bibliotēkai nodoti vēsturiski Latvijas piekrastes dziļumu mērījumu plāni
- 8** Lai mazinātu noslīkstot bojā gājušo skaitu, nepieciešama atbildīgo iestāžu sadarbība
- 9** Konkurss "Enkurs 2023" uzvar Ventspils, Liepājas un Alūksnes valsts ģimnāziju komandas
- 11** Sākusi darboties Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija
- 12** Labas lietas var paveikt, kopīgi strādājot
- 17** "Baltops 23" stiprina drošību Baltijas jūras reģionā
- 19** Īstas arodbiedrības pamats ir solidaritāte
- 21** "Jūrnieku forums" iesaka plānot savus izdevumus
- 23** Arī jūrniekam maksāt nodokļus ir labāk nekā nemaksāt

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 25** Diskutē par pirātisma apkarošanu
- 26** Pirātu uzbrukumu skaits samazinās, modrību tomēr nedrīkst zaudēt
- 27** Narkotiku kontrabanda saglabā pieauguma tendenci
- 28** Pastiprina drošības pasākumus Hormuza šaurumā
"Hanzevast Shipping" pilnībā atjauno flotes IT sakaru infrastruktūru
IMO aicina jūrniecības nozari atzīmēt "Women in Maritime Day"
- 29** Arvien pieaug kiberuzbrukumu draudi kritiskajai infrastruktūrai
Uz kruīza kuģa konfiscēti 95 kilogrami kokaīna

OSTAS

- 30** "PetroChina International" uzvar konkursā par gāzes termināļa apsaimniekošanu Roterdamas ostā
Roterdama attīsta krasta elektrostaciju būvniecības projektus
- 31** Statistika
Suecas kanāla ekonomiskā zona paraksta investīciju līgumus ar Ķīnas uzņēmumiem
Seminārā diskutē par riskiem amonjaka bunkurēšanas procesā
- 32** Noslēgti investīciju līgumi ostas mobilitātes un konkurētspējas projektiem
- 33** Rīgā notiek BPO konference
Ventspils brīvostas teritorijā sākti nopietni grunts attīrīšanas darbi
- 34** Liepājas ostas akvatoriju Karostā turpina attīrīt no padomju militārā mantojuma
Liepājas ostā vecās navigācijas zīmes nomaina pret jaunām un modernām
Somijas zinātniskais kuģis "Aranda" dod lielu ieguldījumu jūru un okeānu novērošanā
- 35** Zināšanas dod stabilitāti un pārliecību
- 38** Droši un ar labu ceļavēju burās

BRĪVBRĪDIS

- 41** Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs lepojas ar kuģu modeļiem
- 42** Katrs darbs tiek veikts ar prieku un mīlestību
- 44** Gaujas plostnieku prasmes iekļautas UNESCO Cilvēces nemateriālā mantojuma sarakstā
- 47** Reņģēdāju festivāls Salacgrīvā uzsit deviņo vilni



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Latvijas Žēģelētāju savienības (1.vāka ilustrācija), Sarmas Kočānes, Raiņa Struncēna, Astrīdas Meirānes, Anitas Freibergas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, RTU LJA, Limbažu novada Kultūras pārvaldes, EP preses dienesta, Eiropas ostu pārvalžu publicitātes foto, "Associated Press", ETA, AFLAS, ICS, ICC, MSC, IMO publicitātes foto, "Reuters", "WOMEN +SEA", youtube.com, AFP, EPA, flickr foto, Snapc, Roterdamas ostas publicitātes foto, BIMCO, UNODC foto. Foto no Līgas Cerasas, Rūdolfa Pundīņa, Askolda Hermaņa un Ingas Poles personīgā foto arhīva, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja un Strenču novada pašvaldības Tūrisma informācijas centra arhīva foto.

JA materiālus sagatavoja Sarma 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.

Ko tu dari, lai lietai piešķirtu ticamību?

Jūnija svētdienā pirms Jāņiem biju pasākumā Mērsraga baznīcā, kurā kalpo nu jau solidos gados esošais mācītājs Māris Ķirsons. 2013. gadā viņš atgriezās Latvijā no trimdas, bet dzīves lielāko daļu ir dzīvojis Kanādā un Amerikā. Savā uzrunā mācītājs teica: "Ja cilvēkam kaut kas ir svarīgs, tad viņa pienākums ir to apliecināt. Ja tev tas nav svarīgi, tad atzīsties. Tikai tad nerunāsim par mīlestību, ja neesi gatavs to apliecināt ar saviem darbiem. Ko tu dari, lai tai lietai piešķirtu ticamību – nevis principā, bet īstenībā? Ne velti saka, ka darbi runā skaļāk par vārdiem."

Darbi runā skaļāk par vārdiem. Ko tu dari lietas labā? Par to domājot, prātā nāk piedzīvotas situācijas un arī vēsturē ierakstīti notikumi, kas, pateicoties konkrēta cilvēka izlēmīgai rīcībai, mainīja ierasto notikumu gaitu un deva iespēju īstenoties kādai idejai. Vispirms tas ir Krišjānis Valdemārs un viņa ideja par jūrskolām. Ja tolaik Valdemārs būtu bijis tikai runātājs un katrā izdevības reizē klāstījis, cik lieliska doma ir jūrskolas, cik labi būtu, ja būtu, tad nekas arī nebūtu. Bet Valdemārs izlēmīgi rīkojās, un visā piekrastē cita pēc citas darbu sāka jūrskolas. Protams, laba iecere bez naudas paliktu tikai nepiepildīts sapnis. Ja Veides, Miķelsoni un Ainažu apkārtnes turīgākie zemnieki nebūtu ziedojuši savu grūti sapelnīto naudu skolas dibināšanai, diezin vai 1864. gadā durvis vērtu pirmā jūrskola Latvijā. Ja tāpat nerīkotos arī citu piekrastes ciemu vairāk vai mazāk turīgi ļaudis, tad jūrniecības izglītība Latvijā nebūtu kļuvusi par nacionālās pašapziņas rīku un pasaule, visticamāk, neiepažītu labu slavu ieguvušos latviešu jūrniekus.

Spoža ideja, ieinteresētība, aktīva rīcība, nesavtīgs atbalsts plus nauda – tāds ir veiksmīga pasākuma scenārijs. Ja kaut kas no tā visa pietrūkst, labu rezultātu varam arī negaidīt. Reāli visbiežāk pietrūkst divas lietas: ieinteresētība atbalstīt, ziedojot savu laiku, un ieinteresētība atbalstīt, piedaloties ar savu finansējumu. Būtībā tā ir spēja nolikt malā savu ego, paskatīties plašāk un tālāk, domājot par kādu kopīgu projektu vai tālāku nākotnes

vīziju. Taču dzīve rāda, ka cilvēkam nav tik viegli nolikt malā savas personīgās intereses. Ja tev kaut ko došu, ko saņemšu pretī? Vai tas, ko saņemšu, atsvērs to, ko būšu ieguldījis?

Jūrniecības savienības pilnsapulcē šogad piedalījās jūrniecības nozares sadarbības partneri, kuri prezentēja savus projektus un nākotnes vīzijas. Par iecerēm stāstīja Latvijas ostu uzņēmēji, kuri stāv biznesa pusē un pēlna naudu, tāpat par iecerēm stāstīja muzejnieki un "Latvijas jūrniecības gadagrāmatas" veidotāji, kuri bez finansiāla atbalsta nemaz nevar īstenot projektus. Tāpat bez finansiāla atbalsta neiztik konkursam "Enkurs", žurnālam "Jūrnieris", Jūras skautiem un vēl citiem, kuri izglīto, informē, rada un iedvesmo, taču tās nu galīgi nav sfēras, no kurām kāds atbalstītājs varētu gūt taustāmu labumu, tāpēc paldies visiem nesavtīgiem ziedotājiem, kuri, neskatoties uz grūtiem laikiem, tomēr atver savus makus un sirdis atbalstam. Mācītājs Māris Ķirsons jautā: "Ko tu dari lietas labā?" Un viņa paša darbi runā labāk par vārdiem. Tālajā 1980. gada 11. novembrī mācītājs Māris Ķirsons pievērsa pasaules uzmanību Latvijas vārdam, par ko rakstīja un rādīja mediji visā pasaulē. Viņš Eiropas Drošības un sadarbības apspriedes laikā Madridē, protestējot pret Baltijas valstu okupāciju, stāvēja uz Padomju Savienības karoga, tecinādams uz tā savas asinis.

Ko es varu darīt lietas labā? Šis ir jautājums katram no mums. Jo īpaši pašreizējos politiski, sociāli un finansiāli grūtajos laikos. "Svarīgi domāt, ko es konkrētajos apstākļos esmu gatavs darīt, kā varu izmantot savu prātu un savas iespējas? Cilvēkam ir jāsāk ar sevi. Ja tu uzdrīksties un kaut ko dari, tad pēc tam ir neizsakāms gandarijums, ka esi mēģinājis un esi godīgs pret sevi. Ja man Latvija ir svarīga, tad te ir tas, ko es daru Latvijas labā," tā uzskata Triju Zvaigžņu ordeņa virsnieks mācītājs Māris Ķirsons.

Radošām pārdomām piepildītus un priecīgu mirkļu pārplinus Jūras svētkus vēlot,

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Maijs – jūnijs



Edgars Rinkēvičs ievēlēts par Latvijas Valsts prezidentu

2023. gada 31. maijā par Latvijas Valsts prezidentu tika ievēlēts ilgga-
dējais ārlietu ministrs Edgars Rinkē-
vičs, kuru amatam virzīja koalīcijas
partija "Jaunā Vienotība".

Par viņu 3. kārtā nobalsoja 52 Saei-
mas deputāti, pret balsoja 35 depu-
tāti. Par otru kandidātu, "Apvienotā
saraksta" virzīto uzņēmēju Uldi Pī-
lēnu, balsoja 25 deputāti, pret 62.
Pret visiem kandidātiem balsoja 10
deputāti.

Preses konferencē pēc ievēlēšanas
Edgars Rinkēvičs uzsvēra, ka būs
politiski neitrāls prezidents un gan
savās, gan valsts un visu partiju
interesēs maksimāli vienādi izturē-
sies pret visiem spēkiem. Viņš arī
uzsvēra, ka viņam ir pieredze valsts
pārvaldē, kur bija jāievēro politis-
kā neitralitāte. "Es zinu, kā to darīt,"
sacīja Edgars Rinkēvičs.

Minhenē notiek "Transport logistic 2023"

No 9. līdz 12. maijam Minhe-
nē notika starptautiskā loģistikas,

mobilitātes, IT un piegādes ķēžu ri-
sinājumu izstāde "Transport logistic
2023", kurā kopīgā Latvijas standā
VIA LATVIA piedalījās Latvijas ostu
pārvaldes, ostu kompānijas un no-
zares sadarbības partneri. Šoreiz
izstādē bija ļoti plaša pārstāvniecī-
ba – aptuveni 2300 dalībnieku no
67 pasaules valstīm, kas prezentēja
savus pakalpojumus, produktus un
inovācijas.



Izstādi atklāja Vācijas transporta
ministrs Folkers Visings, uzsverot
aizvien pieaugošo transporta un lo-
ģistikas lomu politiskajā dienaskār-
tībā un akcentējot izstādi kā lielisku
iespēju iepazīt industrijas jaunākās
tendences un izaicinājumus. Izstā-
des ietvaros tika stiprinātas eso-
šās un veidotas jaunas sadarbības
saites.

ES un Centrālāzijas ekonomikas forumā diskute par ģeopolitisko situāciju

Lai veicinātu Latvijas kā Eiropas Sa-
vienības dalībvalsts ciešāku sadarbī-
bu ar Centrālāzijas reģionu transpor-
ta loģistikas, ekonomikas un tirdz-
niecības jomās, Latvijas delegācija
satiksmes ministra Jāņa Vitenberga
vadībā piedalījās Eiropas Savienības
un Centrālāzijas ekonomikas forumā,
kas norisinājās no 17. līdz 20. mai-
jam Almati, Kazahstānā. Forumā gal-
venās diskusijas bija par ģeopolitis-
ko situāciju, tās perspektīvu un ris-
kiem, vides jautājumiem un Dienvidu
tirdzniecības un transporta koridora
attīstību, savienojot Centrālāzijas
valstis ar Eiropu. Forumā piedalījās
arī Eiropas Komisijas izpildviceprezi-
dents Valdis Dombrovskis.

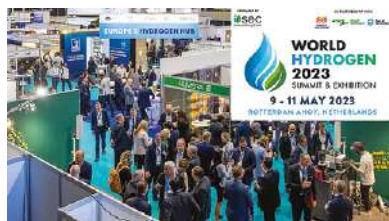
Satiksmes ministra Jāņa Vitenberga
delegācijas sastāvā Latviju forumā
pārstāvēja transporta un ekonomi-
kas nozares eksperti – ministra ār-
štata padomnieks ostu un loģistikas
jautājumos Jānis Kasalis, Ekonomi-
kas ministrijas parlamentārais sek-
retārs Andris Čuda, ekonomikas mi-
nistres padomnieks uzņēmējdarbības



infrastruktūras attīstības jautājumos Andis Zariņš, kā arī transporta jomas institūciju pārstāvji – VAS "Latvijas dzelzceļš" valdes priekšsēdētājs Rinalds Pļavnieks un starptautisko attiecību direktore Silvija Dreimane un Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Risina ražošanas dekarbonizācijas un klimata jautājumus

Roterdamā Pasaules ūdeņraža konferencē un izstādē "World Hydrogen 2023" tikās enerģētikas nozares politikas veidotāji un uzņēmēji no visas pasaules, lai veidotu sadarbību un dalītos pieredzē ūdeņraža ekonomikas attīstībā un ieviešanā.



Baltijas jūrā pie Latvijas un Igaunijas krastiem attīstās vairākas zonas atkrastes vēja parku būvniecībai. Jau ir sāktas sarunas ar parku attīstītājiem par iespējamo darbību Ventspils ostā. Vienlaikus Ventspils brīvdostas teritorijā darbību plāno sākt vairāki saules parki. Zaļās enerģijas ražošanai ir svarīga ne tikai atjaunīgās elektroenerģijas ģenerēšana, bet arī tās ilgtspējīga uzkrāšana. Zaļajam ūdeņradim un no tā sintezētām degvielām (e-metanol, zaļais amonjaks) ir būtiska loma šajā nozarē. Ventspilij ir milzīgs potenciāls kļūt par nozīmīgu atjaunīgās enerģijas un tās nesēju centru. Bez ekonomiskā pieņesuma tas arī sekmēs ražošanas dekarbonizācijas un klimata jautājumu risināšanu.

Iepazīstas ar Nīderlandes pieredzi atkrastes vēja parku būvniecībā un darbībā

No 15. līdz 17. maijam Baltijas valstu ostu pārstāvji un enerģētikas politikas veidotāji iepazīnās ar Nīderlandes pieredzi atkrastes vēja parku būvniecībā un darbībā. Vīzīte tika



organizēta, pateicoties Nīderlandes Karalistes vēstniecības Latvijā ielūgumam. Latvijas delegācijā bija pārstāvji no Klimata un enerģētikas ministrijas, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, "Latvenergo", Augstsprieguma tīkla, Ventspils brīvdostas pārvaldes, Salacgrīvas ostas pārvaldes un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas.

"Atkrastes vēja parku būvniecības process ir ilgs un sarežģīts, tas sastāv no vairākiem posmiem un neskaitāmām niansēm. Lai gan Ventspils brīvdostas pārvalde pati nebūvēs vēja parkus, osta atrodas ģeogrāfiski un loģistiski izcili piemērotā vietā, kur veidot reģionālu bāzi atkrastes vēja parku būvniecības un apkalpošanas kompānijām. Tā kā Baltijas jūrā jau tagad attīstās vairākas zonas atkrastes parku būvniecībai, mums ir svarīgi saprast, kā šis tirgus veidojas un kas uzņēmējiem būs nepieciešams gan īstermiņā, gan ilgtermiņā," uzsvēra Ventspils brīvdostas atjaunojamās enerģijas klastera veidotājs Kaspars Liepiņš.

Atklāta burāšanas sezona

Atjaunojot senu tradīciju, 27. maijā Rīgā atklāja burāšanas sezonu. Daugavas akvatorijā atklāšanas regatē pulcējās aptuveni 100 burātāju no dažādiem Rīgas un Latvijas jahtklubiem. Regati organizēja jahtklubs "Rīgas sporta burāšanas centrs", kurā šogad Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas



2014.–2020. gadam līdzfinansētā projekta ietvaros veikti vairāki infrastruktūras labiekārtošanas darbi, turpinot jau pērn uzsāktu jahtu ostas modernizāciju.

2023. gada burāšanas sezonā Liepājas SEZ Jahtu ostā plīvos Zilais karogs

Zilais karogs ir visā pasaulē pazīstams starptautisks vides kvalitātes ekosertifikāts, kas apliecina pakalpojumu un vides kvalitātes atbilstību 38 stingri noteiktiem kritērijiem. Šogad Liepājas osta ir vienīgā Latvijā, kas saņēmusi Zilo karogu. Kā uzsvēra LSEZ pārvaldnieks Uldis Hmielevskis, Liepājas Jahtu osta var lepoties ar kvalitatīvu servisu, turklāt tā atrodas pašā pilsētas centrā, kas ļauj burātājiem ērti baudīt pilsētas plašo kultūras, atpūtas un izklaides piedāvājumu.



Jahtu ostas vadītājs Kārlis Kints uzsvēra, ka ir goda lieta katru pavasari, gatavojoties jaunajai sezonai, rūpīgi pārskatīt savu saimniecību, pakalpojumu kvalitāti un atbilstību starptautiskajām prasībām. "Kritēriji ir stingri. Ja varam tos izpildīt, tad sezonai esam gatavi. Zilais karogs apliecina kvalitāti, un to novērtē arī Liepājā ienākošo jahtu komandas."

12. aprīlī Liepājā ieradās pirmā jahta – 16,43 metrus garā "Juna II" no Gdaņskas, bet pavisam 2023. gada sezonā jau apkalpotas 25 viesu jahtas.

▶▶▶ 3. lpp.

Izgaismo Oskara Kalpaka tiltu

Liepājas SEZ pārvalde bija parūpējusies, lai Muzeju naktī ne tikai būtu izgaismots vēsturiskais Oskara Kalpaka tilts, bet arī ielas malā uz lielā



ekrāna varētu noskatīties vēsturiskās hronikas par Liepājas ostu.

Darba vizītē Rīgas ostu apmeklēja ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs

Ministram tiekoties ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu, tika pārrunātas ostas aktualitātes un šā brīža ģeopolitiskie izaicinājumi, kā



Edgars Rinkēvičs un Ansis Zeltiņš.

arī uzsvērta nozaru sadarbības nozīmība. Vizītes ietvaros E. Rinkēvičs apmeklēja arī Kuģu satiksmes vadības centru un iepazinās ar tā darbu.

Militārās mācības stiprina drošību reģionā

No 1. līdz 11. maijam Zviedrijas bruņotie spēki Baltijas jūrā organizēja militārās mācības "Aurora 23", kurās Baltijas valstu jūras eskadras BALTRON sastāvā piedalījās Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis". Mācību mērķis bija dažādu sauszemes un jūrniecības elementu treniņi sadarbībā ar starptautiskajiem partneriem, lai uzlabotu kopējo drošību reģionā un



stiprinātu Zviedrijas bruņoto spēku operacionālās spējas.

Latvijas teritoriālajos ūdeņos notika starptautiskās militārās mācības "Open Spirit 2023"

No 12. līdz 25. maijam Baltijas jūras Latvijas teritoriālajos ūdeņos norisinājās starptautiskās militārās mācības "Open Spirit 2023", attīrot Baltijas jūras kuģošanas ceļus un zvejas rajonus no sprādzienbīstamiem objektiem un pilnveidojot mācību dalībnieku prasmes sprādzienbīstamu priekšmetu meklēšanā.

Mācībās piedalījās 10 kuģu no Latvijas, Igaunijas, Lietuvas, Vācijas



un "Standing NATO Mine Countermeasures Group 1", kā arī astoņas ūdenslīdzēju un zemūdens robotu operatoru komandas no Baltijas valstīm, Beļģijas, Lielbritānijas un ASV.

Mācību laikā atrastas 62 mīnas, no tām iznīcinātas 57, bet piecos mīnu korpusos netika atrastas sprāgstvielas. Savukārt ūdenslīdzēju komandas apsekoja 11 vrakus, identificējot 96 mīnām līdzīgus kontaktus, un pārmeklēja deviņus kvadrātķilometrus jūras gultnes.

Mācību "Open Spirit 2023" mērķis bija iznīcināt no Pirmā un Otrā pasaules kara laikiem palikušos sprādzienbīstamos priekšmetus, uzlabojot kuģošanas drošību Baltijas jūrā.

Militāro mācību "Open Spirit 2023" laikā 24. maijā Baltijas valstu ūdenslīdzēju komandas 20 kilometru attālumā no Ventspils ostas veica zemūdens detonācijas paraugdemonstrējumus, neitralizējot mācību laikā atrastās vēsturiskās mīnas.

"Oilex Engure 2023" pilnveido gatavību reaģēt uz vides piesārņojuma incidentiem ostā

23. maijā Engures ostā norisinājās Krasta apsardzes dienesta organizētas jūras vides aizsardzības mācības "Oilex Engure 2023", kuru mērķis ir uzturēt un pilnveidot gatavību reaģēt uz vides piesārņojuma incidentiem ostās vai to tiešā tuvumā, lai spētu efektīvi novērst piesārņojumu un iespējami ātri ierobežotu un novērstu





kaitējumu videi. Krasta apsardzes dienests un Patruļkuģu eskadra ik gadu sadarbībā ar Latvijas lielākajām ostām rīko piesārņojuma novēršanas vingrinājumus.

Ielikts pamatakmens jaunai ražotnei

31. maijā tika ielikts pamatakmens jaunai ražošanas ēkai Liepājas Vecās ostmalas biznesa parka teritorijā, kur savu ražotni veidos Zviedrijas uzņēmums "Care of Sweden". Ēku plānots nodot ekspluatācijā jau rudenī.



Liepājas SEZ pārvalde sadarbībā ar uzņēmējiem un pašvaldību mērķtiecīgi attīsta uzņēmējdarbības vidi, ceļot tās pievilcību un kvalitāti, lai padarītu to interesantu investoriem. Katra jauna un moderna ražotne dod 30 – 50 jaunas darbavietas ar konkurētspējīgu atalgojumu, vairāk nodokļu valsts un pašvaldības budžetā, palielina kopējo IKP. Pēdējo sešu gadu laikā Liepājā jau uzbūvētas 20 jaunas ražotnes un četras pašlaik vēl tiek būvētas.

Atvadās no kuģa krustmātes Veras Gibačas-Valteres

20. maijā Jūras spēki pēdējo reizi izrādīja cieņu pirmajai kuģa krustmātei – Verai Gribačai-Valterei, kura bija KA-01 "Kristaps" krustmāte.

Veriņa sevi dēvēja par kaiju, kas ar savām lūgšanām un domām ceļo



līdzī saviem jūrnikiem viļņu bangās un gaida viņus atgriežamies mājās. Viņa klātienē apmeklēja jūrniekus, karavīrus un robežsargus, iedvesmojot ar saviem vienreizīgajiem dzejas lasījumiem un Latvijas mīlestību.

Top Latvijas dabas tūrisma ētikas kodekss

Projekta "Zaļā josta" ietvaros Latvijā ir sākta Dabas tūrisma ētikas kodeksa izstrāde, kurā tiks iekļauta informācija par tādiem atpūtniekiem un ceļotājiem būtiskiem jautājumiem kā nakšņošana, ēdiena gatavošana, atkritumu savākšana, kā arī nosacījumiem, kas jāievēro, ceļojot kopā ar mājdzīvniekiem. Īpaša vērība kodeksā būs veltīta Baltijas jūras piekrastes unikālās dabas vides saglabāšanai, taču kodeksa informācija būs noderīga arī citu dabas teritoriju apmeklētājiem.



Latvijas Dabas tūrisma ētikas kodeksu izstrādā Latvijas lauku tūrisma asociācija "Lauku ceļotājs", kas devusi nozīmīgu ieguldījumu garo pārgājienu maršrutu "Jūrta-ka" un "Mežtaka" attīstīšanā Latvijā un kaimiņvalstīs. Kodekss top ciešā sadarbībā ar Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Dabas aizsardzības pārvaldes, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras, visu piekrastes pašvaldību un Kurzemes, Rīgas un Vidzemes plānošanas reģionu pārstāvjiem.

Eiropas jūras spēku komandieri spriež par kritiskās zemūdens infrastruktūras aizsardzību

No 17. līdz 18. maijam Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Māris Polencs piedalījās ikgadējā Eiropas valstu jūras spēku komandieru



(CHENS) konferencē, kuru šogad organizēja Īrijas Jūras spēki. Konferencē tika skatīti jautājumi saistībā ar kritiskās zemūdens infrastruktūras aizsardzību un inovatīvu tehnoloģiju pielietošanu operāciju plānošanā un izpildē jūrā.

►►► 5. lpp.

Muzeju naktī notiek arī jūrnieceības aktivitātes

13. maijā Muzeju naktī Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā ar Jūrnieceības savienības atbalstu notika ar jūrnieceības tēmu saistītas aktivitātes – jūrnieku mezglu siešana Rolanda Millera un Toma Fišera-Blumberga vadībā un zīmēšanas meistarklase pie Vladimira Novikova, tāpat varēja apskatīt arī kapteiņa Valērija Jevzikova jūrnieku cepuru kokaržu izstādi. Lielākā rosība, protams, bija pie Vladimira Novikova, kurš ir vairāku bērnu grāmatu autors, lieliski māc ar viņiem saprasties un piedevām arī pats ir bijis jūrnieks. "13. maijā tā uz vakara pusi Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā stājos sardzē, lai ar zīmuli uz papīra radītu brīnumus – zīmētu buru kuģus, mastus un enkurus, un mācītu to darīt arī zēniem, kuri tiešām centās no visas sirds. Bērni priecājās, kā no mana flomāstera viens pēc otra laukā lēca delfīni. Bērni gluži kā jūras vilņi vēlās uz manu pusi, un vakara gaitā uzzīmēju vairāk nekā piecdesmit zīmējumu. Nevīlus atmiņā nāca Rīgas jūrskolas mācību kuģis



"Kapella", uz kura pirms pusgadsimta, būdams jūrskolnieks, skraidīju pa vantīm, bet tagad varēju uzzīmēt un bērniem parādīt, kāds tad izskatās īsts burinieks," Muzeja nakti atceras Vladimirs Novikovs.

Ventspils brīvostā jauns ostas kapteinis

No 1. jūnija par Ventspils ostas kapteini kļuvis tālbraucējs kapteinis Ainārs Austrums, bet pieredzējušais ostas kapteinis Gunārs Trukšāns, kurš pildīja šos pienākumus kopš 2019. gada jūlija, turpmāk būs ostas kapteiņa vietnieks.



Ainārs Austrums ir absolvējis Latvijas Jūras akadēmijas Kuģu vadītāju fakultāti, iegūstot profesionālo bakalaura grādu kuģu vadīšanā, un Rīgas Tehnisko universitāti, kur ieguvis profesionālo maģistra grādu transportsistēmu inženierijā. Viņam ir liela pieredze dažādos amatos gan uz lieltonnāžas naftas tankkuģiem, gan ķīmisko kravu tankkuģiem, bet pēdējos 10 gadus viņš bijis lieltonnāžas naftas un naftas produktu tankkuģu kapteinis Vācijas kuģniecības kompānijā. A. Austrumam ir arī administratīvā darba pieredze – divus gadus viņš bijis Vides aizsardzības daļas vadītājs Valsts vides dienestā Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldē.

Interesanti, ka abu kapteiņu profesionālie ceļi krustojas jau otro reizi – pirms 22 gadiem A. Austrums kā 3. stūrmanis pie pieredzējušā kapteiņa G. Trukšāna uz viņa vadītā tankkuģa "Zemgale" sāka kuģu vadītāja gaitas.

"Baltic Breeze" diskutē par jūrnieceības nozares aktualitātēm

8. jūnijā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā notika "The Nautical Institute Baltic branch" atklāšanas pasākums "Baltic Breeze", kurā



piedalījās jūrnieceības nozares pārstāvji no Baltijas reģiona – Igaunijas, Somijas, Latvijas un Lietuvas.

Pasākumā tika prezentētas nozares aktualitātes: Polārais kodekss un ledus navigācijas apmācība, jauna pieeja sašķidrinātās dabasgāzes bunkurēšanai, kā arī modernas jūrnieceības izglītības pamatprincipi un labās prakses.

RTU un "LVR Flote" sadarbosies inovāciju izstrādē un ieviešanā

RTU un "LVR Flote" 6. jūnijā parakstīja līgumu par sadarbību inovāciju izstrādē un ieviešanā, kas būtiski sekmēs ostās sniegto pakalpojumu automatizāciju, datu apriti, sakaru nodrošinājumu, drošības uzlabošanu, autonomu risinājumu attīstību, ieviešanu un izmantošanu, tā pozitīvi ietekmējot Latvijas ostu efektivitāti un konkurētspēju un reizē arī veicinot Latvijas tautsaimniecībai nepieciešamo speciālistu sagatavošanu.



Līgumu paraksta "LVR Flote" valdes loceklis Kaspars Ozoliņš un RTU inovāciju prorektore Liene Briede.

"Sadarbība ar industriju ir viens no mūsu universitātes darbības virzieniem," teica L. Briede, akcentējot, ka RTU interesēs ir ilgtermiņa sadarbība ar uzņēmumiem, lai pilnvērtīgi varētu attīstīt konkrētus sadarbības virzienus. Šajā procesā iesaistīsies gan RTU Datorzinātnes un informācijas tehnoloģijas fakultāte, gan RTU Latvijas Jūras akadēmija. ■

Dienesti sadarbosies, lai optimizētu kuģošanas drošības uzraudzību Daugavā

26. maijā Latvijas Jūras administrācijas speciālisti tikās ar NBS Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un Patruļkuģu eskadras, kā arī Rīgas pašvaldības policijas pārstāvjiem, lai kuģošanas drošību Daugavā uzraugošo institūciju pārstāvjus iepazīstinātu ar kuģošanas drošību regulējošo normatīvo aktu prasībām.

Tikšanās gaitā tika uzsvērts, ka jebkurš kuģošanas līdzeklis, ar ko tiek veikti pasažieru pārvadājumi komerciālos nolūkos, jāreģistrē Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā (KR). Bez reģistrācijas KR minētos pasažieru pārvadājumus nav atļauts veikt. Protams, dažkārt ir grūti pierādīt, ka peldlīdzeklis veic komerciālus pasažieru pārvadājumus, tomēr visbiežāk nelegālie komercpārvadātāji savus pakalpojumus reklamē dažādās interneta vietnēs, kas vismaz daļēji var atvieglot kontrolējošo iestāžu darbu.

Runājot par kuģošanas līdzekļu reģistrāciju, sanāksmes dalībnieki atzina, ka problēmas joprojām

sagādā jahtu īpašnieki, kuri par lētu naudu iegādājas jahtas ārmeh, visbiežāk Zviedrijā, kur šo peldlīdzekļu reģistrācija nav obligāta. Nereti šādu neregistrētu kuģu īpašnieki paceļ uz savas jahtas Zviedrijas karogu, lai demonstrētu jahtas piederību Zviedrijas valstij, taču šāda karoga lietošana ir pretlikumīga, ja peldlīdzeklis nav reģistrēts nevienā no konkrētās valsts reģistriem.

Jūras spēku un pašvaldības policijas speciālistiem tika izskaidrots, kādiem dokumentiem jāatrodas uz KR reģistrēta kuģa, kā pārbaudīt dokumentu derīgumu un ko vēl ir svarīgi kontrolēt, pārbaudot kuģi, sākot ar to, vai apkalpe ir adekvāta (piemēram, nav lietots alkohols), un beidzot ar glābšanas aprīkojumu, tā pieejamību un lietošanu bērniem.

Sanāksmes nobeidzums tās dalībnieki vienojās, ka jāveic kopīgas kuģu pārbaudes, lai uzlabotu uzraugošo institūciju darbu un savstarpējo sadarbību. ■

Auditori nekonstatē neatbilstības JA kvalitātes vadības sistēmā

Latvijas Jūras administrācijā 17. maijā notika kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības audits, ko veica SIA "Bureau Veritas Latvia". Audita gaitā tika pārbaudīta JA kvalitātes vadības sistēmas atbilstība standarta ISO 9001:2015 prasībām, izvērtējot procesus Jūrnieku reģistrā, Kuģošanas drošības departamentā, Kuģu reģistrā, kā arī lietvedības un sabiedrisko attiecību jomā un kvalitātes vadības procesā kopumā.



Auditori nekonstatēja neatbilstības standarta prasībām, taču audita ziņojumā minēti novērojumi, ko JA izmantos turpmākai darbības pilnveidošanai. Piemēram, veidojot centralizētu dažādu organizāciju veikto ārējo auditu konstatējumu uzskaites un ieteikumu realizēšanas uzskaites sistēmu. Turpmāk reizi gadā informācija par reaģēšanu uz ārējo auditu novērojumiem tiks iekļauta arī kvalitātes sistēmas ziņojumā uzņēmuma valdei. ■

Nacionālajai bibliotēkai nodoti vēsturiski Latvijas piekrastes dziļumu mērījumu plāni

Latvijas Nacionālās bibliotēkas (LNB) krājumu ir papildinājuši unikāli materiāli – no 1922. līdz 1940. gadam Jūrniecības departamenta veikto Latvijas jūras piekrastes dziļumu mērījumu plāni, ko LNB nodeva Latvijas Jūras administrācijai.

"Atrodoties pie mums, šīm vēsturiskajām kartēm bija ļoti ierobežota pieejamība, tādēļ pieņemām lēmumu uz savstarpējas vienošanās pamata nodot kartes Nacionālajai bibliotēkai, lai ar tām varētu iepazīties ikviens interesents," uzver JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

LNB krājumā ir nonākuši 60 plāni uz 147 lapām, un tie aptver gandrīz visu Latvijas piekrasti no Ainažiem līdz Liepājai. Līdz šim plāni glabājās Latvijas Jūras administrācijā. Ar laiku tie tiks digitalizēti un padarīti pieejami LNB digitālajā karšu kolekcijā.

Pilns Jūrniecības departamenta karšu un plānu saraksts, kas glabājas LNB, atrodams <https://ej.uz/zipp>.

No 1922. līdz 1940. gadam dziļuma mērījumus Jūrniecības departaments veica ar speciālu hidrogrāfijas kuģi – tvaikoni "Hidrografs", bet seklākos ūdeņos tuvāk krastam ar motorlaivu. Plānus izmantoja jūras navigācijas karšu sastādīšanai. Par jūras karšu sagatavošanu un to nozīmi vairāk var lasīt laikraksta "Jūrnieks" 1939. gada 1. septembra numurā: <http://www.periodika.lv/periodika2-viewer/?lang=fr#panel:ppjissue:283076|article:DIVL197|page:29> ■

Materiālu sagatavoja Reinis Vāvers, Latvijas Nacionālās bibliotēkas Letonikas un Baltijas centra karšu krājuma eksperts, un Sarma Kočāne, Latvijas Jūras administrācijas sabiedrisko attiecību speciāliste

Lai mazinātu noslīkstot bojā gājušo skaitu, nepieciešama atbildīgo iestāžu sadarbība

18. maijā Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un valdes loceklis Edgars Gļaņenko piedalījās diskusijā "Vai līdz 2025. gadam uz pusi samazināsies noslīkšanas un traumu uz ūdens gadījumu skaits Latvijā?". Pasākumu organizēja biedrība "Peldēt droši" un Latvijas Peldēšanas federācija (LPF), tajā piedalījās 26 dalībnieki no Valsts kancelejas, Aizsardzības ministrijas, Izglītības un zinātnes ministrijas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, Veselības ministrijas, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta, Latvijas Pašvaldību savienības, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta, Rīgas un Jūrmalas pašvaldības policijas un citām organizācijām.

Diskusijā tika uzsvērts, ka pēdējos gados noslīkstot bojā gājušo statistika nemazinās, taču to samazināt par vismaz 50% ir pilnīgi reāli, tam tikai nepieciešama mērķtiecīga un koordinēta sadarbība starp daudzām iesaistītajām pusēm. Vajadzētu ieviest vairāku pasākumu kopumu – kopīgas informatīvās kampaņas un reālu darbību, apmācot bērnus peldēt. Vienlaikus jādomā par grozījumiem normatīvajos regulējumos.

Līdz šim Latvijā nav bijusi vienota rīcība un vienots plāns ar konkrētiem darbības mērķiem un uzdevumiem, kas dotu iespēju analizēt rezultātus un meklēt risinājumus esošo resursu efektīvākai izmantošanai. Šobrīd visas iniciatīvas, ieskatot 2019. gadā izstrādāto "Noslīkšanas novēršanas stratēģija 2020.–2024. gadam", ir tikai nevalstiskā sektora iniciatīvas. Valstī pat nav vienotas statistikas par gadījumiem, kur nāves iemesls ir noslīkšana. VUGD glābēji saņem izsaukumu par cilvēku ūdenī un vai nu cilvēku atrod mirušu, vai izglābj, taču nāves iemeslu noskaidrošana nav VUGD kompetencē.

Visvairāk noslīkst vīrieši spēka gados (45–55 gadi), visvairāk nelaimes



Jānis Krastiņš (no kreisās), Edgars Gļaņenko un RPP Drošības uz ūdens pārvaldes pārstāvis Jānis Skrims.



notiek tieši piemājas ūdenstilpēs. Visi dienesti aicina izvēlēties drošas peldvietas, rīkoties atbildīgi un apgūt pirmās palīdzības sniegšanas pamatus, jo slīkšana notiek ātri un neviens dienests nespēs atbraukt dažu minūšu laikā.

Savukārt cēlonis satraucošajiem datiem par bērnu nāves gadījumiem ūdenstilpēs ir nepietiekama izpratne par drošību – pieaugušie faktiski nepieskata savus bērnus, pie ūdenstilpēm lieto alkoholu, pārvietojoties ar laivām, jahtām vai citu ūdens transportu, nelieto glābšanas vestes.

Sāpīgs ir jautājums par bērnu peldētprasmi. Lai arī skolu mācību programmā ir iekļauti divi moduļi – gan peldēšanas nodarbības, gan drošas rīcības prasmes pie/uz ūdeņiem, faktiski tie nav obligāti un bieži vien notiek infrastruktūras, tehniskā nodrošinājuma un nepietiekamā finansējuma dēļ, piemēram, pašvaldībā

nav peldbaseina vai trūkst naudas transporta izdevumiem. Diemžēl arī pandēmijas laiks, kad peldbaseini bija slēgti, lielai daļai bērnu liedza mācīties peldēt, un zaudēto nekompensē.

Diskusijas noslēgumā tika secināts, ka situācijas uzlabošana noslīkšanas jomā nav valsts prioritāšu pirmajās rindās un pārredzamā termiņā valsts līmenī izveidot vienotu pārraudzību un koordināciju diez vai izdosies, tāpēc svarīgi, lai visas institūcijas, kas ikdienā gādā par cilvēku drošību uz ūdeņiem, vairāk sadarbotos esošo resursu ietvarā, piemēram, lai VUGD apmācības laikā apsektu iespējami vairāk peldvietu, Veselības inspekcija organizētu mācības ne tikai pašvaldību darbiniekiem, bet arī saviem inspektoriem, un īstenotu virkni citu pasākumu. Vērtīgi būtu rast finansējumu darba grupas izveidei, kas iniciētu un koordinētu darbu vienotu izpildi. ■

Konkursā “Enkurs 2023” uzvar Ventspils, Liepājas un Alūksnes valsts ģimnāziju komandas

22. aprīlī Rīgas brīvostas teritorijā norisinājās konkursa “Enkurs 2023” fināls, kurā uzvarēja Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas komanda, aiz sevis atstājot Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas skolēnus, savukārt trešo vietu ieņēma Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzija.

Konkursa finālu organizēja Latvijas Jūras administrācija, sadarbojoties ar NBS Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu, Patruļkuģu eskadru un Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienību, Rīgas brīvostas pārvaldi un SIA “LVR flote”. Konkursu atbalsta Latvijas Jūrniecības savienība, 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”, kā arī citas jūrniecības iestādes un organizācijas.

Gatavojot fināla uzdevumus, konkursa organizatori cieši sadarbojās, galvenokārt tiešsaistē, izvērtējot katras iesaistītās puses tehniskās iespējas, infrastruktūru un aprīkojumu, īpašu uzmanību pievēršot dalībnieku drošības garantēšanai.

Trīs fināla uzdevumus bija sagatavojuši Jūras spēku speciālisti. Lai izpildītu pirmo uzdevumu, bija jāprot darboties ar sakaru sistēmu, noteikt “cietušā” koordinātas un atlikt tās uz kartes, bet nākamajā uzdevumā pēc kartes atrast pašu “cietušo” ostas



akvatorijā, izmantojot KAD ātrgaitas kuteri. Trešais uzdevums izrādījās fiziski vissmagākais – aizairēt glābšanas plostu pa noteiktu maršrutu.

Dalībnieki par interesantu atzina uzdevumu uz “LVR Flote” ledlauža “Varma” – orientēties uz kuģa un

sameklēt konkrētus objektus pēc apraksta. Šajā uzdevumā ļoti svarīga bija spēja loģiski domāt un savstarpēji sadarboties.

Skolēniem bija arī jādemonstrēja prasme precīzi mest sviedlīni. Tāpat neiztrūka pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanas uzdevuma un vīrves vilkšanas – šie konkursa elementi ietilpst visās atlases kārtās un arī finālā.

Konkursa finālā iesaistījās viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots. “Konkurss “Enkurs” ir pasākums, kas jūrniecības nozarei gluži vienkārši bija, ir un būs jādara arī turpmāk, jo tā ir mūsu nākotne, un tā ir jūrniecības nozares popularizēšana. Ar humoru jāsaka – kļūsti jūrnieks un varēsi satikt indiāņus! Bet, ja nopietni, tad jūrnieks tiešām ir profesija, kas ļauj

▶▶▶ 10. lpp.



▶▶▶ 9. lpp.

atklāt pasauli. Īpaša "Enkura" pievienotā vērtība ir ļoti veiksmīgā sadarbība starp dažādiem jūrnieceības uzņēmumiem un organizācijām, kas attīstās un pilnveidojas ar katru gadu," uzsver viceadmirālis.

Konkursu "Enkurs 2023" vērtē viens no tiesnešiem – tālbraucējs kapteinis Imants Nartišs: "Man bija patīkams prieks piedalīties jūrnieceības konkursa "Enkurs" vērošanā un tiesāšanā. Ja kāds jautātu par manu motivāciju piedalīties šādā aktivitātē, varētu atbildēt, ka man patiesībā ir vairākas motivācijas. Pirmkārt, pats savā jaunībā esmu piedalījies šāda veida konkursā (tolaik gan tas saucās "Vai tu mīli jūru?" un notika tikai piekrastes skolās, kur bija zvejnieku kolhozi), un gribējās redzēt, kā "Enkurs" sasaucas ar to, ko es atceros no savas jaunības. Otrkārt, esmu pietiekami aktīvs un atvērts šāda veida aktivitātēm. Uzskatu, ka šādos (profesionālas ievirzes) konkursos dalībniekiem jābūt iespējai komunicēt arī ar nozares pārstāvjiem. Treškārt, esmu gatavs dalīties ar savu pieredzi (gan jūras, gan vispār dzīves), pastāstot jauniešiem vairāk par dzīvi jūrā un uz kuģiem, tādējādi varbūt kādu ieinteresējot un pamudinot izvēlēties jūrnieceību par savu nākotni.

Uzskatu, ka šāds konkurss ir izglītojošs un ļoti nepieciešams. Ja, pateicoties dalībai konkursā, kaut pāris cilvēku aizies mācīties jūrnieceības izglītības iestādē, tas jau nozīmēs, ka konkurss savu lomu ir izpildījis. Es personīgi pazīstu jauniešus no



Konkursa uzvarētāja Ventspils Valsts 1. ģimnāzijas komanda uz kuģa "Baltic Queen" ceļām uz Stokholmu.

Alūksnes, kuri pēc dalības "Enkurā" jau mācās Latvijas Jūras akadēmijā vai nopietni apsver šādu profesijas izvēli. Protams, jāatzīmē arī tas, ka, piedaloties konkursā, jaunieši apgūst ne tikai specifiskas zināšanas (hidrotērpu uzvilšana, glābšanas plostu vadība, airēšana u.c.), bet arī tādas lietas, kas var noderēt ikdienā, piemēram, rīcība ugunsgrēka gadījumā vai pirmās palīdzības sniegšana."

Kā parasti, konkursa laikā brīvprātīgo darbu veica Latvijas Jūras administrācijas darbinieki. Iespaidos dalās JA vecākā juriskonsulte Anete Logina, viena no konkursa tiesnešiem: "Ar prieku atsaucos aicinājumam atbalstīt konkursu "Enkurs" ar savu brīvprātīgo darbu. Šis konkurss ir unikāls! Tas ļauj vecāko



klašu skolēniem pavadīt laiku reizē gan jautri, gan ļoti jēgpilni, iepazīstot un "uz savas ādas" izjutot Latvijai un visai pasaulei tik nozīmīgo jūrnieceības profesiju – iespējams, viņu nākotnes profesiju! Konkursa ietvaros jaunieši šogad veica tādus uzdevumus kā, piemēram, glābšanās no kuģa ar glābšanas plostu īpašā baseinā imitētos vētras apstākļos, dažāda tipa kuģu vadīšana uz profesionālajiem mācību simulatoriem, pirmās palīdzības sniegšana dažādās situācijās cietušajiem, airu laivas airēšana Daugavā, cilvēka meklēšana un glābšana Daugavā ar ātrgaitas laivām, orientēšanās uz ledlauža un ugunsgrēka dzēšana. Bija acīmredzams, ka šādas reti kur citur izbaidāmas praktiskas dabas aktivitātes patīk gan pašiem konkursantiem, gan visiem citiem iesaistītajiem. Labprāt piedalīšos atkal!"

Jūnijā konkursa "Enkurs 2023" uzvarētājas komandas mēroja ceļu uz Tallinu, lai saņemtu godam nopelnīto balvu – kruīza braucienu ar AS "Tallink" kuģi "Baltic Queen" uz Stokholmu. ■



Alūksnes komanda Stokholmā.

Sākusi darboties Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija

2023. gada 1. jūnijā sāka darboties biedrība “Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija” (LKMA), kas ir kuģu mehāniķu, elektromehāniķu un citu jūrniecības speciālistu profesionālā organizācija.



Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija

“Ideja dibināt Latvijas Kuģu mehāniķu asociāciju bija jau sen, vēlējos izveidot sabiedrisku organizāciju, kas apvienotu kuģu mehāniķus un elektromehāniķus, lai savā vidē un savā garā mēs varētu apmainīties ar pieredzi, sadarboties un īstenot savas idejas,” saka asociācijas dibināšanas idejas iniciators un tagad arī tās valdes priekšsēdētājs Edijs Štāls. “Bet impulsu šīs idejas realizēšanai deva notikumi jūrniecības izglītības jomā, kas faktiski ir nolikuši tās nākotni krustcelēs – būt vai nebūt jūrniekiem Latvijā. Pēdējos gados diemžēl ir vērojama strauja jūrniecības izglītības kvalitātes un jūrnieku skaita krišanās, it īpaši kuģu mehānikas specialitātēs, par ko liecina arī statistika – 2022. gadā kuģu elektromehānikas specialitātē netika uzņemts neviens students, un diemžēl viss liecina, ka kritīs jūrnieka profesijas popularitāte. Nevienam arī nav noslēpums, ka ne vienu vien gadu Jūras akadēmijai ir bijušas dažādas problēmas, tāpēc līdz prestižai mācību iestādei tai ir diezgan patālu.”

Edijs Štāls uzsver, ka asociācijas galvenais mērķis un uzdevums ir stiprināt Latvijas sabiedrības izpratni par jūrniecību kā valsts ekonomiskās labklājības pamatu, popularizēt jūrnieku profesijas, jo īpaši kuģu mehāniķu un elektromehāniķu, un piesaistīt tām jauniešus, veicināt jūrnieku profesionālās sagatavošanas kvalitāti un jūrskolotāja profesijas prestižu, sekmēt zinātnes attīstību un jaunāko tehnoloģiju ieviešanu jūrniecībā, kā arī aizstāvēt savu biedru tiesības un intereses, īpaši domājot par jūrnieku sociālajiem jautājumiem.

“Saprātu, ka nevaru stāvēt malā un gaidīt, lai kāds cits dara, bet es tikai noskatīšos,” savu viedokli pauž Edijs. “Apspriežoties ar kolēģiem, sapratām, ka veidosim savu organizāciju,

lai koncentrētā veidā iestātos un rūpētos par vienu konkrētu jomu, jo kuģu mehāniķu jautājums ir ļoti nopietns. Nereti ir signāli no kuģošanas nozares un kuģošanas kompānijām, ka mūsu jūrniekiem, lai cik augstu viņi joprojām tiek vērtēti starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, nonākot uz ļoti moderna kuģa, reizēm pietrūkst zināšanu par jaunajām tehnoloģijām. Un tad ir jautājums, kādus speciālistus sagatavo jūrniecības mācību iestādes? Ļoti iespējams, ka mācību iestādes nespēj pilnībā izsekot līdzi visām pārmaiņām kuģu tehnoloģijās, un tad šo funkciju centisimies pildīt mēs, kuģu mehāniķi, kuri lielākoties ir aktīvie jūrnieki, kas strādā uz moderniem kuģiem. Noteikti vērsisimies pie kuģošanas kompānijām un meklēsim sadarbības iespējas, protams, veidosim dialogu ar jūrniecības mācību iestādēm, tāpat Rīgas Tehnisko universitāti, lai pilnīgotu izglītības saturu un iespējami kvalitatīvi sagatavotu jaunos speciālistus. Ja vēlamies nodrošināt labu izglītības kvalitāti, noteikti jāseko līdzi jaunākajām tendencēm un jābūt skaidrībā par to,



Edijs Štāls.



UZZIŅAI

Latvijas Kuģu mehāniķu asociācija par savu mērķi izvirzījusi popularizēt kuģu mehānikas profesijas un piesaistīt tām jauno paaudzi, veicināt jūrnieku profesionālās sagatavošanas kvalitāti un jūrskolotāja profesijas prestižu, sekmēt zinātnes attīstību un jaunāko tehnoloģiju ieviešanu jūrniecībā, risināt jūrnieku sociālos un nodarbinātības jautājumus, aizstāvēt savu biedru tiesības un intereses, aktualizēt nozares jaunumus, izvērst mentoringa praksi, kā arī stiprināt Latvijas sabiedrības izpratni par jūrniecību kā valsts ekonomiskās labklājības pamatu.

ko reāli pieprasa nozare un kuģošanas biznesa, tāpēc mūsu asociācija ir apņēmības pilna virzīt idejas un sniegt nepieciešamo informāciju. Ja izdosies celt izglītības kvalitāti un izglītības iestādes prestižu, varēsim cerēt, ka vairošies jauniešu interese un viņi izvēlēties apgūt kādu no jūrnieka profesijām.”

Sava mērķa sasniegšanai asociācija ir atvērta sadarbībai ar izglītības iestādēm, valsts un pašvaldību iestādēm, radniecīgām nozares organizācijām. “Kuģu mehāniķu asociācijā diskutēsim par sev svarīgiem jautājumiem, un tad jau varam nākt kopā ar citām sabiedriskajām organizācijām – Latvijas Jūrniecības savienību, kas aptver visu jūrniecības nozari kopumā, Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju, kas iestājas par kapteiņu interesēm, vēl citām sabiedriskajām un profesionālajām organizācijām, lai kopīgi vairotu izpratni par jūrniecības nozari. Tas ir ļoti svarīgi, jo tagad vērojama sabiedrības atsvešinātība no jūrniecības nozares, neizpratne un nezināšana par šīs nozares būtību, tās nozīmi tautsaimniecībā, problēmām

▶▶▶ 11. lpp.

un arī tradīcijām. Gadiem ilgi valsts līmenī nav rasts pietiekams finansējums jūrniecības izglītībai un tās izaugsmei, novārtā atstāti jūrnieku sociālie jautājumi, tāpēc var teikt, ka nozarei un Latvijai ir nodarīts milzīgs un, iespējams, pat neatgriezenisks kaitējums. Taču mēs nedrīkstam pieļaut, ka iznīkst mūsu kultūrvēsturiskais mantojums un izzūd viens no senākajiem arodziem – jūrnieka profesija, tāpēc asociācija savā pulkā aicina visus, kam sirds deg par jūrniecības nākotni, lai kopīgi aizstāvētu tās intereses,” saka Edijs Štāls.

Asociācijai svarīgs un augsti vērtēts ir katrs biedrs, tādēļ tai piedroties tiek aicināti visi, kas var un vēlas veltīt savu laiku, enerģiju, profesionālās zināšanas un pieredzi sabiedrības un jūrniecības nozares labā, veidot jaunas tradīcijas un atbalstīt savus biedrus, kā arī palīdzēt augt jaunajiem jūrniekiem un pilnveidoties pašiem.

LKMA dibināšanu ļoti atzinīgi vērtē un atbalsta Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs. “Ar biedrības palīdzību centīsimies kļaidēt esošos jūrniecības sabiedrības stereotipus un veicināt apziņu, ka kuģa mehāniķa profesija ir tikpat prestiža un pasaulē novērtēta kā kuģa vadītāja profesija,” uzsver Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Kalvis Innuss.

“Nereti kuģu mehāniķi savā darbā saskaras ar tehniskām problēmām un ārkārtas situācijām, un, lai novērtētu situāciju, noteiktu problēmas cēloni un nekavējoties to novērstu, viņi domā ātri un rīkojas praktiski. Mehāniķu lietīšķais prāts ļauj tiem efektīvi izmantot savas zināšanas un pieredzi dažādās dzīves situācijās, arī jūrniecības nozares problēmu risināšanā. Ir liels prieks, ka kuģu mehāniķi apvieno savus spēkus un ka mūsu vidū jūrniecības gars ir dzīvs un ieguvis jaunu enerģiju,” uzskata tankkuģa “Belgravia” vecākais mehāniķis Rauls Klaučāns.

Lai iegūtu vairāk informācijas par asociāciju, iespējām kļūt par tās biedru vai atbalstīt tās centienus, aicinām apmeklēt interneta vietni www.lkma.lv. ■

Anita Freiberga

Labas lietas var paveikt, kopīgi strādājot

2023. gada 8. jūnijā Rīgas brīvostas pārvaldes konferences zālē notika Latvijas Jūrniecības savienības biedru gadskārtējā pilnsapulce, uz kuru bija pulcējušies gan LJS biedri, gan sadarbības partneri. Satiksmes ministriju pārstāvēja Jūrlietu departamenta direktore Laima Ritu-ma, kura informēja par jaunākajām Latvijas jūrniecības politikas norisēm, grozījumiem starptautiskajā jūrniecības regulējumā, kā arī pasniedza Satiksmes ministrijas Atzinības rakstus, ko par ieguldījumu Latvijas jūrniecības nozares attīstībā saņēma ilggadējais Latvijas Jūras administrācijas valdes loceklis, bijušais Rīgas ostas kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods, Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns un Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģošanas nodaļas ilggadējais darbinieks vēsturnieks Andris Cekuls. Savukārt Jūrniecības savienības Atzinības rakstus saņēma Sarma Kočāne, Skaidra Rutuļa un Ēvalds Grāmatnieks.

LJS valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis īsumā informēja par paveikto 2022. gadā. LJS ir septiņi valdes locekļi – R. Gailītis, J. Krastiņš, A. Vjaters, A. Freiberga, L. Ragže, U. Ozols, K. Lūkins. Notikušas 10 valdes sēdes, no tām divas attālināti, un tajās piedalījušies arī sadarbības partneri un LJS biedri. Par visām valdes aktivitātēm tiek publicēta informācija LJS mājaslapā. Pašlaik LJS ir 87 fiziski biedri un astoņi juridiskie biedri. Kopš iepriekšējās kopsapulces LJS iestājušies seši jauni biedri – Gints Ažēns, Makisms Bizjuks, Juris Čapass, Raitis Ķiršakmens, Tomass Šakalis, Toms Fišers-Blumbers.

Roberts Gailītis uzsvēra, ka LJS ir jūrniecības nozares interešu pārstāve, kas darbojas, lai veicinātu jūrniecības nozares ilgtspējīgu attīstību un nozares uzņēmumu konkurētspēju, pārstāvētu jūrniecības nozares



Roberts Gailītis.

intereses, popularizētu nozari un informētu sabiedrību, kā arī saliedētu jūrniecības nozares uzņēmumus un institūcijas. Par svarīgu izaicinājumu viņš uzskata Jūrniecības savienības jaunas stratēģijas izstrādi, semināru un meistarklašu organizēšanu, lai sabiedrībā popularizētu jūrniecības nozari un jauniešos raisītu interesi



Priekšplānā kapteinis Kārlis Seskis, Liepājas ostas kapteinis Gints Anžēns un Ventspils brīvostas kapteinis Ainārs Austrums.



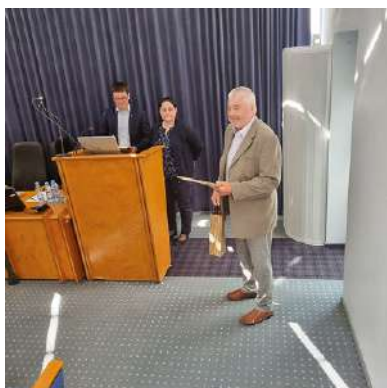
Laima Rituma.

kuģīša "Vecrīga" un, protams, tradicionāli izdod "Latvijas jūrnieceības gadagrāmatu".

Satiksmes ministrija strādā pie transporta pamatnostādņēm

SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma: "Tā kā Satiksmes ministrija pašlaik ir uzsākusi darbu pie nacionālo pozīciju izstrādes par Eiropas Komisijas publiskotajiem vairāku direktīvu projektiem jūras transporta drošības jomā, ir ļoti svarīgi, lai pati nozares sniegtu viedokli par šiem projektiem. Vēlos informēt, ka 1. jūnijā Eiropas Komisija nāca klajā ar iniciatīvu un publicēja tiesību aktu projektu, kas paredz atjaunināt un paplašināt Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) pilnvaras un atcelt regulu (EK) Nr. 1406/2002. Satiksmes ministrija ir sākusi komentāru izstrādi attiecībā uz EK publicētajiem dokumentiem, un, tā kā tiesību aktu grozījumi var ietekmēt kuģošanas un jūrnieceības nozari, aicinām arī nozari izteikt savu viedokli saistībā ar jauno dokumentu projektu. Vēl ir pieņemti grozījumi direktīvā par jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu, kas EK ieskatā varētu ietekmēt arī zvejas kuģu drošību. Tāpat EK ir publicējusi grozījumus Ostu valsts kontroles direktīvā un Karoga valsts uzraudzības direktīvā, un tie vistiešākajā veidā šķers Latvijas Jūras administrāciju. Šo grozījumu mērķis, protams, ir uzlabot kuģošanas drošību, vairāk uzsverot arī vides aizsardzības aspektus un veicinot modernas kuģošanas attīstību, un ar tiem EK vēlas veicināt informācijas apmaiņu starp

►►► 14. lpp.



Artūrs Brokovskis-vaivods saņem SM Atzinības rakstu.



Andris Cekulis saņem SM Atzinības rakstu.



Jāzeps Spridzāns saņem SM Atzinības rakstu.



Sarma Kočāne saņem LJS Atzinības rakstu.

par jūrnieceības izglītību. Aizvadītajā gadā jau notikuši vairāki semināri, kuros nozare diskutēja par šiem jautājumiem, meklējot risinājumu un atbildes uz jautājumu, kā padarīt jūrnieceības nozari populārāku. Viens

no tradicionālajiem pasākumiem, kura rīkošanā iesaistās LJS, ir vidusskolēnu konkurss "Enkurs", tāpat LJS piedalās Muzeju nakts aktivitātēs Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, Jūras svētku rīkošanā uz

▶▶▶ 13. lpp.

dalībvalstīm par kuģu karoga valsts inspekcijām, atbalstīt digitalizācijas ātrāku ieviešanu, kā arī paplašināt EMSA pilnvaras.”

Rīgas brīvosta ietur zaļo kursu

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš klātesošos informēja par ostas darbību un nākotnes plāniem, uzsverot ostas virzību uz atjaunojamās enerģijas attīstīšanu un jaunu kravu veidu piesaistīšanu. Jau pabeigts ostas perimetra kontroles modernizēšanas pilotprojekts, kas tiks realizēts tuvāko gadu laikā, tāpat notiks arī Kuģu vadības centra modernizācija, un, protams, osta par prestiža jautājumu uzskata moderna pasažieru termināļa būvniecību Andrejsalas līcī, jo nav pieļaujams, ka Rīgā tāda nav.



Ansis Zeltiņš.

Ansis Zeltiņš: “Lai gan šķiet, ka pandēmija visiem jau ir aizmirsusies, tomēr šis ir pirmais pilnais gads, kad varam atkal tikties klātienē, tāpēc prieks visus redzēt Rīgas brīvostas pārvaldē, jo ir ļoti svarīgi tikties un sarunāties klātienē. Lai gan daudzus notikumus iepriekš ir grūti plānot un paredzēt, tagad ostas, jūrniecības nozare un transporta nozare kopumā ir pārmaiņu un transformācijas priekšā, ko ietekmējuši un diktē tādi notikumi kā pandēmija un Krievijas izraisītais karš Ukrainā. Tas viss kardinali un, visticamāk, uz neatgriešanos ir mainījis senāk ierasto kārtību un liek mainīties arī pašai nozarei un pārskatīt vēsturiski fundamentālas



Kapteinis Gunārs Šteinerts (no labās) un Jūras akadēmijas ilggadējais pasniedzējs Oļģerts Sakss.

lietas, par kurām bija pārliecība, ka tās nekādā gadījumā nevar mainīties. Jau pandēmija parādīja, ka vienā mirklī pasaulē viss spēj apstāties, transports nekustas un tirdzniecība nenotiek. Tagad daudzām organizācijām un uzņēmumiem savā stratēģijā ir jāpieņem jauni izaicinājumi un jāsaprot arī tas, ka šodien visus, arī jūrniecības nozari, ietekmē ekoloģijas un vides jautājumi. Iespējams, ka karš tos mazliet ir nobīdījis malā, bet šis uzstādījums nekādā gadījumā nav pazudis no dienaskārtības, tas ir un nākotnē vēl vairāk būs aktuāls un atradīsies uz Eiropas politiskās skatuves, tāpēc nozarēm un industrijām šajā virzienā būs jāmainās. Šķietami nodeldētie vārdi par vidi, ilgtspējīgu attīstību un alternatīvām degvielām kļūs par reālu un neatņemamu dzīves sastāvdaļu, kas liks nākotnē atteikties no daudzām lietām, ko pagaidām vēl izmantojam.”

Vai tiešām esam pie sasistas siles?

Izvērtējot aizvadīto gadu, LJS vislielākās aktivitātes, protams, bija jautājumā par Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmai, tāpēc arī pilnsapulces laikā īpaša uzmanība tika veltīta jūrniecības izglītības, Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas problēmām, tāpat notika arī diskusija par to, kā ieinteresēt jauno paaudzi jūrniecības izglītības iegūšanā.

LJS un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija (LKKA) bija tās sabiedriskās un profesionālās organizācijas, kas centās pārliecināt Izglītības un zinātnes ministriju par jūrniecības izglītības autonomijas saglabāšanu, taču, kā

sapulcē atzina LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns, šī kauja tomēr tika zaudēta. “Vairāk nekā divus gadus jūrniecības nozares speciālisti strādāja pie jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas, un tā bija pārdomāti izveidota un dzīvotspējīga, tomēr politiskais spiediens bija pārlieku liels, lai nozare spētu tam stāvēt pretī, jo Jaunās konservatīvās partijas biedri bija tieslietu, izglītības un satiksmes ministri, tāpat viņu rokās bija visas nepieciešamās sviras, lai bīdītu cauri savus plānus.”

Runājot par Latvijas Jūras akadēmijas darbību pēdējo gadu laikā, Jāzeps Spridzāns savos vērtējumos bija skarbs un nesaudzīgs, jo, viņaprāt, akadēmija, maigi sakot, bijusi vāji un neprofesionāli vadīta. “Tagad mēs esam liecinieki tam, kas notiek ar nu jau RTU ekosistēmā esošās Jūras akadēmijas studiju programmām. Ir jāatzīst, ka Kuģu mehāniķu nodaļa ir uz sabrukšanas robežas, tāpat ir sabrucināta arī Kvalitātes vadības sistēma, no darba ir aizgājuši ļoti daudzi pasniedzēji, un arī daudzi no tiem, kas pašlaik vēl strādā akadēmijā, domā par aiziešanu no darba. Šodien Jūras akadēmijā ir palikušas tikai trīs programmas, studenti un vecāki ir zaudējuši ticību akadēmijai, jo, kā mēs labi zinām, lielākā daļa jauniešu, kuri izvēlas jūrnieka profesiju, nāk vai nu no jūrnieku ģimenēm, vai vides, kas ir informēta par jūrniecību. Diemžēl Latvijas sabiedrība par jūrniecību nezina gandrīz neko. Lai gan dzīvojam pie jūras un mums ir divpadsmit tūkstoši jūrnieku, sabiedrība ir aizmirsusi par jūrlietām. Jāatzīst gan, ka RTU vadība cenšas izprast un iedzīlināties jūrniecības izglītības specifikā un apzināt



Staņislavs Šmulāns (pa labi) un Elmārs Picalcelms.



LFJA prezidents Igors Pavlovs un kapteinis Antons Ikaunieks.

visas Jūras akadēmijas problēmas, un to nav mazums, piemēram, studiju programmas nav akreditētas jau deviņus gadus, lai gan maksimālais akreditācijas laiks ir seši gadi, jo jūrniecības izglītība ir starptautiski reglamentēta. Varētu jautāt, kāpēc Jūrnieku reģistrs un tā Konvencijālā daļa, kuras vadītājs ir Roberts Gailītis, neko nevarēja iesākt, un atbilde ir – tāpēc, ka Jaunās konservatīvās partijas vadītā IZM īstenoja savu politiku. Arī darba drošība, par ko noteikti zina RTU vadība, ir novesta līdz neapskaužamam līmenim, bet visus šos gadus Jūras akadēmijas vadība Jūrnieku reģistra aizrādījumus vai nu neņēma vērā, vai arī ar Izglītības ministrijas palīdzību pārsūdzēja. Pēdējos divarpus gadus viss ir gājis pašplūsmā, un tagad faktiski esam pie sistēmas siles, par ko liecina arī studentu skaita samazināšanās: 2020. gadā Jūras akadēmijā iestājās 136 studenti, 2021. gadā 113, bet 2022. gadā vairs tikai 80, tātad divu gadu laikā kritums ir 42 procenti, un tas jau ir izglītības iestādes un pašas jūrniecības izglītības pilnīgs fiasco.

IMO un EMSA ir atzinušas, ka Latvijā īstēnotā jūrnieku profesionālās novērtēšanas sistēma ir viena no labākajām Eiropā. Pateicoties noteiktajiem kvalifikācijas standartiem, esam panākuši situāciju, ka starptautiskajā jūrnieku darba tirgū nonāk tikai augstas klases speciālisti, kuri papildus izglītības diplomam Jūrnieku reģistrā ir apliecinājuši savu kompetenci, un Latvijas jūras virsnieki joprojām darba tirgū ir paši pieprasītākie, kam dod priekšroku salīdzinājumā, piemēram, ar Zviedrijas jūras virsniekiem. Šobrīd vēl ir tāda situācija, bet vai

tāda būs arī nākotnē? Visticamāk nebūs, jo pēdējie gadi nepaliks bez sekām un sistēmu diemžēl nemaz nevar tik ātri sakārtot.”

Ilgtermiņā jūrniecības izglītības sistēma noteikti būs ieguvēja

Rīgas Tehnisko universitāti pilnsapulcē pārstāvēja attīstības un finanšu prorektors Artūrs Zeps, kurš atzina, ka Jāzeps Spridzāns savā uzrunā precīzi izgaismojis tās problēmas, kas saistītas ar Latvijas Jūras akadēmiju, tāpēc jūrniecības izglītību Latvijā sagaida diezgan lieli izaicinājumi. Viņš arī izteica pateicību Latvijas Jūras administrācijai un Jūrnieku reģistram, īpaši Spridzāna kungam un Gailīša kungam, par konstruktīvo sadarbību. “Saprotams, ka ir diezgan tāls ceļš ejams, lai novērstu visas nepilnības un problēmas, par kurām jau runāja Jāzeps Spridzāns, bet mēs varam soli pa solim virzīties uz priekšu, lai sakārtotu sistēmu. Ļoti labi apzināties visus izaicinājumus, kas saistīti ar kvalitātes pārvaldību, pasniedzēju problēmām vai studiju programmu kvalitāti, un nav tā, ka RTU vēlas kādu jautājumu ignorēt vai tā risināšanu paslaucīt zem tepika, gluži pretēji, esam atvērti sadarbībai, lai risinātu problēmas.

Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža ir kļuvušas par RTU ekosistēmas sastāvdaļu – Jūras akadēmija kā RTU struktūrvienība, bet LJK aģentūras statusā, un tas nozīmē, ka pārvaldības sistēmu turpināsim sakārtot un pilnveidot, tai skaitā arī domājot par investīciju piesaistīšanu, kas vairāku miljonu eiro apmērā jūrniecības izglītībai būs pieejamas saistībā ar konsolidāciju. Šis finansējums pamatā tiks novirzīts tehniskās kapacitātes stiprināšanai un nepieciešamā aprīkojuma iegādei. Vēl viena būtiska lieta, ko apsveram un par ko atklāti jārunā, ir Jūras akadēmijas lokācijas maiņa, iespējams, uz Pārdaugavu. Ir vairāki iemesli, kāpēc par to ir jādodomā, un vispirms tas ir jautājums par infrastruktūras nodrošināšanu, taču vēlos uzsvērt, ka pagaidām tas vēl ir diskusiju temats. Pašlaik rēķinām, cik finansiāli izdevīgi būtu sakārtot infrastruktūru Flotes ielā, bet jau tagad saņemam aizrādījumus no dažādām



Artūrs Zeps.

institūcijām, ka Flotes ielā jāsakārto ēkas, lai tās varētu turpmāk izmantot. Lai turpmāk varētu lietot Flotes ielas ēkas, īstermiņā investīcijas ir mērāmas vairākos simtos tūkstošu, ja domājam par tālāko attīstību, tad ir jābūt skaidrībai, vai, piemēram, investējam pilnīgi jauna peldbaseina būvniecībā Flotes ielā, vai arī vajadzībām nedaudz pielāgojam jau esošo baseinu Ķīpsalā, vai veidojam jaunas laboratorijas Flotes ielā, vai arī palūkojamies, ko varam izmantot no Ķīpsalā jau esošajām, tās papildinot ar nepieciešamo, un tad investīcijas varam izmantot citām akadēmijas vajadzībām.”

Jautāts, vai, redzot visu problēmu gūzmu, kas saistītas ar Jūras akadēmiju, RTU nav pārsteigusies to pievienot savai ekosistēmai, Artūrs Zeps atbildēja, ka, protams, ir jātiek galā ar daudziem izaicinājumiem, bet ilgtermiņā jūrniecības izglītības sistēma noteikti būs ieguvēja. Uz jautājumu, cik lielā mērā RTU respektē izveidoto Jūrniecības padomi, A. Zeps puda viedokli, ka šī padome ir ļoti profesionāla un palīdz risināt jautājumus. “Jūrniecības padome ir tā, ar kuru mēs strādājam, visus būtiskos jautājumus risinot ne tikai sapulcēs, bet arī ikdienā, apmainoties ar informāciju. Mums ar padomi bija diskusijas par konkursa nolikumu Jūras akadēmijas direktora amatam, un tā sniedza savus atzinumus un ieteikumus, līdz šajā jautājumā nonācām pie kopīga redzējuma, un esmu pārliecināts, ka arī turpmāk notiks konstruktīvs darbs.”

Vēl viens jautājums, kas nodarbinā nozari, – kas turpmāk notiks ar

▶▶▶ 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

Rīgas jūrskolu un kā RTU plāno Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas integrāciju? "Rīgas jūrskola joprojām ir Jūras akadēmijas sastāvdaļa, bet, pamatojoties uz Augstskolu likumu, līdz 2025. gadam mums jārod cits risinājums, un šobrīd jau notiek diskusijas par iespējamo risinājumu. Taču jau tagad ir skaidrs – ja Rīgas jūrskola paliks kā daļa no Jūras akadēmijas, tas juridiski jāatrisina.



Imants Aleksandrovs.

Kas attiecas uz Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu, tās abas pastāv kā atsevišķas vienības, bet mums ir iespējams visiem pie viena galda runāt par attīstības stratēģiju. No RTU vadības viedokļa skatoties, abām mācību iestādēm ir iespējas dalīties ar akadēmisko personālu, un ir vēl daudz citu jautājumu, kurus abas mācību iestādes varētu risināt kopīgi. Izaicinājumi ir pārejoši, un esam pārliecināti, ka jūrniecības izglītība būs tikai ieguvēja, jo ir iespējams racionālāk izmantot esošo infrastruktūru un naudu ieguldīt, kur tas visvairāk nepieciešams. Savukārt no jūrniecības nozares mēs sagaidām, ka tā varētu palīdzēt saturiski veidot jūrniecības izglītības attīstības stratēģiju, nākt ar savu padomu, tāpat no nozares sagaidām, ka tā varētu aizpildīt vakantās akadēmiskā



personāla vietas un iesaistīties akadēmiskajā darbā."

Arī nozarei jāuzņemas sava atbildības daļa

RTU Latvijas Jūras akadēmijas direktora v.i. Imants Aleksandrovs, kurš pats ir Jūras akadēmijas absolvents un savā profesionālajā karjerā izaudzis līdz kapteiņa vecākā palīga amatam, bet veselības un ģimenes apstākļu dēļ bijis spiests atstāt darbu jūrā un tagad savieno Rīgas ostas loča un akadēmijas vadītāja pienākumus, norādīja, ka arī jūrniecības nozarei vārdi ne vienmēr saskan ar darbiem. "Runājot par Jūras akadēmijas pārvaldību pēdējo dažu gadu laikā un visās neizdarībās vainojot tikai rektori Kristīni Carjovu, nozare nav īsti godīga, jo Kristīne ir centusies sakārtot akadēmiju, tai skaitā meklējot finansējumu, diemžēl šie darbi ne vienmēr rezultējās ar panākumiem. Bet liela daļa vainas ir jāuzņemas arī jūrniecības nozarei, kas atbalsta vairāk vārdos, ne reālos darbos, lai tiešām attīstītu jūrniecības izglītību," uzsvēra I. Aleksandrovs. "Domājot par akadēmijas tālāko attīstību, varu godīgi teikt, ka mans redzējums atšķiras no RTU vīzijas, jo nedomāju, ka Daugavgrīvas atstāšana būtu labākais risinājums, tas būtu solis atpakaļ, tomēr mana teikšana šajā ziņā nav liela, jo esmu tikai direktora vietas izpildītājs, un tas nozīmē, ka amatā esmu tikai uz laiku.

Kas attiecas uz akadēmiju, tad varu teikt, ka RTU Jūras akadēmijas attīstība tiek izvērtēta konstruktīvi un analītiski, ņemot vērā visus apstākļus. Ir izstrādāts integrācijas plāns, tiek nodrošināta kvalitatīva vadības sistēma un atvieglots administratīvais slogs, un mūsu darbība tiek



pielāgota jaunajai sistēmai, lai nodrošinātu kvalitatīvu izglītību. Tāpat esam uzsākuši labu sadarbību ar "Novikontas" Jūras koledžu un Liepājas Jūrniecības koledžu. Īstenojam ERASMUS+ programmu, turpinām nodrošināt kvalitatīvu studiju procesu, turpinām nodrošināt kursu realizāciju un cenšamies iesaistīties arī zinātniskajā darbā."

Iznākusi 30. "Latvijas jūrniecības gadagrāmata"

LJS pilnsapulcē ar prezentācijām uzstājās sadarbības partneri – "LVR Flote", Latvijas Stivdorkkompāniju asociācija un Jūras spēki, kas iepazīstināja klātesošos ar savu darbību, problēmām un nākotnes iecerēm, bet noslēgumā tika atvērta "Latvijas jūrniecības gadagrāmata 2022", un šis ir gadagrāmatas 30. izdevums. Tās galvenā atziņa: "Nozarei jābūt vienotai, jānāk kopā, lai paveiktu labas un lielas lietas, ne tikai par personīgo, bet par valstisko domājot. Atmoda ir emocionāls un garīgs pasākums. Pirmajā Atmodā nāca jaunlatvieši ar Krišjāni Valdemāru, un galvenais bija tautas pašapziņas jautājums. Otrā Atmoda bija valsts neatkarības iegūšana, trešā Atmoda – neatkarības atgūšana, bet ceturtā būs Garīgā Atmoda. Arī jūrniecībā. Kāds var teikt, ka pietiek mosties, jāsāk darīt, taču aizmidzis cilvēks neko sakarīgu nevar paveikt. Situācija ir nobriedusi, jūrniecības nozare ir modusies."■

Anita Freiberga



Laura Apoga prezentē "LVR Flote" iespējas un pakalpojumus.



“Baltops 23” stiprina drošību Baltijas jūras reģionā

No 4. līdz 16. jūnijam Baltijas jūras reģionā norisinājās ikgadējās starptautiskās militārās mācības “Baltops 23”, kas ir vienas no vērienīgākajām Ziemeļeiropas reģionā, un to mērķis šogad bija turpināt pilnveidot dažādu spēka veidu un ieroču šķiru vienību savstarpējo sadarbību un operacionālo savietojamību ne tikai NATO ietvaros, bet arī kopā ar alianses partnervalstīm. Mācību dalībnieki kopīgo vingrinājumu laikā demonstrēja gatavību kolektīvās aizsardzības nodrošināšanai Baltijas reģionā, stiprinot reģionālo drošību un veicinot atturēšanu. Mācībās piedalījās 19 NATO dalībvalstis un viena partnervalsts, 50 kuģu, vairāk nekā 45 gaisa spēku vienības un 6000 karavīru. 4. jūnijā sabiedroto 50 karakuģi sāka mācības Tallinas ostā Igaunijā un pabeidza tās 16. jūnijā Vācijā. Viens no “Baltops 23” mācību papildinājumiem bija astoņu valstu sešpadsmit kapelānu, kuri pārstāvēja trīs dažādas ticības un tradīcijas, sadarbība, lai celtu karavīru gara spēku, godam pildot misiju.

UZZIŅAI

Mācībās “Baltops 23” piedalījās Amerikas Savienotās Valstis, Beļģija, Dānija, Francija, Igaunija, Itālija, Kanāda, Latvija, Lielbritānija, Lietuva, Norvēģija, Nīderlande, Polija, Portugāle, Rumānija, Somija, Spānija, Turcija, Vācija un kā partnervalsts Zviedrija. Somija kā partnervalsts jau sen ir piedalījusies “Baltops” mācībās, bet šogad pirmo reizi piedalījās kā NATO dalībvalsts.

Latvijas Nacionālos bruņotos spēkus mācībās pārstāvēja Gaisa spēki, Jūras spēki, tostarp Ūdenslīdzēju komanda un kuģis A-53 “Virsaitis”, Sauszemes spēku Mehanizētā kājnieku brigāde un Zemessardze.

Mācību “Baltops 23” ietvaros, sākot no 5. jūnija, Latvijas teritoriālajos ūdeņos un Zemessardzes 4. Kurzes brigādes atbildības teritorijā, tostarp Kurzes piekrastē, tika trenētas dažādas taktiskās operācijas ar sabiedroto valstu kuģu, gaisa kuģu un bruņutransporta iesaisti, tāpat notika jūras desanta izsēdināšana. Sauszemes operācijas aktīvajā fāzē 6. jūnijā Ventspils novada Vārves pagastā notika jūras desanta izsēšanās no Lielbritānijas desanta uzbrukuma kuģa “HMS Albion” un Itālijas amfibijsku kuģa “San Marco”, savukārt Baltijas jūrā pie Šķēdes militārā poligona



Karakuģi pirms “Baltops 23” mācībām Tallinas ostā.

6. jūnijā notika kaujas šaušana un ASV jūras kājnieku manevri.

Lai gan mācības vadīja ASV Jūras spēki Eiropā un Āfrikā un ASV 6. flote (NAVEUR-NAVAF/SIXTHFLT), tās komandēja un kontrolēja NATO Jūras spēku trieciena un atbalsta



spēki (STRIKFORNATO), kuru galvenā mītne atrodas Oeirasā, Portugālē, un kuri komandē un kontrolē NATO Jūras spēkus šajā reģionā. Viens no lielākajiem kuģiem, kas ieradās Tallinā, bija amfibijsku komandkuģis “USS Mount Whitney”. Šis kuģis ir daļa no ASV 6. flotes un bija “Baltops 23” komandkuģis.

“Svarīgi, ka pēc mācībām “Formidable Shield 23”, kas noslēdzās 26. maijā, un reizē ar “Gerald R. Ford Carrier Strike Group” operācijām Ziemeļatlantijā “Baltops 23” sākās kā

▶▶▶ 18. lpp.

▶▶▶ 17. lpp.

reāls apliecinājums kolektīvās aizsardzības spējām visā NATO aliansē. Gatavojamies rītdienai un turpinām risināt šodienas drošības problēmas, izmantojot sadarbības spēju un ne-traucētu integrāciju reālās pasaules operācijās. Lai paceltos pāri šodienas izaicinājumiem, ir nepieciešams komandas darbs un uzticēšanās,”

UZZIŅAI

Vairāk nekā 80 gadus NAVEUR-NAVF veido stratēģiskas attiecības ar sabiedrotajiem un partneriem, izmantojot kopīgu vērtību pamatus, lai saglabātu drošību un stabilitāti. NAVEUR-NAVF, kura galvenā mītne atrodas Neapolē, Itālijā, vada ASV Jūras spēkus ASV Eiropas pavēlniecības (USEUCOM) un ASV Āfrikas pavēlniecības (USAFRICOM) atbildības jomās. 6. flote ir pastāvīgi norīkota darbā NAVEUR-NAVF, kas nodarbina jūras spēkus, izmantojot pilnu kopīgo un jūras operāciju spektru.

sacīja NATO 6. flotes un NATO Jūras spēku trieciena un atbalsta spēku komandieris viceadmirālis Tomass Išē. “Tāpat mēs atzinīgi vērtējam Somijas dalību “Baltops” kā NATO sabiedrotajai pirmo reizi “Baltops” piecdesmit divu gadu ilgajā vēsturē, un tas lieliski atspoguļo mūsu apņēmību celt drošību un stabilitāti Eiropā.”

Pēc “Formidable Shield 23” mācībām STRIKFORNATO štābā atradās liela daudz nacionāla vienība, kurā bija sakaru virsnieki no katras iesaistītās valsts. Viņi turpināja kopā strādāt, lai vadītu un kontrolētu mācību vingrinājumus, un tas ļāva izmantot gan katra profesionālā virsnieka unikālās zināšanas, gan katras valsts nacionālās stiprās puses. Vingrinājumu kontroles grupu komandēja STRIKFORNATO komandiera vietnieks Džeimss Morlijs.

““Baltops” joprojām ir nozīmīgākās ikgadējās mācības Baltijas jūrā, un

UZZIŅAI

STRIKFORNATO, kura galvenā mītne atrodas Oeirasā, Portugālē, ir Sabiedroto Eiropas spēku virspavēlnieka (SACEUR) vadošais, ātri izvietojamais un elastīgais jūras spēku projekcijas štābs, kas spēj plānot un veikt pilna spektra kopīgas jūras operācijas.



tā ir milzīga iespēja sabiedrotajiem un partnervalstīm trenēties kopā, veidojot gaisa, sauszemes un jūras spēkiem sadarbību un vienlaikus uzlabojot šo darbību savietojamību,” sacīja Morlijs. “Šā gada “Baltops” nav izņēmums, mēs turpinājam attīstīt savas spējas, tai skaitā izmantojot ASV loģistikas iespējas, lai novietotu manekena raķeti uz Dānijas fregates Bornholmas salā, veiktu bezpilota virszemes transportlīdzekļu integrēšanu, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanu un cietušo transportēšanu, kā arī nodrošinātu sabiedroto kapelānu iekļaušanos mācību scenārijā, lai garīgi rūpētos par mūsu cilvēkiem, kas ir vissvarīgākais no mūsu aktīviem. Neskaitāmas stundas ir veltītas, lai izstrādātu mācību scenāriju, kas ne tikai veido visu dalībnieku taktiskās prasmes, bet arī kalpo reģiona iedzīvotāju pārliecināšanai par to, ka NATO ir gata va aizstāvēt un aizstāvēties.”

Zviedrija šogad mācībās piedalījās kā partnervalsts, bet NATO “JFC Brunsum” komandiera vietnieks pulkvežleitnants Luiss Lančaress pauda

UZZIŅAI

Pirmās starptautiskās mācības “Baltops” Baltijas jūrā notika 1971. gadā. Šogad jau 52. reizi šā vingrinājuma dalībvalstis turpināja kopīgi trenēties un uzlabot aizsardzības operāciju veikšanu Baltijas reģionā. Latvija dalību mācībās “Baltops” aizsāka 1996. gadā.

viedokli, ka tas ir tikai laika jautājums, līdz arī Zviedrija kļūs par NATO dalībvalsti. Šogad zviedri mācībās piedalījās ar zemūdeni “HMS Uppland”, kas darbināma ar elektrību un zem ūdens nepaceļoties var pavadīt mēnesi.

“Baltops” mācības uzskatāmi parāda NATO apņemšanos saglabāt mieru un drošību reģionā, izmantojot starptautiskos spēkus, kas spēj ātri reaģēt krīzes laikā, un šīs mācības tiek vērtētas kā alianses pamats, kam ir būtiska nozīme, lai nostiprinātu NATO dalībvalstu sadarbības spējas un līderpozīcijas mīnu pretpa-



Zviedrija zemūdene “HMS Uppland”.

sākumu operācijās, bezpilota virszemes transportlīdzekļu operācijās un integrētās jūras un gaisa operācijās. Šā gada mācības balstījās uz pagājušā gada mācību scenārija, turpinot arī NATO Kosmosa centra integrēšanu kosmosa domēna scenārijos, bet šogad pirmo reizi tika veikta personāla apmācība, izmantojot bezpilota virszemes transportlīdzekļus. ■

NBS Jūras spēku info

Īstas arodbiedrības pamats ir solidaritāte

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA), kas 1991. gada 6. decembrī Latvijas Republikas Tieslietu ministrijā reģistrēta ar numuru 55, ir Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS), Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF, Londona), Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF, Brisele), kā arī Baltijas valstu pastāvīgi darbojošos komiteju locekle. Arodbiedrībā nu jau ir vairāk nekā septiņi tūkstoši biedru.

LTFJA prezidents Igors Pavlovs uzskata, ka vienmēr varētu vēlēties vēl lielāku jūrnieku aktivitāti un interesi par savu tiesību aizsardzības deleģēšanu arodbiedrībai, tomēr ir pārliecināts, ka deviņdesmito gadu sākumā ir izdevies izveidot stabilu pamatu turpmākam arodbiedrības darbam. Viņš ar gandarījumu atzīst, ka Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība ir lielākā un labākā ne tikai starp Baltijas valstīm, bet visā Austrumeiropas reģionā. Kopš LTFJA dibināšanas sasaukti pieci kongresi, pēdējais notika 2022. gada 11. oktobrī, kurā uz nākamo pārskata laiku par prezidentu atkārtoti ievēlēja Igoru Pavlovu, bet par viceprezidentu Andreju Umbraško.

“Arodbiedrībā ik dienu norit ierasts rutīnas darbs,” saka Andrejs Umbraško. “Ja jūrniekiem ir kādas problēmas vai sūdzības, viņi griežas pie mums. Nereti padomu vai palīdzību meklē pat tie jūrnieki, kuri nav mūsu arodbiedrības biedri, un tie palīdzība nevienam netiek atteikta, jo katrs cilvēks ir vērtība.”

Pasaules jūrniecības prese diezgan daudz apraksta situācijas, kad jūrnieki ir bijuši neaizsargāti, bijušas pārkāptas viņu tiesības, viņi nav saņēmuši darba samaksu vai vispār atstāti bezpalīdzīgā situācijā. To ir piedzīvojuši arī Latvijas jūrnieki, pamatā ierindas personāls, un tad jūrniekiem ir nācies meklēt palīdzību tieši pie arodbiedrības.

“Mūsu jūrniekiem aktuāli ir visdažādākie jautājumi. Pēdējā pusgadā esam izskatījuši kādas trīsdesmit piecas sūdzības, no kurām lielākā daļa saistīta ar darba tiesiskajām attiecībām, kad nav izmaksāta darba



Andrejs Umbraško.

alga vai jūrnieks nav laikus norakstīts no kuģa. Reizēm jūrnieki ir neapmierināti ar darba un sadzīves apstākļiem, piemēram, ēdināšanu vai darba un atpūtas stundu grafiku,” stāsta Umbraško. “Visos šajos gadījumos vispirms ļoti rūpīgi izpētām darba līguma nosacījumus, tāpat vai jūrniekam ir tiesisks pamats iesniegt sūdzību un vai tiešām ir pārkāptas viņa tiesības. Ja apstiprinās fakts, ka jūrnieka tiesības tiešām ir pārkāptas, skatāmies, kādi ir šie pārkāpumi, tālāk skaidrot situāciju griežamies pie darba devēja un citām atbildīgajām personām. Tomēr vispirms ļoti nopietni izvērtējam, cik pamatota ir jūrnieka sūdzība, jo nekādā gadījumā nevaram paļauties tikai uz jūrnieka emocionālo vēstījumu. Visa pamatā ir darba līgums, tāpat juridiskais pamatojums, un tikai saistībā ar to notiek tālākās darbības. Darba

līgumā rakstīto salīdzinām ar reālo situāciju un, ja redzam, ka kāds no darba līguma punktiem ir pārkāpts, rīkojamies saskaņā ar noteikto procedūru. Ir gadījumi, kad arodbiedrība grūtībās nonākušajam jūrniekam sniedz finansiālu atbalstu, palīdz ar advokāta vai konsultanta piesaistīšanu tajos gadījumos, kad netiekam galā ar saviem spēkiem.”

Koplīgums sniedz drošību

Starptautiskajā tirdzniecības flotē uz vairāk nekā 50 tūkstošiem kuģu strādā pāri par miljonu jūrnieku no visas pasaules, tāpēc loģisks ir jautājums, kas pārstāv tirdzniecības flotes jūrnieku intereses. Pateicoties Starptautiskajai Transporta darbinieku federācijai (ITF), uz daudziem pasaules kuģiem darbojas koplīgums, bet jūrnieki vēl joprojām bieži vien nemaz īsti neizprot koplīguma jēgu un nenovērtē, cik tam ir svarīga loma. Cilvēks domā, ka koplīgums ir tādi kā darba noteikumi, ko izgudrojis darba devējs, bet patiesībā koplīgums ir dokuments, kas tiek parakstīts starp divām pusēm – arodbiedrību un darba devēju. Ja nav arodbiedrības, nav arī iespējams noslēgt koplīgumu, un paliek vien līgums starp darba devēju un darba ņēmēju. Jūrnieki parasti paraksta darba līgumu, kurā ir norādīts vārds, uzvārds un, iespējams, arī atalgojums, bet zemāk maziem burtiem rakstīti vēl kādi nosacījumi, kuriem cilvēks vispār nav pievērsis uzmanību. Reizēm ar maziem burtiem ir piebilde, ka pārējie nosacījumi darbojas saskaņā ar koplīgumu, un arī to jūrnieks nav izlasījis, tāpēc nemaz nezina, ka koplīgums darbojas un aizstāv viņa intereses.

▶▶▶ 20. lpp.

►►► 19. lpp.

“Protams, koplīgums ir pavisam cits stāsts, jo koplīguma gadījumā darba devējs parasti noteikumus nepārkāpj, darba apstākļi un darba alga tiek nodrošināti. Bet iedomāsimies, kas notiktu, ja starp darba devēju un darba ņēmēju nebūtu arodbiedrības, kura regulē abu pušu attiecības, kā tad jūrnieks varētu aizstāvēt savas tiesības? Zem Latvijas karoga strādā vien neliela daļa no mūsu jūrniekiem, pamatā viņi strādā zem citu valstu karogiem pie ārzemju kuģu īpašniekiem, tāpēc tiesvedība var būt apgrūtināta, bet tas nepavisam nenozīmē, ka šajos gadījumos mēs nedarām visu iespējamo, lai atrisinātu situāciju, tomēr pēdējā laikā nav bijuši tādi strīdi, kurus vajadzētu risināt tiesas ceļā,” stāsta Andrejs Umbraško, kurš ir pārliecināts, ka pārsvarā darba devēji savas saistības pilda, tomēr vienmēr var vēlēties, lai darba apstākļi būtu labāki.

Andrejs Umbraško īpaši uzsver, cik svarīgi ir uzmanīgi un atbildīgi izlasīt visus līguma nosacījumus, arī tos, kas, iespējams, rakstīti ar maziem burtiem. “Jūrnieks ir tieši tāds pats cilvēks kā ikviens no mums un pieļauj to pašu kļūdu, kas raksturīga daudziem, parakstot kādu dokumentu, – neizlasa visus nosacījumus. Kad pie mums atnāk jūrnieks ar pretenzijām, ka pārkāptas viņa tiesības, uz jautājumu, vai ir parakstījis līgumu, viņš atbild apstiprinoši, bet uz jautājumu, vai izlasījis līguma nosacījumus, parasti atbild noraidoši. Tādos gadījumos nekas cits neatliek, kā vien pajautāt: vai pats saproti, ko esi parakstījis? Skumji, bet bieži vien bez nopietnas izlasīšanas tiek parakstīti arī finanšu dokumenti. Koplīgums ir tāds kā drošības garants, kas aizsargā darba ņēmēja tiesības.

LTFJA ir parakstījusi piecus kopīguumus, pamatā ar visiem lielākajiem kuģu īpašniekiem, kuru uzdevumā šeit jūrniekus iekāro darbā. Ja jūrnieks paraksta kontraktu un redz, ka ir noslēgts arī koplīgums, viņš var būt drošs par savām tiesībām un darba vietu.”

Uz jautājumu, kas ir tas, ar ko grēko paši jūrnieki, vispirms izskan nopūta, un tad Andrejs piebilst, ka pārkāpumi gadoties vienmēr, un tādos gadījumos, ja arodbiedrība redz, ka

strīdā vainojams pats jūrnieks, jo apzināti pārkāpis likumu, nākas viņam skaidrot, kāpēc iestājušās tās vai citas sekas un ka viņam nemaz nav to tiesību, kas šķietami ir pārkāptas. “Mēs īsti neapkopojam statistiku par jūrnieku pārkāpumu veidiem, bet pēc pieredzes varu teikt, ka viens no pārkāpumiem ir dzeršana, neskatoties uz stingriem noteikumiem, un otrs visbiežāk sastopamais pārkāpums ir darba pienākumu nepildīšana. Tomēr gribu teikt, ka



neko nevar vispārināt, jo katrs gadījums ir personīgs un individuāls, nav divu vienādu situāciju un divu vienādu risinājumu, tāpēc ikvienu gadījumu skatām kompleksi. Neļaujamies tikai uz kuģu īpašnieka teikto, ka šis cilvēks uz kuģa dzer, bet meklējam tam arī citus pierādījumus un aptaujājam iespējamus lieciniekus. Katram mēdz būt sava taisnība, tāpēc tieši tā notiek ikvienas sūdzības izmeklēšana, jo katram jāuzņemas sava vainas daļa, bet reizēm jāmeklē kompromiss,” skaidro Umbraško.

No naudas šķirties ir grūti

Šodien katram Latvijas iedzīvotājam ir iespēja brīvprātīgi piedalīties sociālās apdrošināšanas sistēmā, katrs pats var maksāt sociālo nodokli, pievienoties trešajam pensiju līmenim vai kādam citam pensiju fondam, piemēram, “Jūrnieku foruma” programmai. Cilvēks sava darba mūža laikā var parūpēties par vecumdienu, tomēr viņš to īsti neizprot un nedara, jo ir psiholoģiska problēma – grūti pieņemt domu, ka labprātīgi jāšķiras no kādas summas, no savas naudas. Viena lieta, ja to izdara darba devējs, ar to cilvēks spēj

samierināties, bet izņemt naudu no savas kabatas, kad ir tik daudz vajadzību šodien un tūlīt... Un tad cilvēks atpūšas, kad jau sasniegts pensijas vecums un viņš nonācis lielas problēmas priekšā, kad neviens īsti vairs nevar palīdzēt. “Parasti šādos gadījumos cilvēks saka, ka ir grūti strādājis, bet grūti strādājam taču mēs visi. Jūrniekiem pašiem nākas domāt par saviem pensijas uzkrājumiem, kas ir brīvprātīgs pasākums, jo problēma tāda, ka jūrnieku darba devēji parasti nevēlas maksāt par viņu vēl arī sociālo nodokli.”

Straujais inflācijas pieaugums, energoresursu un komunālo pakalpojumu dārdzība negatīvi ietekmē mūsu valsts iedzīvotāju, tostarp jūrnieku materiālo labklājību. Lai sniegtu materiālu atbalstu arodbiedrības veterāniem, no 2022. gada 1. oktobra Latvijas Tirdzniecības flotes Jūrnieku arodbiedrība izmaksā viņiem vienreizēju finansiālo palīdzību ar nosacījumu, ka cilvēkam ir vismaz 10 gadu stāžs LTFJA, šobrīd viņš nestrādā jūrā un ir pensionārs. Tāpat LTFJA ir sociāli aktīvs sadarbības partneris, kurš iesaistās visās jūrniecības aktivitātēs un neliedz finansiālu atbalstu gan vidusskolēnu konkursam “Enkurs”, gan jūrnieku pasākumam Ainažos, gan arī Jūras svētku svinēšanai uz kuģīša “Vecrīga”, kur kopā pulcējas Latvijas jūrniecības sabiedrība.

Kādā intervijā LTFJA prezidents Igors Pavlovs teica: “Tagad cilvēki jautā, kādas ir viņu tiesības, ko dod koplīgums, kā viņu darbu ietekmē un aizsargā MLC konvencija, tāpat runa ir tieši par ekonomiskām un sociālām lietām, kas saistītas ar viņu darbu. Runājot ar jauniešiem cilvēkiem, skaidrojam viņiem, ka arodbiedrības uzdevums ir nodarboties tieši ar šiem jautājumiem. Tomēr arodbiedrība ir vēl kas vairāk, tā ir ģimene, tāpēc gadījumā, ja jūrniekam rodas kādas problēmas ar finansēm, veselību vai vēl ko citu, nevajag kautrēties, zvaniet uz arodbiedrību! Mēs tiešām vēlamies padarīt arodbiedrību par jūrnieku mājām. Protams, galvenie ir un vienmēr būs profesionālie jautājumi, taču mūsu jūrniekiem ir jāapzinās, ka viņi ir piederīgi savai arodbiedrībai un zināmā mērā tā ir viņu ģimene.”■

Anita Freiberga

“Jūrnieku forums” iesaka plānot savus izdevumus

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības 1999. gadā nodibinātās kooperatīvās krājaizdevu sabiedrības “Jūrnieku forums”, kura apkalpo tikai jūrniekus un viņu ģimenes locekļus, uzdevums ir sniegt kvalitatīvus un izdevīgus finanšu pakalpojumus jūrniekiem – Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības biedriem. Tās darbību regulē LR Krājaizdevu likums, LR Kooperatīvo sabiedrību likums, LTFJA KKS “Jūrnieku forums” statūti, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas un Latvijas Bankas normatīvie dokumenti un rīkojumi, kā arī citi Latvijas Republikas un Eiropas Savienības likumdošanas un normatīvie akti. Visi sabiedrības biedri vienlaikus ir gan tās klienti, gan līdzīpašnieki, katrs var ietekmēt sabiedrības darbību un piedalīties pārvaldīšanā, jo katram paju īpašniekam, neatkarīgi no tā, cik paju viņam pieder, svarīgāko jautājumu risināšanas procesā ir viena balss. Par krājaizdevu sabiedrību un pašreizējo tirgus situāciju stāsta “Jūrnieku foruma” valdes priekšsēdētājs ARTŪRS KORBUTS.

– Sabiedrība “Jūrnieku forums”, līdzīgi kā LTFJA, ir konservatīva kompānija, tāpēc nevaru teikt, ka pēdējā gada laikā kaut kas būtu krasi mainījies. Latvijā viss notiek līdzīgi kā citur pasaulē: naudas cena aug, procentu likmes aug. Jūrnieki, kuri saņem labu atalgojumu un kuriem ir naudas uzkrājumi, tagad var izvēlēties – naudu tērēt, turpināt krāt vai arī mēģināt mazliet nopelnīt, un tagad naudu droši var likt arī depozītā. Ja iepriekšējos gados depozīta likmes bija nulle vai tuvu tam, tad tagad tās ir gājušas uz augšu. Tie, kuri vairāk gatavi riskēt, var iegādāties, piemēram, valsts obligācijas. Lai saprastu, kā labāk rīkoties ar savu naudu, jūrnieki pie mums nāk konsultēties, un mēs savu padomu nekad neliedzam.

Līdzīgi kā bankās, arī “Jūrnieku forumā” ir pieaugušas noguldījumu procentu likmes. Vēlos uzsvērt, ka, ņemot vērā to, ka strādājam atbilstoši likumiem, ievērojot visas prasības, un arī to, ka aiz mums stāv arodbiedrība, mūsu noguldītāji var justies droši. Noguldījumu drošību garantē noguldījumu garantiju sistēma, kas izveidota saskaņā ar Noguldījumu garantiju likumu. Ja iestātos noguldījumu nepieejamība krājaizdevu

►►► 22. lpp.



Artūrs Korbuts.

▶▶▶ 21. lpp.

sabiedrībā, noguldījumus līdz 100 tūkstošiem eiro atmaksātu noguldījumu garantiju fonds. Bet ja cilvēks izvēlas kādu citu veidu, ko iesākt ar savu naudu, tad vajadzības gadījumā mēs noteikti sniegsim padomu, jo finanšu jautājumos tiešām esam pieredzējuši speciālisti. "Jūrnieku forumam" ir bijusi pieredze darbībā ar obligācijām, tāpēc labi pārzinām, kā no juridiskā un finanšu viedokļa darbojas šis mehānisms.

– Esam ļoti sarežģītā situācijā, kad viss kļūst arvien dārgāks un dārgāks, tāpēc savilkt galus ir ļoti grūti.

– Šis laiks nekādā ziņā nav viegls, īpaši tas attiecas uz kredītiem, kuru procentu likmes ir pieaugušas divas reizes. Tiem, kuri kredītējās bankās, bija saliktā procentu likme, ko veidoja fiksētā summa un mainīgā jeb EURIBOR likme, kas no decembra ir ļoti nežēlīgi pieaugusi, un tas ir ne tikai Latvijā, bet visā Eiropā. Var jau saprast, kāpēc tas notiek. Lai samazinātu inflāciju, ir jāapgrūtina pirkspēja un jāpanāk, lai cilvēki tik daudz netērētu, bet to var izdarīt, paceļot kredītu procentu likmes. Pie mums vērsas cilvēki, kam pieaugušo procentu likmju dēļ radušās finansiālas problēmas. Ja cilvēks nevar nokārtot savas saistības finanšu iestādēs, tas nozīmē, ka viņam ir problēmas, kas, ļoti iespējams, radušās tāpēc, ka cilvēks nebija pareizi izvērtējis savas iespējas vai arī pārspīlējis ar savām vēlmēm. Mūsu kredītiem vienmēr ir bijusi fiksēta procentu likme, kas vēl nesenā pagātnē varēja likties neizdevīga, bet tagad, kad bankās procentu likmes pieaug, kas jau ir lielākas par mūsu četriem procentiem, un nav paredzams, kad šis pieaugums varētu apstāties, "Jūrnieku foruma" piedāvājums varētu būt pievilcīgs. Tiem, kuri izvēlējās "Jūrnieku forumu" un maksāja stabilu procentu likmi, arī tagad nekas nemainās, jo mūsu mērķis ir sniegt stabilu un drošu pakalpojumu finanšu ziņā.

– Bet ja pie jums tomēr atnāk jūrnieks ar savām finansiālajām problēmām?

– Ja jūrniekam pirms reisa, piemēram, ir radušās finansiālas grūtības un viņš bankā nevar nomaksāt kredīta procentus, mēs cenšamies

meklēt iesaicīgu risinājumu, piešķirot cilvēkam nelielu patēriņa kredītu, lai viņš mierīgi varētu nomaksāt kredīta procentus un viņam neveidotos maksājuma parādi, un lai pēc trim vai četriem mēnešiem, atgriežoties no reisa, viņu nesagaidītu nepatīšanas ar banku, kas varētu būt ļoti sāpīgas. Tomēr cilvēkam jāsaprot, kā plānot savus izdevumus, samērojot tos ar ienākumiem, un mēs šajā ziņā viņam varam palīdzēt vienīgi ar padomu – ieteikt plānot izdevumus, samazināt patēriņu un domāt par savu nākotni. Tuvākie divi gadi nebūs viegli, jo, visticamāk, procentu likmes un maksājumi turpinās pieaugt, labākajā gadījumā šis tirgus varētu stabilizēties un palikt esošo procentu likmju robežās, tāpēc cil-

Tomēr cilvēkam jāsaprot, kā plānot savus izdevumus, samērojot tos ar ienākumiem, un mēs šajā ziņā viņam varam palīdzēt vienīgi ar padomu...

vēkiem jādomā par nopietnām savas uzvedības un patēriņa korekcijām. Jūrniekiem, kuri tomēr vēlas ņemt jaunus kredītus, iespējams, vajadzētu izvērtēt, kur kredītu ņemt, varbūt to ir izdevīgi darīt "Jūrnieku forumā", jo prognozējami maksājumi ir psiholoģiski drošāki.

– Bankas nevilcinās ar parādu piedzišanu, vai arī "Jūrnieku forums" ir bijis spiests kādu parādu piedziņu risināt tiesā?

– Mēs ļoti sekojam visiem procesiem, kas notiek ar mūsu klientiem, kā viņi maksā kredīta procentus, bet nodot lietu nodokļu piedzinējiem, protams, ir pats galējais solis. Vairāk nekā divdesmit darbības gadu laikā ir bijis tikai viens gadījums, kad lieta nonāca līdz tiesai. Darām visu iespējamo, lai cilvēks būtu maksāspējīgs, nevis dzenam viņu stūrī par nemaksāšanu. Teikšu atklāti, mums, protams, nepatīk situācija, kad cilvēks nepilda savas saistības, bet vēl vairāk

nepatīk, ja cilvēks no mums bēguļo un izvairās godīgi runāt par savām problēmām. Ja cilvēks atklāti pasaka, ka tagad nevarēs samaksāt, tad vienmēr varam kopīgi šo problēmu risināt, bet ja cilvēks no mums slēpjas, tad tas nav iespējams.

– Ko varat teikt par jūrnieku paradumiem attiecībā uz naudas tērēšanu?

– Jūrnieki nav savādāki par citiem cilvēkiem, un arī viņu paradumi mēdz būt visdažādākie. Vieni ļoti nopietni veido uzkrājumus, tai skaitā arī mūsu pensiju uzkrājumu programmā. Vēl pirms gadiem pieciem pensiju fonds nebija starp populārākajiem pakalpojumiem, bet tagad cilvēki arvien vairāk sāk domāt par nodrošinājumu vecumdienās. Pensiju programmas popularitāti var skaidrot ar to, ka jūrnieki ir sapratuši, ka daudziem gaidāmas visai mazas pensijas no valsts, ja paši nebūs pietiekami tālredzīgi šajā ziņā. Tomēr uzkrāt naudu pensijai ir sāpīgs jautājums, ņemot vērā, ka šo uzkrājumu veidošana ir labprātīgs process, bet atteikties no savas naudas, pie tam brīvprātīgi, ir ļoti grūti. Vidējais pensiju uzkrājums "Jūrnieku forumā" ir vienpadsmit gadi, un tas nozīmē, ka cilvēki par savām pensijām sāk domāt pēc piecdesmit gadu vecuma, protams, ir arī tādi, kas sāk to darīt jau trīsdesmit un četrdesmit gadu vecumā.

Ir tādi, kas krāj naudu saviem bērniem, bet citi dzīvo tikai vienai dienai – šodien gribu un pārku. Cilvēki nereti ir ļoti atkarīgi no darba. Jūrniekam šodien naudas ir daudz, un viņš tērē bez apdoma, jo rīt varēs aiziet jūrā. Bet ja nu sagadās tādi apstākļi, ka nevar aiziet reisā un arī naudas vairs nav, tad nezina, ko darīt, nāk pie mums un saka – glābiet mani!

Esam ievērojuši, ka pēdējā laikā ierindas jūrniekiem ir pieaugusi darba samaksa, kas skaidrojams ar to, ka dažādu iemeslu dēļ darba tirgū mazāk strādā krievu un baltkrievu jūrnieki, tāpēc arī ir lielāks pieprasījums pēc mūsu ierindas jūrniekiem.

"Jūrnieku forums" vienmēr atgādina, ka par jūrniekiem neviens cits nedomās, uz to nevajag cerēt, vajag rūpēties pašiem par sevi. ■

Anita Freiberga

Arī jūrniekam maksāt nodokļus ir labāk nekā nemaksāt

Lai gan šķiet, ka jūrniekiem vajadzētu būt informētiem par to, kāda nodokļu maksāšanas kārtība uz viņiem attiecas, tomēr, dzirdot jautājumus, ko jūrnieki nereti uzdod saistībā ar pensijām, rodas secinājums, ka īstas skaidrības nav. Atbilstoši Jūrnieku reģistra jūrnieku sertificēšanas datubāzē esošajai informācijai Latvijā 2023. gada 1. janvārī bija 12 125 aktīvie jūrnieki, kuru vidējais vecums ir 44 gadi. Aptuveni 11 tūkstoši no visiem aktīvajiem jūrniekiem ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem, bet nedaudz vairāk par tūkstošiem darbam uz zvejas flotes kuģiem un iekšējo ūdeņu kuģiem. Aptuveni desmit tūkstoši Latvijas jūrnieku – pilsoņi, nepilsoņi un citu valstu jūrnieki, kas dzīvo Latvijā, ir nodarbināti uz ārvalstu karoga kuģiem.

Kāds Latvijas jūrnieks raksta: “Nesen sāku strādāt kompānijā “Stena Line” uz pasažieru prāmja, kas kursē maršrutā Ventspils – Nīnashamna. Interesē jautājums par nodokļiem, sociālajām iemaksām un pārējo, proti, kā tas notiek, vai tas jādara pašam, kuros datumos, kādas summas, – viss par un ap šo tēmu. Tā kā līdz šim esmu strādājis citās darbavietās, kur darba devējs pats visu nokārtoja un apmaksāja, man nav ne mazākās nojausmas par šo lietu kārtošanu. Jau iepriekš pateicos par sniegto atbildi!”

Atbildi jūrniekam sagatavoja Valsts ieņēmumu dienesta sabiedrisko attiecību speciāliste Kristīne Augstkalne-Jaunbērziņa un Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūras Pabalstu metodiskās vadības daļas vecākā eksperte Rasma Kalniņa.

Jūrniekam, kurš nodarbināts uz starptautiskajos pārvadājumos izmantojama kuģa, ar iedzīvotāju ienākuma nodokli (turpmāk – nodoklis) apliekamais objekts ir:

- virsniekam – 2,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2022. gadā – 1250 eiro);
- pārējam personālam – 1,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā (2022. gadā – 750 eiro).

2022. gadā minimālā mēneša darba alga bija 500 eiro. Šādā veidā ar nodokli apliekamo ienākumu aprēķināja visām personām, kas nodarbinātas uz starptautiskajos pārvadājumos

izmantojama kuģa, neatkarīgi no tā, ar kādas valsts karogu kuģis ir reģistrēts.

Ja jūrnieku nodarbina darba devējs, kurš nav Latvijas Republikas rezidents un kura pienākums nav ieturēt nodokli izmaksas vietā, jūrniekam līdz nākamā gada 1. jūnijam, bet, ja 2022. gada ienākumi pārsniegs 78 100 eiro, – no 1. aprīļa līdz 1. jūlijam Valsts ieņēmumu dienestā (turpmāk – VID) ir jāiesniedz gada ienākumu deklarācija, uzrādot jūrnieka ienākumu deklarācijas D 2¹ pielikumā, un jānomaksā nodoklis vienotajā kontā.

Sastādot gada ienākumu deklarāciju, jūrnieku ienākumiem ir piemērojami:

- attaisnotie izdevumi (valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas, izdevumi par izglītību un ārstniecisko pakalpojumu izmantošanu, ziedojumi un dāvinājumi, t. sk. politiskajām partijām, iemaksas privātajos pensiju fondos un dzīvības apdrošināšanas (ar līdzekļu uzkrāšanu) prēmiju maksājumi);
- gada diferencētais neapliekamais minimums;
- nodokļa atvieglojumi.

Ienākumam piemēro progresīvo nodokļa likmi:

- 20% – gada ienākumam līdz 20 004 eiro;

- 23% – gada ienākuma daļai, kas pārsniedz 20 004 eiro, bet nepārsniedz 78 100 eiro;

- 31% – gada ienākuma daļai, kas pārsniedz 78 100 eiro.

Valsts sociālās apdrošināšanas obligātās iemaksas

Ja fizisku personu nodarbina uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, kurš kuģo ar Eiropas Savienības, Eiropas Ekonomikas zonas valsts vai Šveices Konfederācijas karogu, obligātās iemaksas Latvijā netiek veiktas, jo jūrnieki ir sociāli apdrošināmi valstī, ar kuras karogu kuģis kuģis.

Obligātās iemaksas Latvijā var veikt darba devējs vai šo pienākumu pildīt pats darbinieks, ja viņš un darba devējs ir savstarpēji vienojušies. Lai veiktu obligātās iemaksas, darba devējam vai darbiniekam ir jāreģistrējas kā obligāto iemaksu veicējam Latvijā.

Obligāto iemaksu veikšanai jūrnieks var reģistrēties VID kā iekšzemes darba ņēmējs pie darba devēja – ārvalstnieka – 10 dienu laikā pēc līguma noslēgšanas (uzrādot personu apliecinošu dokumentu un noslēgto līgumu).

Iekšzemes darba ņēmēja pie darba devēja – ārvalstnieka – obligāto

▶▶▶ 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

iemaksu likme vispārējā gadījumā ir 34,09%.

Iekšzemes darba ņēmējam pie darba devēja – ārvalstnieka – ir pienākums līdz ceturksnim sekojošā mēneša 17. datumam, t. i., līdz 17. aprīlim, 17. jūlijam, 17. oktobrim, 17. janvārim, iesniegt VID ziņojumu par obligāto iemaksu objektu un obligātajām iemaksām. Iekšzemes darba ņēmējs pie darba devēja – ārvalstnieka – veic obligātās iemaksas līdz ceturksnim sekojošā mēneša 23. datumam.

Jūrnieki valsts sociālajai apdrošināšanai var pievienoties brīvprātīgi Ministru kabineta noteiktajā kārtībā. Latvijas kompetentā institūcija sociālā nodrošinājuma jomā ir Valsts sociālās apdrošināšanas aģentūra.

Saskaņā ar Regulas Nr. 883/2004 (attiecas uz ES/EEZ valstīm un Šveici) nosacījumiem uz personām, kuras nodarbinātas uz jūras kuģa, kas brauc ar dalībvalsts karogu, attiecas minētās dalībvalsts (karoga valsts) tiesību akti. Tas nozīmē, ka sociālās iemaksas ir veicamas tajā dalībvalstī, ar kuras karogu brauc kuģis. Tādējādi, ja persona ir nodarbināta uz kuģa/prāmja, kas brauc ar Zviedrijas karogu, tad sociālās apdrošināšanas iemaksas par šo personu ir jāveic Zviedrijā.

Savukārt persona, kura tiek nodarbināta uz kuģa, kas brauc ar kādas dalībvalsts karogu, taču saņem atalgojumu no darba devēja, kuram juridiskā adrese vai uzņēmējdarbības vieta ir citā dalībvalstī, ir pakļauta otras minētās dalībvalsts tiesību aktiem, ja tā pastāvīgi dzīvo minētajā valstī. Piemēram, ja persona, kuras dzīvesvieta ir Latvijā, ir nodarbināta uz kuģa, kas brauc ar Zviedrijas karogu, bet saņem atalgojumu no Latvijā reģistrēta uzņēmuma (darba devēja), tad uz šādu personu attiecas Latvijas tiesību akti un sociālās apdrošināšanas iemaksas darba devējs par šo personu maksā Latvijā.

Tā kā no uzdotā jautājuma nav saprotams, kurā valstī ir reģistrēts darba devējs un vai par personu tiek/netiek veiktas sociālās apdrošināšanas iemaksas valstī, ar kuras karogu brauc kuģis, personai jāvērsās pie darba devēja un jānoskaidro šie jautājumi.



Valsts pensijas apmērs ir atkarīgs no personas apdrošināšanas stāža un iemaksu apmēra

Valsts pensijas apmērs ir atkarīgs no personas apdrošināšanas stāža un valsts sociālo apdrošināšanas iemaksu apmēra. Latvijas jūrniekam, kurš strādā uz kuģiem ar Latvijas karogu, ir tāds pats sociālais nodrošinājums un tiesības uz visiem valsts sociālajiem pakalpojumiem kā Latvijā nodarbinātam iedzīvotājam, jo Latvijas darba devēji (kuģu īpašnieki) maksā valsts normatīvajos aktos noteiktās sociālās iemaksas.

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns skaidro, ka zems sociālais nodrošinājums ir jūrniekiem, kuri strādājuši uz ārvalstu kuģiem un nav maksājuši sociālās iemaksas Latvijā. Vairāk nekā 80% pasaules kuģniecības uzņēmumu ir reģistrēti ārzonās (beznodokļu zonās), kurās likumi neparedz sociālo nodrošinājumu jūrniekiem no citām valstīm. Kuģi tiek reģistrēti ar tādu valstu karogiem kā Bahamas (Bahamu Salas), Māršala Salas, Panamas Republika u. c. Ārvalstu nodarbinātības nosacījumi neparedz obligātu sociālā

nodrošinājuma maksājumu veikšanu Latvijā, un jūrniekiem netiek veikts apdrošināšanas stāža un sociālās apdrošināšanas maksājumu uzkrājums Latvijā. Ja netiek veiktas valsts sociālās apdrošināšanas iemaksas Latvijā, tad jūrnieks nevar šeit saņemt pabalstus, pensijas un citus sociālos pakalpojumus. Bieži jūrnieki saņem nelielu pensiju vai pat tikai minimālo valsts pensiju, kas ir krietni mazāka par iepriekš saņemto atalgojumu uz kuģa. Starp Latviju un Norvēģiju ir noslēgts līgums, kas noteic, ka Latvijas jūrniekiem, kuri ir nodarbināti uz Norvēģijas Starptautiskajā reģistrā reģistrētiem kuģiem, ir tāda pati sociālā drošība kā jūrniekiem, kuri strādā uz Latvijas karoga kuģa. Norvēģijas karoga kuģu īpašnieki reģistrē Latvijas jūrniekus kā sociāli apdrošinātas personas un par jūrniekiem veic noteiktus sociālos maksājumus Latvijā. Pamatojoties uz iepriekšminēto, izriet, ka Latvijas jūrnieki, kuri strādā uz Norvēģijas Starptautiskajā reģistrā reģistrēta kuģa, ir sociāli apdrošināti.

Valsts Ieņēmumu dienests ir izveidojis informatīvu materiālu "Nodokļi no jūrnieku, kuri nodarbināti uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, ienākumiem".



BIMCO, INTERTANKO, Singapūras kuģniecības asociācijas (SSA) pārstāvji apspriež pirātisma un jūras laupīšanas incidentu jaunās tendences Āzijā.

Diskutē par pirātisma apkarošanu

ReCAAP Informācijas apmaiņas centrs (ISC) kopā ar BIMCO, INTERTANKO un "The S. Rajaratnam School of International Studies" (RSIS) Singapūras Jūras nedēļas ietvaros 2023. gada 1. maijā rīkoja ikgadējo "Piracy and Sea Robbery Conference", kuras laikā divās paneldiskusijās dalībnieki diskutēja par to, cik svarīga ir sadarbība starp kuģošanas nozari un tiesībsargājošajām iestādēm, lai apkarotu pirātismu un bruņotas laupīšanas pret kuģiem, nodrošinot jūrniekiem drošību un aizsardzību jūrā.

IMO Kuģošanas drošības nodaļas direktore Heike Degima savā uzrunā sniedza jaunāko informāciju par pirātisma un bruņotas laupīšanas pret kuģiem situāciju pasaulē. Viņa izteica atzinību ReCAAP ISC par izcilo darbu un organizācijas sasniegumiem, kura kopš 2006. gada pilda reģionālās sadarbības veicināšanas misiju, izmantojot informācijas apmaiņu un dažādus sadarbības pasākumus. Heike Degima mudināja ReCAAP ISC turpināt organizēt līdzīgas konferences par pirātismu un laupīšanu jūrā, lai cīnītos pret šiem draudiem.

Nemot vērā pašreizējo inflācijas spiedienu un tautsaimniecības neskaidrās perspektīvas, ir daudzi pastiprinoši faktori, kas varētu mudināt cilvēkus pievērsties pirātismam un laupīšanai jūrā, tāpēc pastāv liels

rīks, ka pirātisms atkal var atgriezties un incidentu skaits pieaugt. Tas nozīmē, ka kuģošanas nozarei ne tikai jāturpina darbs pie drošības pasākumu uzlabošanas, bet arī pavisam nopietni jāuztver aicinājumi laikus un precīzi ziņot par visiem incidentiem, kā arī cieši jāsadarbības ar jūrniecības iestādēm, lai saglabātu jūras ceļus drošus un aizsargātu kuģu apkalpes un kravas.

BIMCO Jūras drošības nodaļas vadītājs A. Srinivasans: "Jebkāda veida pirātisms un bruņota laupīšana apdraud jūrniekus, kuģus, kravas un visu kuģošanas nozari kopumā. Gvinejas līcī pēc klusuma gada atkal piedzīvojam jaunus uzbrukumus. Dienvidaustrumāzijā esam liecinieki uzbrukumiem kuģu apkalpēm, lai nolaupītu kravu vai pat kuģi, tāpēc nozarei un visām iesaistītajām

institūcijām ir jāsaglabā modrība, un arī BIMCO nenogurstoši sadarbosies ar attiecīgajām ieinteresētajām pusēm, lai kontrolētu pirātisma problēmu."

ReCAAP ISC izpilddirektors K. Natarajans noslēguma runā uzsvēra: "Pirātisma un bruņotas laupīšanas pret kuģiem apkarošana Āzijā nav tikai piekrastes valstu vai kuģošanas nozares atbildība, tā ir visu kopīga atbildība, jo, uzbrūkot kuģiem un jūrniekiem, tiek pastrādāts starptautisks jūras noziegums, tāpēc nepieciešama visu ieinteresēto pušu uzticēšanās un palīdzība, veicinot sadarbību un informācijas apmaiņu, lai samazinātu pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumus Āzijas ūdeņos."■

ReCAAP info



Bruņota apsardze Indijas okeānā Somālijas ūdeņos.

Pirātu uzbrukumu skaits samazinās, modrību tomēr nedrīkst zaudēt

Saskaņā ar ICC Starptautiskā Jūrmiecības biroja (IMB) ikgadējo ziņojumu par pirātismu pasaules jūrās un okeānos 2022. gads ir iezīmējies ar zemāko incidentu skaitu pēdējo 30 gadu laikā. Salīdzinājumā ar 2021. gadu pirātu uzbrukumu skaits kuģiem bija sarucis par 13%, un tas lielā mērā saistīts ar pirātu aktivitātes mazināšanos Gvinejas līcī. 2022. gadā reģistrēti 115 pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumi pret kuģiem, un puse no tiem notika Dienvidaustrumāzijas ūdeņos, pārsvarā Singapūras šaurumā, kur incidentu skaits turpina pieaugt, 2022. gadā sasniedzot augstāko līmeni pēdējo septiņu gadu laikā. Satraukumu rada fakts, ka 95% gadījumu pirāti veiksmīgi iekļuva kuģī un vairākums incidentu notika diennakts tumšajās stundās, kad kuģi stāvēja uz enkura.

Lai gan Gvinejas līcī vērojama incidentu skaita samazināšanās (2018. gadā 82 incidenti, 2020. gadā 84, 2021. gadā 35 un 2022. gadā 19), tomēr IMB norāda, ka vajadzīgi neatslābstoši centieni, lai līcī garantētu jūrmieku drošību, jo situācija tur joprojām ir bīstama. Par to liecina divi 2022. gada ceturtajā ceturksnī

notikušie incidenti, kad tika nolaupīti divi kuģi un 29 apkalpes locekļi saņemti par ķīlniekiem.

ICC IMB Pirātisma ziņošanas centrs aizrāda, ka ziņojumi par pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumiem vēl arvien tiek saņemti ar novēlošanos.



IMB ziņojuma autori uzsver, ka joprojām svarīga nozīme ir jūrmieku modrībai un kuģu labai sagatavošanai kuģošanai bīstamajos reģionos, tāpat ļoti svarīgi, lai jūras spēki ātri reaģētu uz trauksmes signāliem.

Tiek ziņots, ka no 2023. gada 1. janvāra Indijas okeāns vairs neskaitās augsta riska apgabals (HRA), jo šajā reģionā, pateicoties saskaņotai pirātisma apkarošanas politikai un aktīvai rīcībai, situācija ievērojami uzlabojusies. Gandrīz 15 gadus ilga darbs ir devis rezultātu, jo kopš 2018. gada pie Somālijas krastiem nav notikuši pirātu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem, tomēr IMB brīdina, ka Somālijas pirāti saglabā spēju veikt uzbrukumus Adenas līča reģionā, un mudina kapteiņus saglabāt modrību un izmantot visus pieejamos resursus.

IMB apkopotā informācija liecina, ka 2023. gada pirmajā ceturksnī gandrīz 30% incidentu Dienvidaustrumāzijas reģionā notika Singapūras šaurumā, kur reģistrēti 18 gadījumi. Vardarbības draudi joprojām ir aktuāli, tika ziņots, ka divos incidentos uzbrucēji bija bruņojušies ar nažiem. ■

Narkotiku kontrabanda saglabā pieauguma tendenci

Saskaņā ar "The United Nations Office on Drugs and Crime" (UNODC) 2022. gada ziņojumu narkotiku ražošanas un tirdzniecības apjoms pieaug, un šis fakts rada bažas. Ziņojumā teikts, ka kokaīna ražošana jau 2020. gadā bija rekordaugstā līmenī, salīdzinājumā ar 2019. gadu pieaugot par 11% – līdz 1982 tonnām. Neskatoties uz Covid-19 pandēmiju, palielinājās arī kokaīna atsavināšanas gadījumu skaits un apjoms, 2020. gadā sasniedzot rekordu – 1424 tonnas. Arī 2022. gadā trijās lielākajās Dienvidamerikas kokaīna ražotājvalstīs – Meksikā, Brazīlijā un Kolumbijā – ievērojami pieauga narkotiku atsavināšanas gadījumi.

Gandrīz 90% narkotiku tika pārvadātas konteineros pa jūru. Ostar, kas piedalās programmā "The UNODC Container Control Programme" (CCP), kuras mērķis ir celt ostu drošību, 2022. gadā konfiscēja 271 tonnu kokaīna, par 100 tonnām vairāk nekā 2021. gadā. Visizplatītākā ir narkotiku kontrabanda konteineros *rip-on/rip-off*, kad kokaīns nosūtīšanas ostā tiek iekrauts un galamērķa ostā izņemts bez nosūtītāja, saņēmēja vai pārvadātāja līdzdalības vai sadarbības ar to. Šajā shēmā parasti ir iesaistīti korumpēti ostu darbinieki, tur notiek manipulācijas ar oriģinālajām plombēm, ko parasti nomaina vai salabo, lai slēptu acīmredzamos pārkāpumus. Ievērojami pieaudzis to gadījumu skaits, kad beramkravu kuģos kokaīns ceļo kopā ar graudiem, aprakts graudos, paslēpts tukšās telpās vai piestiprināts pie kuģa korpusa.

Meksikas armija un flote 2022. gadā konfiscēja 41,8 tonnas kokaīna, kas vairāk nekā divas reizes pārsniedz 2021. gadā konfiscēto apjomu (attiecīgi 15,1 tona), un tas ir bijis proporcionāli lielākais konfiskācijas apjoms kādā no lielākajām narkotiku tranzītvalstīm. Daļēji tas skaidrojams ar to, ka ASV spiediena rezultātā Meksikā ostu aizsardzībai tika pievērsta pastiprināta uzmanība.

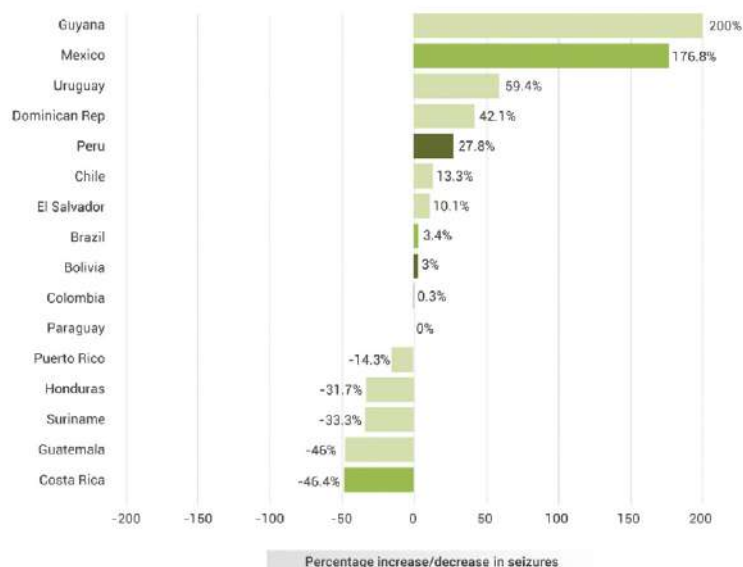


Brazīlijā 2022. gadā konfiscēja 96 tonnas kokaīna, kas neliecina par jebkādiem uzlabojumiem salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadiem. Lielāko daļu narkotiku parasti konfiscē Santusas ostā, bet šā gada pirmajā ceturksnī tur konfiscēja vien 2,6 tonnas, kas tikai pastiprina bažas par joprojām pastāvošo problēmu.

2023. gada martā P&I Brazīlijas birojs publicēja apkārtkrastu, kurā uzsvērts, ka 2022. gadā Santusas ostā konfiscētas vairāk nekā 16 tonnas narkotiku. Saskaņā ar UNODC ziņojumu Santusa tiek uzskatīta par vienu no galvenajiem kokaīna izplatīšanas punktiem, no kura pa jūru pasaulē nonāk narkotikas, bet pēdējā laika tendences liecina, ka šis nelegālās kravas nosūtīšanai tiek meklētas mazākas ostas. Pasaulē lielākā kokaīna ražotāja (aptuveni 61% no pasaules kokaīna ražošanas apjoma) joprojām ir Kolumbija. Tas atspoguļojas arī 2022. gada statistikas datos – varasiestādes ārpus Kolumbijas teritorijas konfiscēja 352 tonnas šajā valstī ražota kokaīna hidrohlora un vēl 318 tonnas kokaīna, sasniedzot ievērojamu antirekordu – 671 tonnu.

P&I info

Increase or Decrease in Seizures in 2022 vs 2021 *insightcrime.org*



Only represents countries that presented cocaine seizure statistics

March 2023

Sources: Government figures and local media reports

Pastiprina drošības pasākumus Hormuza šaurumā

ASV, kas vada vēl desmit citu valstu jūras spēku kopīgo patrulēšanu Tuvajos Austrumos, īpaši Hormuza šaurumā un tā apkārtnē, kur Irāna apriņķa beigās un maija sākumā vien sagrāba divus tirdzniecības kuģus, aicina starptautiskos spēkus pastiprināt drošības pasākumus. ASV Aizsardzības departamenta pieņemto lēmumu 12. maijā AFP un citiem ziņu kanāliem publiski paziņoja Baltā nama preses sekretārs Džons Kirbijs.

Pastiprinātu novērošanu Hormuza šaurumā nodrošinās "The International Maritime Security Construct" (IMSC), ko veido 11 valstu jūras spēki, un "European-Led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz" (EMASoH), ko 2019. gadā izveidoja astoņas Eiropas valstis.

IMSC valstis ir Albānija, Bahreina, Igauņa, Latvija, Lietuva, Rumānija, Saūda Arābija, Seišelu salas, AAE, Apvienotā Karaliste un ASV, savukārt EMASoH dalībvalstis ir Beļģija, Dānija, Francija, Vācija, Grieķija, Itālija, Nīderlande un Portugāle.



Panamas karoga kuģi "Niovi" Irāna sagrāba 3. maijā, kad tas bija ceļā uz AAE austrumu krastu, vēl pirms sešām dienām starptautiskajos ūdeņos Omānas līcī Irāna sagrāba Māršala salu karoga tankkuģi "Advantage Sweet" ar 800 000 barelu jēlnaftas. Čaur Hormuza šaurumu izved 30% pasaules naftas, ko transportē pa jūru.

"Mēs esam optimistiski noskaņoti par progresu gan sadarbībā ar reģionālajiem partneriem, gan inovāciju ieviešanā, integrējot bezpilota sistēmas un mākslīgo intelektu," uzsvēra starptautisko jūras drošības spēku komandieris Hokins. "Ir skaidri redzami draudi, ko rada Irāna, tāpēc mūsu centieni sargāt kuģošanas drošību ir ļoti svarīgi."

"Hanzevast Shipping" pilnībā atjauno flotes IT sakaru infrastruktūru

Beramkravu kuģu operators "Hanzevast Shipping BV" un Nīderlandes jūras IT infrastruktūras nodrošinātājs "Castor Marine" pabeiguši IT sakaru sistēmu atjaunošanu četriem kompānijas kuģiem, kuru apkalpes tagad nodrošina "Castor Marine" serviss.

"Hanzevast Shipping" un "Hanzevast Capital" direktors Pīters Dekers norāda: "Mūsu kompānija ne tikai ekspluatē savus kuģus, bet arī domā par to, kā sniegt iespējami kvalitatīvākus pakalpojumus no komerciālā, finansiālā, ilgtspējīgas attīstības un apkalpes labklājības viedokļa, un tas nozīmē, ka pirmajā vietā izvirzām nosacījumu, lai mūsu kuģi vienmēr būtu labi uzturēti. Kad sapratām, ka esošā kuģu sakaru infrastruktūra vairs neatbilst šodienas prasībām un drošības standartiem, nolēmām meklēt jaunas iespējas. Viens no iemesliem, kāpēc izvēlējāmies "Castor

UZZIŅAI

Kompānija "Castor Marine" strādā visā pasaulē un piedāvā interneta trafika uzstādīšanu, integrāciju un uzraudzību reāllaikā, nodrošinot uzticamus IT savienojumu risinājumus. Kompānija apkalpo galvenokārt kuģniecības, ārzonas un jahtu klientus Austrālijā, Dubajā, Meksikā, Nigērijā, Panamā, Skandināvijā, Taizemē un vairākās Eiropas valstīs. Uzņēmums konsultē savus klientus par viņu IT infrastruktūru, piegādā aparatūru un programmatūru satelītsakaru sistēmām, kā arī IT infrastruktūras uzraudzībai, nodrošinot savus pakalpojumus 24/7/365.

Marine", bija tas, ka viņi piedāvā savus pakalpojumus 24/7, nodrošinot kuģu IT sistēmas attālinātu uzraudzību. Tieši šim faktoram bija izšķiroša nozīme, jo mūsu kompānija strādā visā pasaulē."

IMO aicina jūrniecības nozari atzīmēt "Women in Maritime Day"

Katru gadu 18. maijā tiek atzīmēta "Women in Maritime Day", lai godinātu sievietes, kuras strādā jūrniecības nozarē. 2022. gada tēma ir "Tiklu mobilizēšana dzimumu līdztiesībai".

Šajā dienā tiek godinātas sievietes jūrniecības nozarē. IMO īpaši uzsver, ka darīs visu iespējamo, lai īstenotu Apvienoto Nāciju Organizācijas ilgtspējīgas attīstības 5. mērķi – par dzimumu līdztiesību, un atbalstīs visus centienus, kas veicinās pašreizējās dzimumu nelīdztiesības novēršanu jūrniecībā. Jau vairāk nekā desmit gadus tiek realizēta IMO dzimumu līdztiesības programma "Sievietes jūrniecībā", iedrošinot sievietes izvēlēties jūrnieka profesiju un nodrošinot izglītību un apmācību.



Lai sasniegtu izvirzītos mērķus, IMO sadarbojas ar daudzām organizācijām, kuras arī iestājas par sieviešu vienlīdzības jautājumiem, piemēram, "IMOGEN" un "WISTA International".

IMO ģenerālsēkretārs K. Lims: "Lai ki mainās, bet jūrniecībā joprojām pastāv ievērojama dzimumu nelīdztiesība, tāpēc pienācis laiks pārmaiņām, un mums šis process ir jāpaātrina."



Arvien pieaug kiberuzbrukumu draudi kritiskajai infrastruktūrai

Amerikas Savienotās Valstis, Lielbritānija, Austrālija, Kanāda un Jaunzēlande nākušas klajā ar brīdinājumu par slepenām mērķtiecīgām un jaunprātīgām darbībām, kas vērstas pret datortīkliem, un tas attiecas arī uz jūras transporta nozari. Šīs darbības nāk no sponzorēta dalībnieka, kas, visticamāk, atrodas Ķīnā. Kompānija "Microsoft" atzīst, ka ir identificējusi šādas darbības, un brīdina, ka tuvākajā nākotnē var tikt traucēta kritiskā sakaru infrastruktūra starp ASV un Āzijas reģionu.

ASV Kiberdrošības un infrastruktūras drošības aģentūra (CISA) kopā ar kolēģiem no tiesībsargniecības un drošības jomas, tāpat arī "Microsoft" ziņo, ka kiberuzbrukumi ietekmē komunikāciju, ražošanas, komunālo pakalpojumu, transporta, būvniecības, jūrniecības, informācijas tehnoloģiju un izglītības nozares, uzsverot, ka ir grūti atklāt uzbrukumu raksturu un mazināt nodarīto kaitējumu, jo kiberuzbrukumos tiek izmantoti paņēmieni, kas pazīstami kā "dzīvošana ārpus zemes".

Arvien biežāk tiek ziņots par kiberuzbrukumiem jūrniecības nozarei. Tā, piemēram, ASV Krasta apsardze izplatīja atsevišķu brīdinājumu par notiekošajiem e-pasta pikšķerēšanas un jaunprātīgas programmatūras ielaušanās mēģinājumiem, kas vērsti pret tirdzniecības kuģiem, kad kibernoziedznieki cenšas iegūt sensitīvu informāciju, izmantojot e-pasta adreses it kā no oficiālām ostas valsts

kontroles iestādēm. Tāpat ASV Krasta apsardze ir sapēmusi ziņojumus par jaunprātīgu programmatūru, kas izstrādāta, lai izjauktu kuģu datorsistēmas. Pēdējā laikā arvien lielākas bažas tiek paustas par Ķīnā ražotajiem kravas celtniem, ko izmanto ostās visā pasaulē.

2023. gada janvārī notika uzbrukums Norvēģijā bāzētajai kompānijai "DNV ShipManager Service" un vairāk nekā tūkstošiem kuģu visā pasaulē, kas izmanto DNV pakalpojumus, tika apturēta piekļuve interneta tīklam. Reaģējot uz uzbrukumu, DNV eksperti nekavējoties slēdza serverus, bet visi kuģi joprojām varēja izmantot "ShipManager" bezsaistes programmatūras, tāpat netika ietekmētas arī citas uz kuģiem esošās sistēmas. Pēc kiberuzbrukuma "ShipManager" servera vide bija pilnībā jāpārbūvē, tāpēc tikai marta vidū DNV varēja atsākt pilnu pakalpojumu apjomu un kuģi varēja atgriezties tiešsaistē, tomēr kiberuzbrukuma sekas joprojām ir jūtamas.■

UZZIŅAI

DNV ir jūras flotes pārvaldības programmatūras pakalpojumu sniedzējs, kas atbalsta kuģu un flotes pārvaldību visos tehniskajos aspektos. Tas ir moduļu risinājums, kad klienti var izvēlēties atsevišķus moduļus vai pilnīgu kuģu vadības sistēmu pārvaldību, kas aptver visas vajadzības.

Uz kruīza kuģa konfiscēti 95 kilogrami kokaīna

Francijas varasiestādes uz kruīza kuģa aizturēja četras personas, kas uzdevās par tūristiem, bet patiesībā bija Brazīlijas narkotiku kontrabandisti, kuri pārvadāja lielu daudzumu kokaīna. Lai gan šī nav pirmā reize, kad Brazīlijas narkotiku karteli mēģinājuši izmantot šādu kontrabandas ceļu, šoreiz tas ir lielākais kokaīna daudzums, kas konfiscēts uz kruīza kuģa. Kruīza kompānijas "Costa Cruises" kuģis "Costa Favolosa", uz kura bija vairāk nekā trīs tūkstoši pasažieru, pirms ierašanās Francijas ostā Marseļā 18 dienas bija transatlantiskajā kruīzā no Riodežaneiro uz Eiropu.

Francijas ziņu aģentūra "La Provence" raksta, ka Marseļas ostā varas pārstāvji ievēroja divu ceļotāju aizdomīgu uzvedību. Jaunais pāris izturējās kā mīļtāji, bet varas pārstāvji pievērsa uzmanību lielajam čemodānam, ko tie bija paredzējuši ņemt līdzi, nokāpjot krastā. Pamanījuši, ka notiek bagāžas pārbaude, abi mīļtāji ar savu čemodānu devās atpakaļ uz kajīti un pēc neilga laika atgriezās tikai ar nelielu mugursomu. Pārbaudot somu, izrādījās, ka tajā ir 8,4 kilogrami kokaīna.

Polijas rīcībā nonāca informācija, ka divās kajītēs atrodas četri pasažieri, kas atceļojuši no Brazīlijas. Veicot abās kajītēs kratīšanu, vienā zem gultas tika atrasts čemodāns ar 86,4 kilogramiem kokaīna. Kopumā tika konfiscēti 95 kilogrami kokaīna, kuru vērtība pārsniedz piecus miljonus ASV dolāru. Kā ziņoja varas iestādes, tas tomēr nebija viss kontrabandas apjoms, jo divi citi pasažieri jau bija nokāpuši krastā ar nenoskaidrotu daudzumu kokaīna, ko bija nogādājuši noteiktā adresē. Kad tur ieradās policija, kokaīns no dzīvokļa jau bija izņemts.

Kruīzs no Brazīlijas uz Eiropu ir kļuvis par jaunu narkotiku kontrabandas ceļu. 2022. gadā Valensijas ostā Spānijā uz kuģa "MSC Seaside" tika aizturēti desmit pasažieri ar 54 kilogramiem kokaīna. Neilgi pēc tam Brazīlijā arestēja sešas personas, kas Santusas ostā mēģināja iekāpt kruīza kuģī ar 30 kilogramiem kokaīna.■

“PetroChina International” uzvar konkursā par gāzes termināļa apsaimniekošanu Roterdamas ostā

“PetroChina International” un enerģētikas gigants BP ir uzvarējuši konkursā, kas tiem ļaus 20 gadus apstrādāt divus miljardus kubikmetru gāzes gadā “Rotterdam Gate terminal”, un tā ir Ķīnas valsts uzņēmuma pirmā piekļuve Eiropas gāzes termināļu tirgum. Paredzams, ka LNG terminālis sāks darboties 2026. gada trešajā ceturksnī.

Tāpat “PetroChina” pavēstīja, ka, veicot ilgtermiņa investīcijas, kompānija veido un pakāpeniski paplašina savu globālo sašķidrinātās dabasgāzes portfeli, un pauda pārliecību, ka Ķīnas uzņēmumi tuvākajos gados kļūs par galveno tirdzniecības spēku globālajā sašķidrinātās dabasgāzes tirgū, pateicoties liberalizācijai pašu mājās un nesen parakstītajiem ilgtermiņa līgumiem par rekordlielu LNG apjomu no ASV piegādātājiem.

Eksperti Ķīnas LNG politiku globālajā tirgū vērtē kā tālredzīgu, jo



sašķidrinātā dabasgāze kļuvusi par svarīgu alternatīvu cauruļvadu gāzei pēc tam, kad Krievija sankciju dēļ pēc iebrukuma Ukrainā bija spiesta par 80% samazināt gāzes piegādes Eiropas Savienībai.

“Tā kā BP mērķis ir līdz 2030. gadam LNG portfeli palielināt līdz 30

miljoniem tonnu, uzvara šajā konkursā nodrošina kompānijai papildu regalizācijas jaudu ļoti svarīgā vietā – Roterdamas ostā, lai nodrošinātu piegādes mūsu Eiropas klientiem,” sacīja BP viceprezidents LNG globālās tirdzniecības jautājumos J. Šepards.■

Roterdama attīsta krasta elektrostaciju būvniecības projektus

Nīderlandes Infrastruktūras un ūdenssaimniecības ministrija pieņēmusi lēmumu tuvāko gadu laikā ieguldīt 140 miljonus eiro, lai realizētu krasta elektrostaciju būvniecības projektus jūras ostās, un šai summai tiks pievienoti vēl 40 miljoni

eiro no Eiropas Klimata fonda. Elektrostacijas ļaus pietauvotajiem kuģiem pieslēgties enerģijas avotam, nedarbinot videi ne īpaši draudzīgos kuģu dīzeļģeneratorus, vienlaikus tiks pazemināts arī trokšņu līmenis.

Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula (AFIR) nosaka, ka Eiropas ostām no 2030. gada būs jāpiegādā krasta enerģija tā sauktajiem AFIR kuģiem, proti, konteinerkuģiem, kruīza kuģiem, pasažieru kuģiem un kombinētajiem pasažieru un kravas kuģiem no 5000 bruto tonnām, un tie visi ir lieli kuģi, kas ostās patērē daudz enerģijas.

“Lai sasniegtu klimata mērķus, ir svarīgi, lai visas nozares, tostarp jūrniecības nozare, darītu savu darbu,” sacīja Nīderlandes infrastruktūras un ūdenssaimniecības ministrs Marks



Nīderlandes Infrastruktūras un ūdenssaimniecības ministrija un “The Organization of the Seaports Division” paraksta nodomu protokolu par krasta elektroenerģijas infrastruktūras attīstīšanu.

Hāberss. “Tai pašā laikā ir jāapzinās, ka tas prasa milzīgas investīcijas, tāpēc esmu gandarīts, ka ar šo subsīdiu shēmu varam sniegt palīdzīgu roku nozarei un vēl vairāk veicināt krasta enerģijas attīstību. Tas ne tikai dos ieguvumus vides jomā, bet arī mazinās kuģu ģeneratoru radītos trokšņus.”■

UZZIŅAI

Eiropas Komisija atzinīgi vērtē Eiropas Parlamenta un Padomes panākto politisko vienošanos visā Eiropas Savienībā, jo īpaši pie galvenajiem transporta koridoriem un mezglēm, ievērojami palielināt publiski pieejamu elektrouzlādes un ūdeņraža uzpildes staciju skaitu. Tiek lēsts, ka šī vienošanās ļaus pāriet uz bezemisiju transportu un palīdzēs sasniegt ES mērķi līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu neto emisijas vismaz par 55%.

Suecas kanāla ekonomiskā zona paraksta investīciju līgumus ar Ķīnas uzņēmumiem

Ēģiptes Suecas kanāla ekonomiskā zona ir parakstījusi investīciju līgumus 487 miljonu dolāru apmērā ar Ķīnas uzņēmumiem. Suecas kanāla ekonomiskās zonas pārvaldes paziņojumā teikts, ka finansējums tiks ieguldīts tērauda ražošanas kompleksa būvniecībā, lai apmierinātu vietējā tirgus un eksporta pieprasījumu, tāpat paredzēts finansēt enerģētikas un infrastruktūras projektus. Jauno ražošanas kompleksu būvēs 750 tūkstošu kvadrātmetru platībā, un tur paredzēts izveidot vairāk nekā 1200 jaunu darbavietu.■

Seminārā diskutē par riskiem amonjaka bunkurēšanas procesā

Singapūras Jūras un ostu pārvalde (MPA), Francijas vēstniecība Singapūrā un "Innovation Norway" ar Eiropas Savienības finansēta projekta atbalstu 2023. gada 24. – 26. maijā rīkoja trīs dienu semināru par tēmu "Negadījumu pārvaldība kuģiem, kuros par degvielu tiek izmantots amonjaks".

Seminārs pulcēja vairāk nekā 70 dalībnieku no 12 valstīm, tostarp ostu pārvaldes un ārkārtas reaģēšanas aģentūras, klasifikācijas sabiedrības, pētniecības institūtus, degvielas piegādātājus, kuģošanas kompānijas un kuģu fraktētājus. Dalībnieki diskutēja par riskiem, kas saistīti ar amonjaka apstrādi, ietekmes uz vidi mazināšanas pasākumiem, iespējamo incidentu pārvaldību amonjaka bunkurēšanas laikā un ar amonjaku darbināmu kuģu ekspluatācijā.

Seminārā tika izspēlēti divi iespējamie incidentu scenāriji – amonjaka noplūde ļoti liela jēlnaftas pārvadātāja degvielas telpā un negadījums kuģa bunkurēšanas laikā.

Šādas diskusijas ir nepieciešamas, lai gūtu iespējami plašāku informāciju par riskiem un to mazināšanu un lai visas iesaistītās puses saprastu, kā tiek izstrādāti starptautiski standarti un procedūras incidentu pārvaldībai un kādi pasākumi jāveic, lai sagatavotos reaģēšanai ārkārtas situācijās un ieviestu drošas ekspluatācijas procedūras.■

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

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	9537,9	8459,3	5849,7	4625,2	5511,5	4806,0	-12,8
labība un tās produkti	669,4	679,9	804,5	1231,2	871,9	1050,5	20,5
ķīmiskās beramkravas	869,2	716,9	587,1	493,8	292,6	200,6	-31,4
ogles	5877,0	4358,4	1549,8	175,9	1962,0	1115,3	-43,2
koksnes šķelda	378,9	467,2	573,1	362,6	404,7	378,5	-6,5
Lejamkravas	1764,6	1590,3	1164,6	987,4	677,4	436,1	-35,6
naftas produkti	1742,7	1576,4	1141,0	952,5	624,2	407,5	-34,7
Ģenerālkravas	3402,9	3495,5	3045,2	2930,6	3243,4	3074,7	-5,2
konteineri	1996,9	2028,6	1904,2	1738,2	1989,1	1905,5	-4,2
(TEU)	190592	198290	190364	171633	203940	175194	-14,1
Roll on/Roll of	210,5	214,0	105,1	0,0	0,0	20,2	100,0
vienības	32976	29056	13975	0	0	1004	100,0
kokmateriāli	1012,7	1090,2	873,9	1051,5	1177,2	1030,7	-12,4
tūkst. m³	1182,2	1280,9	1083,2	1354,2	1504,3	1323,0	-12,1
metāli, metāllūžņi	147,0	143,6	149,5	128,0	56,2	26,9	-52,1
Kopā	14705,4	13545,1	10059,5	8543,2	9432,3	8316,8	-11,8

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

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	2426,1	4523,3	923,6	1004,7	2470,3	1707,9	-30,9
minerālmēsli	243,6	230,6	100,3	218,3	123,6	0,0	-100,0
ogles	1393,4	3208,5	245,0	10,7	1872,3	710,6	-62,0
labība un tās produkti	101,5	229,7	54,5	212,3	102,6	126,4	23,2
Lejamkravas	4814,4	4438,0	3903,4	3107,2	2657,1	2151,3	-19,0
nafta	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	4514,9	4131,0	3733,0	2902,0	2363,2	2011,2	-14,9
Ģenerālkravas	1138,9	1060,3	1083,0	1094,2	1224,7	1042,7	-14,9
konteinerizētas kravas	18,1	1,7	2,8	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	1966	216	153	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	937,3	906,4	893,9	948,1	1017,5	857,5	-15,7
vienības	37478	36146	35952	38860	42162	34403	-18,4
kokmateriāli	179,6	145,9	185,8	143,8	169,9	184,9	8,8
tūkst. m³	197,7	161,5	201,5	162,2	191,6	208,8	9,0
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	8379,4	10021,6	5910,0	5206,1	6352,1	4901,9	-22,8

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

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	2407,4	2360,9	1941,0	1888,6	2167,5	2262,1	4,4
ogles	581,4	627,8	181,9	28,8	28,1	15,0	-46,6
labība un tās produkti	1374,1	1081,3	1074,6	1062,4	1363,1	1499,3	10,0
celtniecības materiāli	261,7	380,2	280,0	282,2	294,0	285,7	-2,8
koksnes šķelda	94,4	167,7	135,1	205,2	145,6	155,3	6,7
Lejamkravas	202,7	211,2	247,5	236,3	175,5	140,3	-20,1
jēlnafta	13,0	19,3	12,3	6,4	3,6	1,3	-63,9
naftas produkti	159,8	162,2	190,5	191,2	158,2	139,0	-12,1
Ģenerālkravas	574,5	495,1	464,9	680,6	916,9	812,9	-11,3
konteineri	19,0	16,5	24,5	51,2	102,5	19,8	-80,7
skaitis TEU	1394	1330	1473	4054	8604	1596	-81,5
Roll on/Roll of	311,5	289,1	269,1	461,2	637,8	643,4	0,9
skaitis	15929	17590	14215	23870	33998	38008	11,8
kokmateriāli	214,1	177,6	143,5	152,2	148,4	139,2	-6,2
tūkst. m³	232,1	198,6	166,5	166,4	159,1	151,1	-5,0
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	3,7	1,0	0,0	-100,0
Kopā	3184,6	3067,2	2653,4	2805,5	3259,9	3215,3	-1,4

Noslēgti investīciju līgumi ostas mobilitātes un konkurētspējas projektiem

Maija beigās Rīgas brīvdostas pārvalde noslēdza divus ostas attīstībai nozīmīgus investīciju līgumus ar Eiropas klimata, infrastruktūras un vides aģentūru (CINEA). Abi CINEA militārās mobilitātes programmas līdzfinansētie projekti stiprinās Rīgas ostas komerciālo konkurētspēju, vienlaikus uzlabojot Latvijas un sabiedroto militāro mobilitāti un valsts aizsardzības spējas.

Uzlabos ostas infrastruktūru Kundziņsalā

Pirmajā apstiprinātajā projektā trīspusējais līgums starp Rīgas brīvdostas pārvaldi, CINEA un SIA "Baltic Container Terminal" (BCT) par Rīgas ostas duālas izmantošanas jaudas palielināšanu, investējot autoceļu un dzelzceļa pievedceļu un pietātnu infrastruktūrā, paredz uzlabot ostas infrastruktūru Kundziņsalā. Projekta ietvaros Rīgas brīvdostas pārvalde (RBP) veiks dzelzceļa pārbrauktuves pārbūvi Uriekstes ielā pie ostas vārtiem, auto un dzelzceļa tilta pārbūvi Kundziņsalas dienviņu daļā, autoceļa pārbūvi Kundziņsalā no tilta līdz konteineru terminālim BCT, kā arī jauna savienojuma ceļa izbūvi no konteineru termināļa līdz transporta stāvlaukumam. Savukārt SIA "Baltic Container Terminal" sadarbībā ar RBP nodrošinās kuģu pietātnu līnijas pagarinājumu pie konteineru termināļa, izbūvējot papildu posmu un veicot akvatorijas grunts padziļināšanu, kas ļaus vienlaikus pieņemt un apkalpot vairākus kuģus ar lielāku kravnesību. Projekta kopējais investīciju apmērs ir 12,51 milj. eiro, kur CINEA piešķirtais līdzfinansējums ir 50% no projekta attiecināmajām izmaksām, ko atbilstoši būvniecības aktivitāšu sadalījumam saņems katrs projekta partneris. Visas aktivitātes projekta ietvaros pilnā apmērā plānots pabeigt līdz 2024. gada beigām.

Mūsdienīga infrastruktūra, kas nodrošina ātru un drošu loģistiku Rīgas ostā, ir vitāli nepieciešama arī Latvijas un sabiedroto militārās mobilitātes nodrošināšanai un valsts



aizsardzības funkcijas stiprināšanai. Jau šobrīd BCT ir viens no nozīmīgākajiem Rīgas ostas termināļiem, kas atbilstoši NATO prasībām spēj nodrošināt militārās tehnikas un ekipējuma loģistiku. Uzlabojot kuģu pieņemšanas infrastruktūru BCT un piekļuves infrastruktūru līdz terminālim, tiek dots ieguldījums arī mūsu valsts un NATO kopējās drošības stiprināšanā.

Paredz jauna universāla tehniskās flotes kuģa iegādi

Otrs noslēgtais līgums starp Rīgas brīvdostas pārvaldi un CINEA paredz jauna universāla tehniskās flotes kuģa iegādi RBP meitas sabiedrības SIA "LVR Flote" vajadzībām. Ar hibrīddzinēju aprīkots kuģis būs piemērots ledus laušanai ostas akvatorijā un Rīgas līcī, kā arī dažādu universālu funkciju pildīšanai, tostarp boju izceļšanai, mērījumu veikšanai, atbalsta funkciju nodrošināšanai piesārņojuma savākšanas

un padziļināšanas darbos. Kuģis papildus sniegs arī atbalsta funkcijas Latvijas Robežsardzes un Krasta apsardzes dienestiem. Tas būs piemērots dažāda militārās nozīmes aprīkojuma un personāla pārvadāšanai, kā arī glābšanas operācijām. Līgumā paredzētais investīciju apmērs jauna kuģa iegādei ir 10,15 miljoni eiro, un arī šim projektam tiek piemērots CINEA atbalsta līdzfinansējums līdz 50% apmērā. Šobrīd jau sāka starptautiska iepirkuma procedūra, un kuģa iegādi plānots pabeigt 2024. gadā.

Jaunā ar hibrīddzinēju aprīkotā kuģa iegāde būs svarīgs solis ceļā uz SIA "LVR Flote" mērķi – līdz 2030. gadam pabeigt ostas tehniskās flotes modernizāciju, pakāpeniski ieviešot atjaunojamo energoresursu izmantošanas tehnoloģijas. Hibrīddzinēji flotes kuģu ikdienas darbībā būtiski samazinās fosilās degvielas emisijas un veicinās klimatneitralitātes un dekarbonizācijas mērķu sasniegšanu Rīgas ostā. ■

Rīgā notiek BPO konference

2023. gada 20. jūnijā Rīgā norisinājās Baltijas ostu organizācijas (*Baltic Ports Organization, BPO*) rīkota starptautiska konference "Ports 4.0. Conference". Tās galvenā tēma bija ostu darbības efektivitātes paaugstināšana un procesu digitalizācija.

Baltijas ostu organizācija dibināta 1991. gadā Kopenhāgenā un šobrīd apvieno 49 biedrus – Baltijas jūras reģiona galvenās ostas un ieinteresētās puses. Tā ir plaši atzīta Baltijas jūras reģionā, ES struktūrās un citos Eiropas reģionos. Organizācijas misija ir dot ieguldījumu ekonomiski, sociāli un ekoloģiski ilgtspējīgā jūras transporta un ostu nozares attīstībā Baltijas jūras reģionā, tādējādi stiprinot tās globālo konkurētspēju.

"Ostas procesu digitalizācija un automatizācija ir neatņemama mūsdienīgas ostas ikdienas darba sastāvdaļa. Vairs nav pietiekami tikai īstenot ostas funkcijas, lai saglabātu konkurētspēju, tās nepieciešams veikt efektīvi, izsekojami, nodrošinot pietiekamu digitālas informācijas apriti. Šodienas un nākotnes izaicinājums transporta un loģistikas nozarē ir uzturēt un celt konkurētspēju. Rīgas brīvosta šobrīd attīsta centrālo digitālo ostas informācijas sistēmas platformu, modernizē kuģu vadības sistēmu, ievieš ģeogrāfiskās informācijas sistēmu, kā arī automatizētu un autonomu piekļuves vadības sistēmu, un īsteno citas, ne mazāk svarīgas aktivitātes. Tiek veidota digitālā infrastruktūra, lai automatizētu ar kravu apriti saistītās informācijas apmaiņu starp klientiem, kontroles dienestiem – muižu robežsardzi, kā arī automatizētu transportlīdzekļu un personu identifikāciju pie ostas vārtiem," akcentē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zelčiņš, vienlaikus uzsverot, ka digitalizācija nodrošina ne tikai efektīvāku, bet arī videi draudzīgāku ostas darbu, kas mūsdienās ir ne mazāk svarīgs faktors.

"Ports 4.0. Conference" diskusiju centrālā tēma ir komunikācija, drošība un datu pārvaldības uzlabošana, ostu "digitālie dvīņi", jūras un sauszemes satiksmes vadības sistēmas u.c. nozarei šobrīd aktuālas tēmas. Konferencē eksperti no Oslo, Haminas-Kotkas, Antverpenes-Briges, Esbjergas, Jēvles, Bergenas, Tallinas, Rīgas un Rijekas ostām dalījās pieredzē un diskutēja par digitalizācijas nākotnes perspektīvām. ■

Ventspils brīvostas teritorijā sākti nopietni grunts attīrīšanas darbi



Ventspils brīvostas pārvalde paredzējusi no vēsturiskā naftas produktu piesārņojuma operatīvi attīrīt teritoriju aptuveni kilometra attālumā no jūras, kur savulaik atradās tanku poligons un maģistrālie naftas produktu cauruļvadi. Šis sanācijas projekts būs viens no vērienīgākajiem vides attīrīšanas projektiem Latvijā pēdējo gadu laikā, kas kopumā izmaksās piecus miljonus eiro. Lai vairāku hektāru platībā no gruntsūdeņiem izsūknētu naftas produktus, tiks izmantotas četras dažādas tehnoloģijas, kas ļaus līdz minimumam samazināt vai pat pilnībā likvidēt peldošo naftas produktu slāni. Konstatēts, ka zeme piesārņota 14 hektāru platībā, un vismaz divos hektāros naftas piesārņojums ļoti koncentrēti sasniedz gruntsūdeņus.

Attīrāmās teritorijas īpašnieks ir Ventspils pilsētas pašvaldība, bet abi īpašumi nodoti valdījumā Ventspils brīvostas pārvaldei, kas tos iznomājusi diviem komersantiem. Noslēgtais līgums paredz, ka pat pēc sanācijas darbu pabeigšanas šajā teritorijā nedrīkstēs mainīt nomnieku, lai vajadzības gadījumā varētu turpināt attīrīšanas darbus un piesārņoto zemes gabalu attīrītu ar garantiju. Pašlaik problēmas galvenokārt sagādā tieši peldošais naftas produktu slānis. Attīrīšanas darbi tika sākti jau marta beigās, un to izpildes termiņš ir viens gads.



"Attīrīšanas darbi ir sarežģīti, jo peldošais naftas produktu slānis ir izpleties divu hektāru platībā, un mūsu izaicinājums ir sanācijas termiņš – viena sezona. Sistēmas ir uzstādītas un darbojas ļoti labi. Jau pirmajā mēnesī peldošais slānis ir samazinājies par divdesmit pieciem procentiem, tomēr mēs ļoti labi apzināmies, ka parasti sakumā naftas produktus ir vieglāk atsūknēt, bet, jo vairāk peldošais slānis samazinās, jo grūtāk to izsūknēt," saka AS "VentEko" pārstāve Arta Bažovska. "Projekts paredz arī uzstādīt attīrīšanas barjeras sistēmu, kas ies paralēli Baltijas jūras krasta zonai vismaz 300 metru garumā, un tas pilnībā novērsīs jūras akvatorijas piesārņojuma risku. Jūras krastā tiek realizēts unikāls projekts – mēs veidojam filtrējošo barjeru gar krasta līniju, lai pasargātu Baltijas jūru no naftas produktu piesārņojuma nākotnē. Objekts, kas atrodas tikai dažu simtu metru attālumā no jūras krasta, pēc darbu pabeigšanas vēl tiks uzraudzīts vismaz piecus gadus." ■

Liepājas ostas akvatoriju Karostā turpina attīrīt no padomju militārā mantojuma

9. jūnijā tika atsākti darbi, lai no padomju militārā mantojuma attīrītu ostas akvatoriju Karostā. Darbus veic pašvaldības aģentūra "Nodarbinātības projekti" sadarbībā ar Liepājas SEZ pārvaldi, izmantojot pagājušajā gadā Liepājas pašvaldības iegādāto tehniku. Kā liecina iepriekšējā izpēte, ostas akvatorijā Karostā joprojām atrodami dažādi metāla priekšmeti, kas straumju



un vēju ietekmē pārvietojas un var radīt apdraudējumu. Darbi tiek veikti tad, kad ir piemēroti laika apstākļi un tehnika nav nepieciešama darbiem Liepājas ezerā. Jau aprīlī Katedrāles ielas galā ostas akvatorijā vairākas dienas strādāja multifunkcionālais amfībijas tipa ekskavators "Watermaster IV", vācot laukā no ūdens militāristu atstāto mantojumu – troses, enkurķēdes, sarūsējušas bojas un citus priekšmetus.

Diemžēl arī pēc atklāto metāla priekšmetu izcelšanas peldēties ostas akvatorijā Karostā nebūs droši, jo smiltīs var slēpties vēl citi metāla priekšmeti, kas zemūdens straumju ietekmē var tikt atsegti. Liepājas SEZ pārvalde aicina iedzīvotājus būt atbildīgiem, ievērot aizliegumu peldēties jūras piekrastē, kur izvietotas brīdinājuma zīmes, un peldēties tikai publiskajās peldvietās, kur to darīt ir droši. ■

Liepājas ostā vecās navigācijas zīmes nomaina pret jaunām un modernām

Liepājas SEZ pārvaldes Kapteiņdieņa hidrogrāfijas grupa turpina rūpēties par kuģošanas drošību un raugās, lai visas navigācijas zīmes būtu vietā un pildītu savas funkcijas. Pēc ilggadējā hidrogrāfijas grupas vadītāja Daiņa Engēļa teiktā, pavisarī ir svarīgi pēc ziemas sakārtot un atjaunot visas zīmes.



Liepājas osta jau pagājušā gadsimta beigās, domājot par ilgtspēju, aprīkoja navigācijas zīmes ar saules paneļiem un šobrīd turpina darbu, lai vecās nomainītu ar jaunām, modernām. Kopumā Liepājas ostas akvatorijā un ārējā reidā atrodas 80 navigācijas zīmes. Navigācijas zīmes kuģu ceļos līdzīgi kā ceļa zīmes uz autoceļiem gādā par drošu un saprotamu satiksmi. ■

Somijas zinātniskais kuģis "Aranda" dod lielu ieguldījumu jūru un okeānu novērošanā



Lai veicinātu sabiedrības interesi un veidotu izpratni par mūsu ietekmi un mijiedarbību ar jūrām un okeāniem, 2023. gada 14. jūnijā Liepājas ostā iebrauca Somijas zinātniskās pētniecības kuģis "Aranda", kas ir pilnvērtīga peldošā laboratorija ar plašu datu vākšanas instrumentu arsenālu un dod lielu ieguldījumu jūru un okeānu novērošanā.

Sadarbībā ar Somijas vēstniecību Latvijā tika demonstrētas divas Somijas dokumentālās filmas, ļaujot iepazīt dažādu cilvēku personisko



saikni ar okeānu un paša okeāna bioloģisko inteliģenci sarunāties ar mums, izmantojot cilvēces saražoto plastmasu kā vēstījuma ruporu. ■

Zināšanas dod stabilitāti un pārliecību

2023. gada maijā “LVR Flote” hidrogrāfi Līga Cerusa un Rūdolfs Pundiņš saņēma starptautiski atzītu “B” kategorijas diplomu hidrogrāfijā, pabeidzot kompānijas “Skilltrade B.V.” speciālo kursu. “LVR Flote” valdes loceklis Kaspars Ozoliņš ir gandarīts par kompānijas darbinieku iegūto kvalifikācijas sertifikātu un uzskata, ka visnozīmīgākās ir tās investīcijas, kas tiek ieguldītas cilvēkos. Līga un Rūdolfs ir piepulcējušies tiem trim hidrogrāfiem Latvijā, kuriem jau ir šāds starptautiski atzīts “B” kategorijas sertifikāts. Minētie trīs hidrogrāfi strādā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienestā.

Atbilstoši Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) standartiem Nīderlandes kompānija “Skilltrade B.V.” šādus kursus organizē kopš 2000. gada, sākumā tie notika Rotterdamā, bet kopš 2014. gada janvāra ir pārcelti uz Ijmuidenu, “Nova College”, kas ir daļa no Nīderlandes Jūras akadēmijas struktūras.

Kā stāsta Līga un Rūdolfs, pirms pandēmijas kursi pilnībā notika klātienē, un tieši tā savulaik tos pabeidza Jūras administrācijas hidrogrāfijas speciālisti. Senākā kārtība bija tāda, ka teorētiskās mācības notika Nīderlandē, bet praktisko darbu vajadzēja veikt katram savā valstī vai arī tur, kur cilvēks tiks nosūtīts, bet Covid-19 ieviesa korekcijas, un arī kursu organizētāji bija spiesti pielāgoties jaunajai situācijai, rīkojot kursus attālināti.

“Pēc pandēmijas mēs bijām pirmie, kas, mācoties attālināti, uz sešām nedēļām braucām praksē klātienē,” stāsta Līga.

Bet, pirms doties praksē, vispirms bija jāiziet nopietnas teorētiskās mācības un jānokārto eksāmeni. “Teorētiskās daļas studijas attālināti sākām jau 2022. gada vasaras beigās un turpinājām līdz šā gada pavasarim. Mācību process bija ļoti nopietns un slodze pietiekami liela. Arī tas, ka angļu valoda nav mūsu pirmā valoda, sagādāja papildu slodzi, tāpēc nācās pielāgoties,” saka Rūdolfs. “Teorētiskās daļas eksāmens, kas arī notika attālināti, tiešām bija ļoti nopietns. Tika pieslēgtas divas kameras – viena



Līga Cerusa un Rūdolfs Pundiņš.

datoram un otra mobilajam telefonam, un eksāmena procesam līdzīgo sekoja speciāla programma, lai pārliecinātos, ka netiek izmantoti nekādi palīgmateriāli. Eksāmens bija piecos speciālajos priekšmetos, un mums

ar Līgu ļoti paveicās – nebija jākārtoto eksāmens matemātikā, fizikā un navigācijā, jo mums jau bija mācību diplomu par iegūto izglītību Latvijā, un SOLAS sertifikāti mums jau bija,

▶▶▶ 36. lpp.

▶▶▶ 35. lpp.

tāpēc no šo tēmu kārtošanas bijām atbrīvoti. Tikai sekmīgi nokārtojot visus eksāmenus noteiktajā līmenī, varējām turpināt kursu praktiskajā sadaļā. Klātienēs grupā bija divdesmit astoņi cilvēki, kas tika sadalīti trijās atsevišķās grupās. Mēs ar Līgu uz praktiskajiem kursiem aizbraucām aprīļa beigās, bijām pirmajā desmit cilvēku grupā, ko sadalīja vēl divās grupās, un iznāca tā, ka katrs bijām savā grupā.”

“Man bija internacionāla komanda: bija pakistānietis, kurš dzīvo Nīderlandē, viens no Nīderlandes, pa vienam no Dienvidāfrikas un Skotijas. Katrs runāja savā dialektā, arī pieredze katram bija savādāka. Varu teikt, ka, strādājot kopā ar tik dažādiem cilvēkiem, ieguvi nenovērtējamu pieredzi. Hidrogrāfija ir ļoti specifiska profesija, ja ikdienā tajā nestrādā, mācību procesā varēja rasties problēmas, bet mana priekšrocība bija tā, ka es jau strādāju šajā specialitātē, piedevām man bija kolēģi, kuriem varēju palūgt palīdzību un padomu. Lai arī cik grūtas bija mācības, ne mirkli nebija šaubu, ka ar visu tikšu galā, un nebija pat domas, ka varētu atkāpties. Praktiskajā daļā bija jāveido projekts, kā tas notiek reāli dzīvē – no projekta pieteikuma līdz prezentācijai. Bija dots uzdevuma apraksts un izvirzīti sasniedzamie mērķi, atbilstoši tam katrs izstrādājam savu piedāvājumu. Diezgan plaša bija aprakstošā daļa, un mums valodas dēļ tas paņēma vairāk laika. Šīs sešas nedēļas bija ļoti interesantas un arī intensīvas, bez brīvdienām, no agra rīta līdz vēlam vakaram, redzējām vien to, ka saule lec un saule riet. Un vēl mēs centāmies viens otram palīdzēt. Patiesību sakot, cilvēkam ļoti svarīgs ir atbalsts. Divas dienas no astoņiem rītā līdz desmitiem vakarā studentu viesnīcas ēdamistabā kopā ar otru studentu rakstījām katrs savu darbu, bet bija labi apzināties, ka blakus ir cilvēks, kuram tu vajadzības gadījumā vari pajautāt padomu. Man ļoti patika, ja varēju otram palīdzēt, un ja tev pasaka paldies, tad neko labāku nevar vēlēt. Bez tehniskām zināšanām ir arī citas vērtības.”

Arī Rūdolfs atzīst, ka grupu darbs, attiecības un mikroklimats ir bijis ļoti svarīgs. “Visās grupās mikroklimats



2023. gada neklātienēs grupa, kas sešas nedēļas strādāja praksē klātienē.



Rūdolfs Pundiņš.

varbūt nebija tik labs kā Līgas grupā, bet arī mūsu grupā bija lietas, ko savā starpā pārrunājām, kā labāk risināt. Lai gan nebija ideāls variants, tomēr notika sarunas un domu apmaiņa, un mēs ieguvām pieredzi, kā grupā veidot saprašanos. It kā visi strādājām uz vienu mērķi, bet, ja kāds cilvēks par sevi ir pārliecināts, viņš varbūt mēģina sevi izcelt un parādīt labākā gaismā, nekā tas komandas darbā būtu nepieciešams. Katram ir sava pieredze, un katrs domā, ka viņa pieredze ir tā pareizākā, un brīžiem mēģina uzspiest savu viedokli. Mērķis jau mums visiem bija viens – nonākt pie rezultāta un iegūt sertifikātu. Komandas kopējais darbs bija datu iegūšana, bet pie iegūto

datu apstrādes katrs strādāja pats, projekta rezultāta sasniegšana un prezentācija bija individuāls darbs. Tas, kā tu interpretē iegūtos datus, ir tavs skatījums, un tieši tāpat notiek arī ikdienas darbā: tu iegūsti datus un izdari secinājumus, un tad šie secinājumi ir jāizstāst. Tā arī nonācām līdz saviem sertifikātiem.”

Līga Ceresa sarunā uzsvēra, ka viena no atziņām, ko viņa guvusi pēc kursa beigšanas, ir tā, cik ļoti svarīgi ir mācēt strādāt komandā, tieši tas ļauj sasniegt labu rezultātu, bet Rūdolfs Pundiņš piebilda, ka sertifikāts dod stabilitāti. “Mēs tagad varam droši teikt, ka mūsu kvalifikācija atbilst IHO prasībām. Lai gan hidrogrāfa izglītību esmu ieguvis Latvijas Jūras akadēmijā, laiki mainās, tehnoloģijas attīstās, tāpēc tagad iegūtās zināšanas ir daudz plašākas nekā tolaik iegūtās. Tagad datu aprīti un tas, ko mēs no šiem datiem sagaidām, ir pavisam savādāka nekā pirms vairāk nekā divdesmit gadiem. “LVR Flote” ir paplašinājusi savu pakalpojumu klāstu, un, ja kādam no sadarbības partneriem vai klientiem rodas jautājumi par personāla sagatavotību un kvalifikāciju, tad mūsu iegūtais sertifikāts ir ļoti labs arguments un apliecinājums, ka mūsu kvalifikācija atbilst starptautiskajiem standartiem.”

“Rūdolfs jau minēja pieaugošo datu apjomu, kas kļūst arvien liekāk, tāpēc bija ļoti noderīgi, kaursos liela vēriba tika veltīta datu menedžmenta

platformām, kurās šos datus glabāt un piedāvāt klientiem. Datu glabāšana un sistematizēšana ir visas pasaules problēma, un to jau ikdienā redz arī katrs no mums. Ja kādreiz gada laikā bija viens albums ar bildēm, tad tagad telefonā simtiem fotogrāfiju tikai mēneša laikā vien nāk klāt, un bieži vien tu nevari atrast vajadzīgo. Un tieši tāpat ir ar hidrogrāfijas datiem, kuru apjoms ir milzīgs, tāpēc pats svarīgākais ir, kā šos datus padarīt viegli pieejamus, un te ir vajadzīgas sistēmas, programmas un datu menedžments.”

UZZIŅAI

2018. gadā Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfe Līva Goba, pabeidzot mācību kursu Nūhempšīras universitātē (ASV), ieguva starptautiski atzītu “A” kategorijas hidrogrāfa sertifikātu un pagaidām ir vienīgā šādas kategorijas speciāliste Baltijas valstīs, bet “B” kategorijas hidrogrāfa sertifikāts ir pieciem speciālistiem.

Rūdolfš Pundiņš un Līga Ceresa abi ir mācījušies Latvijas Jūras akadēmijā. “Savulaik bijām seši, kas no kuģu vadītājiem pārgājām uz hidrogrāfiem. Pēc studijām atnākot strādāt uz Rīgas ostu, šeit sastapāmies ar hidrogrāfijas speciālistiem, kuri izglītību bija ieguvuši vēl padomju gados,” stāsta Rūdolfš. “Pie viņiem sākām strādāt un vēlāk arī nomaiņām viņus šajā darbā, bet es esmu ļoti pateicīgs šiem cilvēkiem par tām zināšanām un prasmēm, ko apguvu, strādājot kopā ar viņiem, jo viss sākas no pamatiem, un pieredze rodas tikai strādājot. Iznāk, ka mēs bijām tāds kā tilts starp vecajiem hidrogrāfijas speciālistiem un jauno hidrogrāfiju, kas ienāca kopā ar mums. Nākamais jautājums, pie kā būs jāstrādā, ir jaunas hidrogrāfu paaudzes audzināšana, jo jauni speciālisti būs vajadzīgi. Gandrīz droši var teikt, ka Jūras akadēmijā netiks atvērta hidrogrāfijas programma, tāpēc ir derīgi zināt, ka Nīderlandē ir šādi kursi, kuros var iegūt hidrogrāfa sertifikātu, kas atbilst starptautiski noteiktajiem standartiem. Turklāt, lai mācītos šajosursos, hidrogrāfa izglītība nav obligāta, galvenais, lai cilvēkam būtu tehniskās zināšanas, piemēram, mūsu kursā bija cilvēki ar ģeodēzista un jūrnieka izglītību.”



Līga Ceresa kopā ar savu prakses grupu.



Līga studijas sāka Jūras akadēmijas Hidrogrāfijas nodaļā. “Visa mana ģimene ir saistīta ar jūru, un man, kad vajadzēja izvēlēties nākamo specialitāti, nebija ne mazāko šaubu, ka studēšu Jūras akadēmijā. Kad stājos akadēmijā, tur otro gadu uzņēma hidrogrāfijas specialitātē. Sekmīgi iestājos, bet diemžēl naudas trūkuma dēļ šo nodaļu likvidēja, tāpēc studijas pabeigt nācās jau citā augstskolā, iegūstot kartogrāfa un ģeodēzijas speciālista diplomu. Jau tolaik, kad strādāju ostā, man nebija ne mazākā nodoma mainīt darbu. Hidrogrāfa

profesija ir ļoti interesanta, jo tu nekad nevari paredzēt, kādi mērījumi būs un kas tevi sagaida. Kad saņem sertifikātu, protams, ir gandarījums, un arī zināšanu apjoms ir liels.”

Speciālistiem, kuri ieguvuši “Skilltrade B.V.” sertifikātu, atvērta viss starptautiskais darba tirgus, kas ir ļoti plašs. Ja Latvijā hidrogrāfija pamatā palīdz nodrošināt kuģošanas drošību un uzturēt dziļumus ostās, tad pasaulē hidrogrāfijai ir ļoti plašs pielietojums, sākot no naftas platformām līdz vides standartu jautājumiem. Piedevām pasaulē šo speciālistu ļoti trūkst, tāpēc tiem ir milzīgas iespējas un arī labs atalgojums. Rūdolfam Pundiņam un Līgai Cerasei “Skilltrade B.V.” kursus apmaksāja “LVR Flote”, tāpēc tagad viņi ar kompāniju par darba attiecībām atbilstoši likumdošanai noslēguši līgumu, bet abi ir vienprātis, ka tas nekādā gadījumā nesagādā problēmas. “Mēs turpinām strādāt “LVR Flotē”, un nav bijusi pat doma šo darbu pamest. Varam droši teikt, ka mūsu kvalifikācija ir atbilstoša starptautiskajiem standartiem. Zināšanas esam papildinājuši pie ļoti kvalificētiem speciālistiem, no kuriem varējām daudz mācīties, un tagad šīs zināšanas varēsim likt lietā, strādājot savā kompānijā un sniedzot pakalpojumus klientiem visā Latvijā,” atzīst Līga un Rūdolfš.■

Anita Freiberga

Droši un ar labu ceļavēju burās

Kad pirms četriem gadiem iepazinos ar Askoldu Hermani un intervēju viņu žurnālam "Jūrnieks" par jahtošanas lietām, Askolda darbs, aizraušanās, prieks un dzīvesveids bija burāšana. Bet toreiz viņš arī teica, ka neviens no mums nekad nevar zināt, kā un kas notiks, ko darīsim pēc gada vai diviem. Šajā ziņā viņam ir taisnība, jo dzīve ir interesanta tieši ar to, ka mēdz būt mainīga. Tagad Askolds atzīst, ka pašam vairs nav tās milzīgās degsmes un raušanās burāt par katru cenu, jo arī ostā esot pietiekami feini. Tas gan nenožīmē, ka Askolds jūras lietas būtu atstājis novārtā, tikai tagad viņš vairākos virzienos darbojas no krasta puses. Kad jautāju: "Kā tu teiktu, kas tagad esi?", viņš atteic, ka tāda cilvēku klasificēšana nekam neder. Tomēr tas, ko cilvēks dara, ļoti daudz par viņu pasaka, un Askolds tiešām dara daudz, pie tam dažādas lietas: ir uzņēmējs, jahtu kapteinis, burāšanas skolas "Nautica.lv" īpašnieks un dibinātājs, starptautiska līmeņa burāšanas instruktors ar inženiera grādu mehānikā, viņš veido televīzijas raidījumus par jūras lietām un ir Latvijas Kruīzjahtu asociācijas valdes loceklis. Šoreiz saruna ar Askoldu būs par krasta jautājumiem, kas cieši saistīti ar jūras lietām.



– Tu gluži kā žonglieris veikli tiec galā ar daudzām un ļoti atšķirīgām tēmām – veido raidījumus, māci topošos jahtu kapteiņus un cīnīs ar likumu nepilnībām, kas saistītas ar jahtošānu kā brīvā laika pavadīšanu. Esi gluži kā cilvēks orķestris.

– Man mājās ir mūzikas instrumentu kolekcija un pat īsta dziedātāja (Askolda sieva ir dziedātāja un vokālā pedagoģe Anija Putniņa – red.), bet kāds nu cilvēks orķestris, drīzāk esmu tāds eksemplārs, kurš sakomplektēts no vecām rezerves daļām un kuru kāds spēks vienmēr ir vilcis uz jūru. Domājot par to, kāpēc man tāda vilkme uz jūru, apjautu, ka, visticamāk, dzīvē nejausību nav, visam ir savs pamats. Bet mamma gan ļoti negribēja, lai tuvojos ūdeņiem, pat kompi nopirka, tomēr nekas nelīdzēja, no jūras nekur neesmu aizmucis.

Kad biju sīks, tētis strādāja zvejnieku kolhozā, viņš reiz atnesa mājās norakstītu sešvietīgu glābšanas plostu, to biju uzpūtis mūsu dzīvokļa lielajā istabā, un plosts bija mana mīļākā vieta. Savulaik tēvs četrus gadus dienēja kara flotē, vectēvs kā jūras skauts bija saņēmis Pelēkā vilka ordeni, bet pavisam nesen uzzināju vēl par kādām savām saknēm, saistītām ar jūru. Izrādās, vecvectēvs Kārlis

Bezbalis bija mācījies Ainažu jūrskolā, braucis par kapteini, pašam piederējuši divi Ainažos būvēti lieli buru kuģi, no kuriem viens uzskrējis klintīm pie Anglijas krastiem, otrs strandējis pie Portugāles, bet visi jūrnieki laimīgā kārtā izglābušies. Ja to visu saliek kopā, tad iznāk, ka tā sēdēšana plostā varbūt nebija nemaz tik nejausa.

Restarts raidījumam par jūru

– "Ūdens ir stihija, Latvija ir jūras valsts. Mēs dzīvojam pie jūras, mēs kuģojam pa jūru, un jūra ir mūsu visu sirdis. Jūsu uzmanībai raidījums "Nautica" – dzīve uz viļņa!" Tā sākas katrs raidījums, ko esi veidojis jau vairākus gadus, un šajos raidījumos tu stāsti par jahtošānu, jahtklubiem un cilvēkiem, tāpat sniedz tīri praktiskus padomus, piemēram, kā labāk iegādāties jahtu un pierēģistrēt to Latvijā, bet tagad saki, ka savos raidījumos vēlies ienest jaunas vēsmas.

– Vispār raidījumu veidošana iesākās ar to, ka man patīk filmēt, *fočēt*, un tas vienmēr ir bijis paralēli jūrai un burāšanai. Kā izrādījās, arī šī nodarbe, tāpat kā jūra, man ir iekodēta



gēnos, jo otrs vecvectēvs savulaik bijis fotogrāfs. Redzi, esmu salasīts no visiem kopā, un, kā jau teicu, sakomplektēts no vecām rezerves daļām, starp citu, vēl kādam sencim bijusi laba muzikālā dzirde, un arī es tīri ciešami varu padziedāt.

Sāku veidot raidījumus par burāšanu, jo nekā tāda nebija, un šī niša bija tukša, taču finālā pašam vairs nebija īpaši interesanti tas, ko daru. Tu intervē kādu cilvēku un viņam jautā, piemēram, vai burāt ir interesanti, un viņš sāk stāstīt, bet tevi tās atbildes nemaz īsti neinteresē, jo pats to visu lieliski zini no galvas. Veselu gadu veidoju tādus raidījumus,

bet no skatītājiem pretī nesapņemu nekādu reakciju, tikai vēlāk dzirdēju atsauksmes, ka cilvēki to visu ir skatījušies, taču, kā jau kūtri latvieši būdami, savu attieksmi nav izrādījuši. Vēlāk šos raidījumus divas reizes mēnesī rādīja ReTV, bija pat diezgan labs reitings, bet jāsaprot, ka burāšanas tēma diemžēl nemaz tik populāra nav un tik daudzus neinteresē.

– Tomēr esi apņēmības pilns atkal veidot raidījumus. Kāpēc otrais piegājiens?

– Tagad ir doma taisīt raidījumus par jūrnieceību, bet jau plašākā nozīmē. Sapratu, ka tā ir tēma un joma, par kuru arī pats daudz ko nezinu, tāpēc būtu interesanti uzzināt jaunas lietas un arī citiem par tām pastāstīt. Piemēram, par simulatoriem, ar kuriem topošie kuģu vadītāji mācās stūrēt. Kur tad es pie šādiem simulatoriem tāpat vien varētu tikt, bet, pateicoties raidījumam, varu tos ne tikai apskatīt un nofilmēt, bet uz tiem izmēģināt savas prasmes. Vai arī ar karakuģi izmest kādu līkumu. Starp citu, Aizsardzības akadēmijā mācu burāšanas pamatus, tā veidojas draudzība ar kara jūrnikiem, un arī Jūras spēku tēma ir tik interesanta, lai par to pastāstītu citiem. Ja pirmajā raidījumu ciklā mana pieredze bija tikai informēt citus, tad tagad esmu pārliecināts, ka, veidojot sižetus, kas aizrauj mani pašu, tie noteikti interesēs arī skatītājus, un tā ieguvēji būsīm mēs visi.

– Vai esi jau atradis interesantas tēmas?

– Daži raidījumi jau ir gandrīz gatavi, vēl tikai jāpieliek klāt kāds fakts. Viens raidījums būs par Rīgas vēstures un kuģniecības muzeju, otrs par Ainažu jūrskolu un manu vecvectēvu Kārli Bezbaile, bet trešais par braucienu uz Zviedriju pirkt jahtu, kurā stāstīšu un rādīšu, kā notiek jahtas pirkšana un reģistrēšana, ar vārdu sakot, par šo tēmu no A līdz Z. Vēlos arī kļūdēt mītu par to, ka Latvijā grūti pieteikties jahtu.

Latvijas vai Zviedrijas karogs?

– Redzi, šī tiešām ir interesanta tēma. Kad braucu pa jūras krastu no Rīgas līdz Liepājai, pa ceļam, protams, ir vairākas ostas ar jahtu piestātnēm – Engure,

Mērsrags, Roja, Pāvilosta, un visās stāv jahtas ar Zviedrijas karogu. Kad jautāju, piemēram, Rojas ostas kapteinim Gunāram Reinholdam, vai šodien zviedru pieplūdums, viņš tikai atmeta ar roku, tās esot letīgu jahtas ar zviedru karogu, jo pieteikties tās Latvijas reģistrā esot problēma, liela ķēpa. Savukārt Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš uzskata, ka viena no lielākajām problēmām, kas ļoti nepatīk jahtu īpašniekiem, ir prasība par notariāli apstiprinātu pirkuma līgumu. Problēma tā, ka Latvijā šāda prasība ir, Zviedrijā nav, bet, ja nav pierādāms pirkuma darījums, kā gan Jūras administrācija var pārliecināties, ka attiecīgais peldlīdzeklis tiešām pieder šim cilvēkam? Tāpēc, ja jahta tiek pirkt Zviedrijā, ir vajadzīgs notariāli apstiprināts dokuments, bet, ja tas tiek darīts Lietuvā vai Igaunijā, tad pie notāra nav jādodas. Kā tu šo problēmu esi izkodušis?

– Atklāšu vienu lietu: tie, kuru jahtas pie mums stāv ar Zviedrijas karogu, Zviedrijas karogā tās, visticamāk, nav reģistrējuši, bet nopirkuši ar visu karogu, taču viņiem nav nekādu tiesību te braukāties ar Zviedrijas karogu, jo tas der tikai Zviedrijas pilsoņiem vai rezidentiem. Tikpat labi uz jahtas varētu uzlikt Zimbabves vai Maltas karogu, tāpēc tas ir tikai laika jautājums, kad šiem jahtu īpašniekiem radīsies problēmas. Varētu jautāt, kāpēc jahtu īpašnieki nedodas reģistrēt savas jahtas mūsu Kuģu reģistrā, un atbilde būtu – tāpēc, ka pa ceļam viņi nav sakārtojuši kādus dokumentus. Lūk, viens piemērs. Kopā ar kolēģi braucām uz Somiju pirkt vienkāršas un lētas jahtas, ko varētu Daugavā izīrēt tiem, kuri "Nautica.lv" ieguvuši jahtas kapteiņa tiesības, lai viņi varētu praktizēties braukšanā. Tā kā pats esmu izgājis cauri jahtu pirkšanas procesam, lieliski saprotu, kas notiek ar cilvēku, kurš deg nepacietībā iespējami ātrāk tikt pie laivas. Acīs ir skaidri redzams gribulis, viņš tik ļoti to vēlas, ka širmis pilnīgi aiziet ciet. Kolēģim saku – pagaidi un nomierinies, stop, stop, stop! Ir nepieciešams tas, tas un vēl arī tas dokuments, to visu vajag pareizi noformēt, bet cilvēks tik met ar roku – gan

jau būs labi! Nē, nebūs labi! Piemēram, pērkam Somijā jahtu un parakstām pirkšanas līgumu: somi paraksta ar elektronisko parakstu, un arī mēs parakstām ar elektronisko parakstu, bet izrādās, ka somu elektroniskais paraksts nav derīgs, jo tas netiek klasificēts kā drošs. Taču jahtas pircējs ir tik pārlaimīgs, ka jahta tūlīt būs rokā, ka viņam ir vienalga, ko paraksta un cik droši paraksta, bet finālā šādā gadījumā tieši pircējs iesprūst starp reģistriem. Somijas pusē ir vienkārši, tur no reģistra laiva tiek ņemta un dati izdzēsti, bet mūsu reģistrs neņem pretī, jo nav kārtībā pirkšanas dokumenti. Starp citu, Zviedrijā nemaz nav šāda reģistra, pareizāk sakot, tas nav obligāts, tāpēc lielākā daļā zviedru savas jahtas pieraksta tikai jahtklubā, kura biedri tie ir. Es-



Askolds Hermanis.

mu mēģinājis nopirkt arī vienu šādu zviedru jahtu ar visu karogu, tāpēc varu droši apgalvot, ka neizbēgami būs problēmas. Kad vēriģi paskaties, ko tad tas zviedrs par to naudu pārdod un kāda ir jahtas komplektācija, tad redzi, ka tur nav ne vestu, ne raķešu un arī daudz kā cita. Lai to visu sapirktu atbilstoši drošības prasībām, būs jāšķiras no krietnas summiņas. Ja kāds domā, ka drošības prasības ir pārspīlētas, viņš aļoas, tās nekādā gadījumā nav pārspīlētas, jo, dodoties jūrā, ir vajadzīgas rācījas, glābšanas vestes, ugunsdzēsamais aparāts, citi glābšanas rīki, tās ir tikai elementāras prasības. Lai nenokomplektētu jahtu pieteikties Latvijā, protams, sanāks ļoti dārgi, un ne jau tāpēc, ka pati reģistrēšana būtu dārga, bet gan tāpēc, ka jāiegādājas nepieciešamais aprīkojums. Visas jahtas, ko esmu pircis, mierīgi Latvijā pieteikties, un nevarētu teikt, ka es būtu pats bagātākais cilvēks. Esmu redzējis arī to, ka čāļiem uz galda stāv konjaks par vairākiem simtiem, bet uz jahtas nav glābšanas vestu, un tas ir tikai attieksmes jautājums.

▶▶▶ 39. lpp.

Vai var būt bīstami vizināt cilvēkus?

– Sākoties vasaras sezonai, allaž aktualizējas kuģošanas drošības jautājumi. Kādi ir tavi vērojumi, vai cilvēkiem beidzot ir radusies lielāka saprašana par šiem jautājumiem?

– Ja runājam par sapratni, varu teikt, ka pagaidām vēl nav sapratnes. Paši burātāji jau robežas nepārkāpj, bet izpriecu dalībnieki bieži vien vispār nekādas robežas neredz. Viens kapteinis teica: "Atnāk cilvēki, aiziet lopi!" Arī man ir nācies piedzīvot dažādas situācijas, kad cilvēks iekrīt ūdenī, gandrīz noslīkst, izkrišot no katamarāna. Ir bijuši vācu studenti, viens ielec Daugavā, tu viņu izvelc laukā un jautā, kas par lietu, bet viņš atbild, ka viņam esot peldēšanas sertifikāts. Nav komentāru – kāds sertifikāts! Līgava kuģu ceļā ielec Daugavā nopeldēties ar visu savu balto kleitu, un šādā situācijā tu reāli nesaproti, kā reaģēt. Protams, zini, ka jāvelc laukā, bet situācija ir vairāk nekā stulba, tas ir šausmīgi stresaini. Cilvēki domā, ka drīkst visu, palaiž bremzes vaļā.



Askolds Hermanis (pa kreisi) un Imants Burvis LJS pilnsapulcē.

– Izklausās ne visai forši. Izrādās, vizināt cilvēkus var būt bīstami.

– Reizēm ir gadījies, ka būtu nodevējis apsargs, jo tu jau nevari stūrēt jahtu un tai pašā laikā uzraudzīt un tikt galā ar satrakojušos publiku. Tāpēc jau arī šādiem braucieniem uzliek tādu cenu, lai pārietu apetīte braukt un nemaz negribētos vizināties. Kā burāšanas skolas īpašnieks nepazīstamas kompānijas vispār nevizinu, braucu tikai kopā ar tādiem cilvēkiem, kurus pazīstu. Ja zvana un saka, mēs te, angļu jaunieši, vēlamies uz jahtas rīkot vecpuišu

UZZIŅAI

Latvijas Kruīzjahtu asociācija par savu mērķi izvirzījusi: atbalstīt atpūtas kuģošanu, sadarbības veidošanu, pieredzes un informācijas apmaiņu ar citu valstu kruīzjahtu asociācijām, vienotas eksaminācijas kārtības ieviešanu visā reģionā, kruīzjahtu burāšanu kā ekotūrisma un veselīga dzīvesveida popularizēšanu, ģimeņu burāšanas attīstību Latvijā, piesaistot ES finansējumu, drošības uzlabošanu uz ūdens sadarbībā ar valsts institūcijām un izglītības iestādēm, kā arī vēl citu jautājumu risināšanu.

ballīti, tad uz redzēšanos, no tādiem pa gabalu. Reiz divi nopietni un cieņjami vīri uz jahtas priekšgala bija iejutušies Lāčplēša un Melnā bruņinieka lomās – vienam rokā baltvīna, otram sarkanvīna pudele, vienā brīdī tās šķīst kopā, stikli pa gaisu, klājs pielījis ar vīnu, gatavais ārprāts. Tu nekad nezini, par cik tirgo savus nervus un vai vispār ir vērts to darīt, bet cilvēks, kurš tā ālējas, īsti nemaz nezina, kādu produktu viņš vēlas pirkt, un tas jau kaut ko liecina par mūsu sabiedrību un postpadomju idiotismu. Ja kādreiz jahtošana bija aristokrātiska nodarbe, tad tagad viss ir sagriezies ar kājām gaisā. Varam godīgi atzīt, ka drošība nav īsti asinīs.

Kā padarīt burāšanu pieejamāku?

– Pirms četriem gadiem tu intervijā teici, ka savulaik, kad Latvijā bija pabeidzis kursus, neprati pietauvoties, jo tie jahtu īpašnieki, kuri tevi ņēma par kuģa puiku, pietauvošanos veica paši, tu varēji izlēkt un piesiet, paraut un pastūrēt, tikai ne pietauvoties. Ja gribētu ar jahtu pavizināt draugus, netiktu laukā no ostas, jo varētu būt problēmas ar attauvošanos, kur nu vēl pietauvošanos atpakaļ. Toreiz tu teici, ka Zēģelētāju savienība, prasot bezjēdzīgas lietas topošajiem burātājiem, dara visu, lai būtu iespējami mazāk cilvēku, kas ar šo lietu vēlētos nodarboties. Pagājuši daži gadi, vai šajā ziņā ir notikušas kādas būtiskas pārmaiņas? Kā tagad ir ar burāšanu un vai pieaug interese par jahtas kapteiņa tiesību iegūšanu?

– Latvijas Kruīzjahtu asociācija joprojām dara lietas, lai sakārtotu vidi. Kad saņemām daudz sūdzību par to, ka esošā buru jahtu vadītāju vērtēšanas un sertificēšanas kārtība ir subjektīva un nepilnīga, ka pienācis laiks padarīt burāšanu pieejamāku, lai vienkāršākā veidā varētu saņemt tiesības, Latvijas Kruīzjahtu asociācija 2021. gadā nosūtīja vēstuli tā laika satiksmes ministram Tālim Linkaitam par atpūtas kuģošanas jomas uzlabošanu. Vēstulē norādījām, ka, ilgstoši un aktīvi organizējot un piedaloties ar burāšanu saistītajos procesos valstī, jo īpaši atpūtas burāšanas apmācībā, jahtu kapteiņu sertificēšanā un buru jahtu reģistrācijā, esam sastapušies ar virkni izaicinājumu, kurus iesakām kopīgiem spēkiem risināt, un to palīdzētu veikt grozījumi normatīvajos aktos, kas būtiski uzlabotu procesus, maksimāli pietuvinoties pieņemtajai praksei Baltijas jūras valstu reģionā, kas savukārt veicinātu industrijas infrastruktūras un pakalpojumu attīstību, uzlabotu iekšējo kuģošanas tūrisma un celtu ārvalstu kapteiņu interesi par Latvijas atpūtas kuģošanas telpu, kā arī būtiski uzlabotu kuģošanas drošību, jo īpaši Latvijai piegulošajā jūras akvatorijā. Mums izdevās panākt, ka 2022. gada augustā tika paplašinātas CSDD sertificēšanas iespējas, buru un motorizēto atpūtas kuģu vadītājiem būs vienkāršota pieeja, un mēs ticam, ka tas veicinās burāšanas kultūras attīstību Latvijā. Zēģelētāju savienība, kas izstrādājusi jahtu kapteiņu eksāmena uzdevumus, ir izdarījusi to nekvalitatīvi, tāpēc joprojām eksāmens ir pilns ar nevajadzīgiem jautājumiem un kļūdām, daudzi jautājumi domāti sportistiem, nevis tiem, kuri kuģo vienkārši sava prieka pēc.

Latvija ir jūras lielvalsts, bet atšķirībā, piemēram, no Igaunijas, savu potenciālu atpūtas jahtu jomā izmantojam nepietiekami, jo nozares attīstību kavē nesakārtotā administratīvā puse un informācijas apmaiņas tīkla trūkums, tāpat aktuāls, protams, ir jautājums par drošību uz ūdens, tieši tāpēc Latvijas Kruīzjahtu asociācijas mērķis ir pulcēt līdzīgi domājošos, lai kopīgi ar valsts institūcijām sakārtotu un attīstītu Latvijas atpūtas kuģošanas jomu. ■

Anita Freiberga

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs lepojas ar kuģu modeļiem

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs ir galvenā jūrniecības materiālu krātuve Latvijā. Gadu gaitā par Latvijas jūrniecību savākts un apzināts bagātīgs lietiskais materiāls un izveidota daudzveidīga un skaista kuģu modeļu kolekcija. Pašlaik kolekcijā glabājas 180 burinieku, tvaikoņu un motorkuģu modeļu oriģināli, no koka izgatavoti pusmodeļi, stikla pudelēs ievietoti burinieki un kuģu modeļi panorāmas kastēs. Nepilns pussimts kolekcijas krājuma priekšmetu izstādīti divās Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālēs. Daudzi kuģu modeļi ir restaurēti un tādēļ atrodas labā stāvoklī.

Sistemātiska kolekcijas komplektēšana sākās 1939. gadā līdz ar Kuģniecības nodaļas nodibināšanu Rīgas pilsētas vēsturiskajā muzejā. Kuģu modeļi kolekcijā ir komplektēti un klasificēti pēc kuģu tipa, dzinēja, pēc veicamā darba uzdevuma un pēc pētāmās tēmas. Kolekcija veido kopainu par Baltijas jūras transporta attīstību, sākot no vienmasta airu kuģa un beidzot ar četrmastu barku un dažādu laiku kravas un pasažieru tvaikoņiem un moderniem motorkuģiem.

Vēsturiskās liecības norāda, ka kuģu modeļu un maketu kolekcijas pirmsākumi saistīti ar 1834. gadā dibināto Baltijas provinču vēstures un senatnes pētišanas biedrību, kura pārņēma arī Himzeļa muzeja kolekciju, veidojot Doma muzeju.

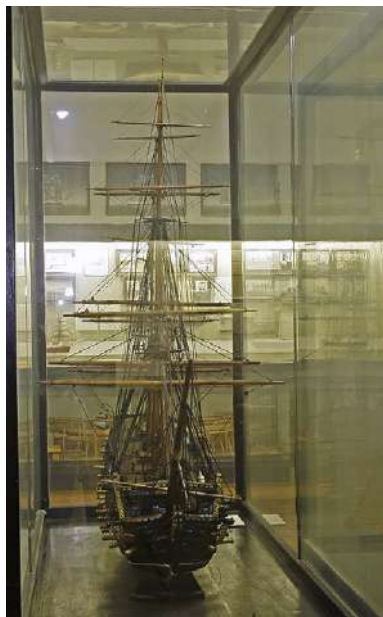
Kuģu modeļus eksponēja jūrniecības sabiedrības organizētajās izstādēs, kad Latvija bija Krievijas impērijas sastāvdaļa, kā arī Latvijas Republikas laikā 20. gadsimta 20.–30. gados. Vecākie burinieku modeļi nāca no Rīgas Biržas komitejas kolekcijas un Rīgas vēstures un senatnes pētītāju biedrības. Starp tiem bija



Koges tipa tirdzniecības kuģis. 12.–15. gs.



Latvijas kuģniecības motorkuģis – tankkuģis "Majori".



Fregate "Der kühne Mann"

holandiešu kufa, fregate ar pilnkuģu takelāžu "Der kühne Mann v. Lübeck", barka "Golgatha", 18. gs. beigām raksturīgā korvete "Themis" un kara kuģis "Dat Rigische Wapent" (Rīgas ģerbonis) no 1742. gada.



Fregate "Der Rigische Wapent", 18. gadsimts.

Modeļu vidū minama arī Porečjes strūga kā nozīmīgs preču piegādātājs Rīgas tirgotājiem un ostai. Vairākus pasaules kuģniecības vēsturē ievērojamus kuģu modeļus 1940. gadā dāvināja Latvijas Tālbraucēju kapteiņu biedrība.

Pēdējo gadu jaunieguvumi kolekcijā ir trismastu Hanzas koge, šonerjaha "Milda", Pētera I barkass, tvaikoņi "Hidrografs" un "Saratov". Kā jaunā laikmeta iezīme – velkonis "Stella".

Andris Cekuls

Katrs darbs tiek veidots ar prieku un mīlestību

Inga Pole Rīgas ostā strādā jau 21 gadu, taču pati smeļ, ka nonākusi tur gluži nejauši. “Aizgāju uz darba interviju un, iznākot ārā, atskatījos, lai izlasītu, kas tā īsti par iestādi!” 18 gadi nostrādāti lietvedes amatā, pēc tam kļuvusi par saimniecības nodaļas vadītāju, tad reorganizācijas procesā amats pārdēvēts par resursu pārvaldības nodaļas vadītāju. “Es saku, ka patiesībā mēs esam ātrās reaģēšanas vienība – jārikojas ātri un operatīvi, vienalga, vai griesti tek, trubas plīst vai kāda delegācija ierodas. Gan tehniskais nodrošinājums, gan dažādu pasākumu organizēšana – tas viss ir mūsu nodaļas pārziņā. Arī komandējumu organizēšana gan mūsu speciālistiem, gan tiem, kuri pie mums ierodas. Tāpat šoferu darba nodrošināšana un vēl daudz kas cits,” uzskaita Inga.

No straujā vāveres riteņa darbā Inga atpūšas savā miera ostā – mājā Kadagā. Viņa saka, ka dzīvojot gandrīz meža vidū, pati jūtoties kā tāda meža meita. Un tieši tur, pateicoties Ingas vīram, ir arī viņas lepnums – podnieka ceplis.

“Esmu jautājusi savai mammai, no kurienes manī varētu būt aizraušanās ar mālu, un izrādās, ka vectēva māsa Liāna Kudreņeckā ir bijusi slavena keramiķe, mācījusies keramiku mākslas skolā un piedalījies vairākās starptautiskās izstādēs. Lai gan šo sievieti esmu satikusi vien dažas reizes dzīvē, varbūt ir kāds māla gēns, kas mūs vieno,” spriež Inga.

Viņa atzīst, ka māla darinājumi vienmēr piesaistījuši ar savu formu un krāsu, bet pirmais īstais randiņš ar cepli notika pirms 10 gadiem tālu Latgalē, kurp Inga ar draugiem devusies svinēt vasaras saulgriežu. “Jau pirms brauciena cepla apmeklējums bija obligāto darbu sarakstā. Vēlējos sajūst īstas darbnīcas enerģiju, iegremdēt rokas mālā un aptaustīt tikko no cepla dzilēm nākušos traukus. Tā toreiz arī notika. Diemžēl neatceros podnieka vārdu, bet atceros tā brīža sajūtas. Šķita, ka esmu nokļuvusi citā pasaulē. Tur viss bija tik interesants un vilinošs. Tolaik viss palika apbrīna stadijā ar domu, ka kādreiz vēl noteikti jānokļūst pie īstiem podniekiem.”

Un, protams, viss notika tā, kā tam jānotiek! “2013. gada oktobrī pilnīgi



Inga Pole.



nejauši manās rokās nonāca ielūgums uz Pērkonu cepla atvēršanu, kas bija kaimiņos mūsu jaunbūvei. Nebija divu domu – jāiet! Ieejot Pērkonmuižas sētā un sastopot saimniekus, atkal bija sajūta, ka esmu istajā vietā. Nākamajā vasarā turpat rīkotajā mākslas plenērā manās rokās nonāca īsts Latvijas māls. Jau pēc pirmās plenēra dienas sapratu, ka tā nebūs mirkļa aizraušanās. Tai

sekoja citas plenēra dienas, kas manas sajūtas tikai apstiprināja. Uzreiz pēc plenēra sāku aktīvi pirkt visu nepieciešamo, lai varētu turpināt ciešo draudzību ar mālu, un meklēt telpu savai darbnīcai,” stāsta Inga Pole.

Pērkonu ir Ēvalda Vasiļevska skolnieki, un no viņu nostāstiem daudz slavenā podnieka ieteikumu nonākuši arī līdz Ingai. “Manī ir dīvaina piederības sajūta šiem cilvēkiem un mālam. Lai cik nogurusi reizēm atgriežos no darba Rīgā, kāds neredzams spēks vilina uz darbnīcu pie māla. Tā ir mana miera osta, mana republika. Nu jau deviņus gadus strādāju ar melno mālu (svēpētā keramika), visi mani melnā māla darbi top lipināšanas tehnikā un tiek apdedzināti

ar dzīvu uguni īstā malkas ceplī. Tas nav viegls un ātrs process, gan trauku veidošana, gan līdzināšana, gan pulēšana aizņem daudz laika. Tāpat žāvēšana ir jāuzmana, trauks jāietin drēbē, jāpaslēpj smalkākās detaļas, jo tās žūst ātrāk, un jāapgroza, lai trauks žūtu vienmērīgi. Ceplja kurināšana – tās pamatā ir milzu zināšanas un smags fizisks darbs divpadsmit stundu garumā, ko bez īpašas uguns un māla mīlestības paveikt nav iespējams. Nu jau pie manis savus darbus dedzināt atbrauc arī citi podnieki. Bet katru reizi, atverot cepli, sirds pukst ātrākā ritmā un jūtams satraukums – kā būs šoreiz? Vai nebūs kāda palaidnīga plaša vai citi brīnumi? Un brīnumi ir, katru reizi uguns atstāj savu neatkārtojamo pieskārienu, īpašo maģisko toni,” ar patiesu aizrautību skaidro Inga.

Viņa atzīst, ka, izņemot traukus no ceplja, mēdz būt gan prieks, gan dažreiz arī bēdas vienuviet. “Reiz biju izgatavojusi, izauklējusi astoņus lielos šķīvjus, un, ņemot ārā cepli, tie viens pēc otra nāca ārā ar plaisām. Sirds burtiski plaisāja līdz ar traukiem! Tādos brīžos nedrīkst domāt, cik darba stundu un mīlestības tajā ieguldīts. Tas sāp, bet arī liek spītīgi sapemties nākamajiem šķīvjiem. Meklēju kļūdas, mēģinu pielabināt Uguns Dievu un atkal un atkal ķeros pie māla!”

Katrs Ingas darbs ir veidots ar prieku un mīlestību, un cilvēki sakot, ka to var sajūst. “Man, protams, milzīgs gandarījums, ka mani darbi patiek un atrod savu vietu gan modernu dzīvokļu interjeros, gan lauku mājās, gan Latvijā, gan nu jau arī plašajā pasaulē. Zinu, ka mani trauki aizceļojuši uz Norvēģiju, Vāciju, Ameriku, Angliju, Islandi, Īriju, Spāniju, Austrāliju, Baltkrieviju... visu laikam pat neatceros,” uzskaita Inga.

Melnie trauki ir īpaši, ar savu īpašu noskaņu un burvību, taču ir cilvēki, kuri, tos ieraugot, kļūst skeptiski – kā tā, melni trauki? “Ja tā, tad man bija jāizmēģina balti māla trauki! Pēdējā laikā esmu eksperimentējusi ar porcelānu un balto mālu, ko apdedzinu elektriskajā ceplī. Tas ir kas jauns un kontrastā melnajam mālam, bet tieši šis kontrasts man patīk. Nu manā darbnīcā līdzās melnā māla traukiem atrodas vieta arī baltā māla



darinājumiem. Tie neiegulst plauktos uz ilgu laiku, jo cilvēki interesējās, atbrauc, ierauga un nopērk. Porcelāns – tas ir atkal pavisam kas cits, taču noteikti sāksu nopietni strādāt arī ar to, jo tas ir jauns izaicinājums,” ir pārliecināta māksliniece.

Ieejot darbnīcā, Ingai neesot jāgaida, kad atnāks iedvesma. Viņa ņem rokās māla pikuci un sāk veidot – reizēm pat bez kāda plāna un ieceres, pat īsti nezinot, kas sācis veidoties. Gadās pasūtītāji, kuri grib traukus kādā konkrētā tonī vai precīzos izmēros, taču to diemžēl vai par laimi neesot iespējams prognozēt. “Uguns izdara pati savas korekcijas, piešķir

fantastiskus toņus, pamaina izmērus. Un tas ir brīnumaini!”

Liela daļa Ingas Poles trauku tiek iezīmēti ar rupju mežģīņu musturiem, augu motīviem, bet visvairāk ar latvju spēka zīmēm. “Katrai spēka zīmei ir savs stāsts, lai zīmes lietotu, tās ir jāpazīst, jāzina, kura ar kuru sader, kuras nedrīkst likt kopā. Ir zīmes, kas piemērotas sievietēm, ir, kas vīriešiem, ir zīmes, kas sargā, ir, kas dod spēku, ir, kas piešķir viedumu – šis stāsts ir nebeidzams! Kad biju savā pirmajā plenērā, izveidoju bļodu ar spēka zīmēm, tagad pašai par to jāsmejas – nu kā var tādās zīmes likt kopā un kombinēt! Esmu aizrāvusies arī ar astroloģiju, esmu mācījusies gan Hamburgas astroloģijas skolā, gan Pēterburgas astroloģijas akadēmijā. Tas atkal ir cits redzējums un citas zīmes, bet šajā pasaulē jau viss ir savstarpēji saistīts, un man patīk visu laiku apgūt kaut ko jaunu. Patiesībā var teikt, ka es esmu tāds cilvēks – orķestris!” sevi raksturo Inga Pole. ■

Sarma Kočāne

**Tev ir
vaļasprieks?
Lieliski!
Vai esi gatavs par to
pastāstīt?
Ļoti labi!**

Dalies savā priekā, jo dalīts prieks ir dubults prieks! Lasītāji gaida tavu stāstu! Zvani vai raksti, kontaktus atradīsi žurnāla pasītē.



Gaujas plostnieku prasmes iekļautas UNESCO Cilvēces nemateriālā mantojuma sarakstā

2023. gada 12. maijā Kultūras ministrijā biedrības “Gaujas plostnieki” pārstāvji saņēma sertifikātu, kas apliecina, ka Gaujas plostnieku prasmes un koku pludināšana ir iekļautas UNESCO Cilvēces nemateriālā mantojuma reprezentatīvajā sarakstā. Sertifikātu pasniedza kultūras ministrs Nauris Puntulis. Svinīgajā pasākumā izskanēja arī plostnieku himna un plostnieku dziesmas. Jau 2022. gadā Gaujas krastā pie Siguldas oficiālās peldvietas durvis vēra unikāla ekspozīcija “Gaujas plostnieka stāsts”, kas vēsta par Latvijas Nemateriālā kultūras mantojuma sarakstā iekļauto seno arodu – koku pludināšanu. Tajā vienuviet iespējams iepazīties ar koku pludināšanas vēsturi, apskatīt īstu astes plosa mājiņu ar tās iedzīvi, kā arī pašam iemēģināt roku plostu siešanā un citās plostnieka arodam raksturīgās nodarbēs.

Ekspozīcijas iniciators un veidotājs ir leģendārais dabas aizsardzības inspektors Māris Mitrevics, kurš ir lepns, ka izdevies realizēt sen lolotu

ieceri, un stāsta, ka ekspozīcijā ir Gaujas krastā izveidots plosts, uz kura ir divas plostnieku mājiņas un pa vidu tām ugunsкура vieta, kur

vēsturiski tapa zupa vai tēja plostniekiem. “Ja mājiņu nebūtu, tas būtu tikai Gaujas plosts, bet ar mājiņām vīrs to jau sauc par Gaujas astes



Māris Mitrevics.

plotu," skaidro Mitrevics. "Ekspozīciju veido gan āra objekti, gan izglītojoši stāsti, ko var iepazīt divās plotnieku mājiņās, kas izgatavotas speciāli šim projektam. Vienā no mājiņām var uzzināt visu par Gaujas plotnieku vēsturi un darbību. To atspoguļo pie sienas redzami stendi ar aprakstiem, zīmējumiem un fotogrāfijām. Jau pašā ievadā skatītājs tiek iepazīstināts ar plotnieku galvenajiem amatiem, un tie ir pludinātājs, plotnieks, plenētājs un enkurnieks. Skatāma arī Gaujas plotnieku vārdnīca, kas ir ļoti svarīga, lai saprastu šī aroda specifiku, un arī ļoti savdabīga."

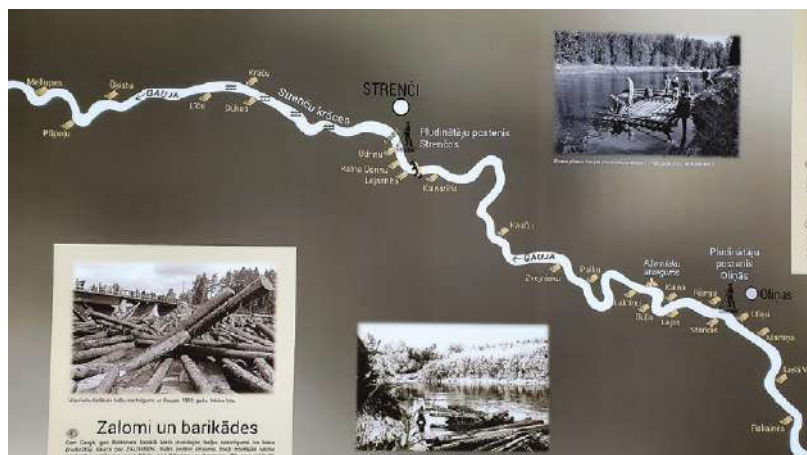
Tur godā leģendāro plotnieka amatu

Arī šogad Gauja bija pilna ar aptuveni sešus un četrus metrus gariem balķiem, kas, cits pie cita sastājušies, veido tik blīvu kārtu, ka ūdens gandrīz nav redzams, un tos meistarīgi virza plotnieki, ieņēmuši vietas uz 70 – 80 metru garā astes plosa. Tāds skats bija ierasts līdz 20. gadsimta 60. gadu beigām, kad Gauja bija ūdensceļš kokmateriālu transportēšanai. Mūsdienās plotnieku amata prasmes mērķtiecīgi nodotas nākamajām paaudzēm, un 2023. gada 20. maijā jau 26. reizi Strenčos notika Plotnieku svētki, kur tika godinātas plotnieku amata prasmes.

Lai arī plosa ceļi Gaujā ir aizauguši, tās krastos vēl saglabājušās pludināšanas pēdas – ne tikai Baltezera



Plosti Gaujā. 20. gadsimta 30. gadi. Foto glabājas Strenču novada pašvaldības Tūrisma informācijas centra arhīvā.



kanāls, bet arī speciāli izbūvēts slēgums ūdens uzkrāšanai pirms Sikšņu krācēm, koku krautuvju vietas, plotnieku kopmītnes un arī vietvārdi.

Māris Mitrevics ir ne vien kaismīgs dabas aizstāvis, bet jaunībā apguvis arī prasmi pludināt balķus un tagad ir gatavs iepazīstināt ar savu plotnieka stāstu.

"Tas ir autentisks Gaujas plosa, pīts tiešām tā, kā kādreiz taisīja Gaujas plostus. Uz tā ir uzliktas divas plotnieku mājiņas, tās ir konkrēti no astes plosa," stāsta Māris Mitrevics. "Es uz tāda esmu strādājis divas reizes, 1960. un 1961. gada vasarā, un esmu gulējis arī šādā būdīņā jeb barakā. Tajos laikos, kad nebija autotransporta, ziemā nozāģētos un Gaujas malā sakrautos balķus sagrūda Gaujā un pludināja

uz kokzāģētavām. Tas parasti notika aprīļa beigās. Kokus, kas saķērās krastos un uzskrēja uz sēklīem, upē nedrīkstēja atstāt. Vajadzēja likvidēt krājumus un sastrēgumus, tāpēc pēdējais aiz balķu krāvējiem peldēja astes plosa – tāds, kāds tagad skatāms Siguldā. To novietoja krastā dzīvošanai un ēdiena gatavošanai. Plostošana pa Gauju pamazām izzuda sešdesmito un septiņdesmito gadu mijā, bet plotnieku svētkus Gaujas krastos plotnieku pēcteči vēl atceras."

Kokmateriālu pludināšanai pa Gauju ir sena vēsture. Sākotnēji kokmateriāli tika sieti jeb tīti plostos, kas korpika jeb plosa stūrmaņa uzraudzībā mēroja ceļu līdz Carnikavai un pēc tam ar kuģi pa jūru uz Rīgu. 1903. gadā tika izbūvēta

▶▶▶ 46. lpp.

►►► 45. lpp.

Gaujas – Daugavas kanāla sistēma, un plosti Rīgā nokļuva caur Mazo Baltezeru. Gaujas plosti bija 8,5 metrus plati, un to garums nedrīkstēja pārsniegt 95 metrus.

Pateicoties Ievas Vītolas pētījumiem, ekspozīcijā "Gaujas plostnieka stāsts", kas padziļināti izklāsta šī nemateriālā kultūras mantojuma vēsturi, uzzinām, ka plostu pludināšana, lai gan tā bija ienesīga nodarbe un daudzi vīri pavasarī vismaz reizi devās peļņā, tomēr tika uzskatīta par tādu, kas nenes svētību, jo grūti un smagi nopelnīt nauda nereti tika atstāta krogos.

"Gaujas plostnieki bija stipri un rūdīti, bezbailīgi un nereti dēkaini vīri. Viņiem pie sirds gāja līksmība un spraigs darbs uz ūdens. Daudzi koku pludinātāji staigāja pa kokiem kā kaķi un prata braukt uz viena balķa. Un kur nu vēl tie stāsti – tie ir tik sulīgi," raidījumā "Kultūras rondo" stāsta Ieva Vītola, kuras sastādīto tradīciju burtņīcu "Gaujas plostnieki" izdevusi starpnozaru mākslas grupa "Serde".

Iniciators amata prasmju nodošanai tālāk savulaik ir bijis Mārtiņš Gaigals, bet vecie plostnieki uzticējās, parādīja plostu siešanu un dalījās pieredzē.

"Gatavošanos apmēram 37 kilometrus garajam braucienam sākam jau vairākas dienas iepriekš. Izmantojam apmēram 35 kubikmetrus kalmu priekšu. Vienu dienu no piecus līdz sešus metrus gariem balķiem sienam plostu, kas sanāk aptuveni 80 metru garš. Pēc svētkiem vesela diena paiet, kamēr balķi no upes izzeļoj. Atceros, ka pirmo reizi plostu sējām kādas 12 stundas, tagad, kad pagājuši 25 gadi, plosts ir gatavs apmēram septiņu stundu laikā. Šogad sākām 18. maijā pie Spicu tilta, lai 21. maijā svinīgi ierastos Strenčos," stāsta biedrības "Gaujas plostnieki" biedrs Jānis Vāvere. "Sākotnēji kokmateriāli tika sieti plostos, balķiem dodoties vairāk nekā trīs simt kilometru garajā ceļā. Pēc Otrā pasaules kara sākās balķu vajēja pludināšana, tiem sekoja plostnieki uz sieta plostu, virzot vērtīgo kravu. Upe nosaka plostu izmēru, piemēram, Daugavā tie varēja būt platāki, jo arī upe ir platāka. Plostniekiem ir jāpārzina upe, tās daba. Gaujā bija vairākas šķērsragatas,



kas regulēja kokmateriālu plūsmu, turklāt bija vairāki posteņi, tostarp arī Strenčos, ūdensceļā darbojoties pludinātāju brigādēm. Balķi no Gaujas nokļuva Mazajā Baltezerā, kur bija ūdensdārzi balķu izcelšanai, lai tos apstrādātu un tālāk jau transportētu ar kuģi."

Pludiņu jeb pludinātāju darbs nebija viegls. To ietekmēja arī sastrēgumi un ūdens līmeņa svārstības. Šo 26 gadu laikā pieredzētas arī bīstamas situācijas gan augstā ūdens līmeņa dēļ, kad 2013. gada plūdu laikā plosts aptinās ap tilta balstiem un sadalījās četrās daļās, gan tad, kad upē ūdens līmenis bijis zems. "Plūdu laikā bija ļoti grūti tikt malā. Plostu garums un masa liela, bija jāpacinās. Turklāt Gauja ir strauja un līkumaina. Savukārt citā gadā, kad bija zems ūdens līmenis, sanāca braukt tumsā, pamanījāmies septiņdesmit astoņdesmit metru

garo plostu vēl apgriezt riņķī," piebilst Jānis Vāvere.

Ieva Vītola zina stāstīt, ka plostniekiem bijis savs vārdu krājums, kas apkopots grāmatā "Tradīciju burtņīca. Gaujas plostnieki" iekļautajā vārdnīcā. Arkla kurpe, begani, urpis, knebli, pasieris, sekacis, tarataika, žvīras – tie ir tikai daži vārdi, kas apliecina prasmju unikalitāti. "To var apgūt darot, tāpēc amata prasmes ir jākopj un jānodod nākamajām paaudzēm. Sadarbojamies ar citām valstīm, dalāties pieredzē. Mums ir svarīgs uzdevums plostnieku amata prasmes nodot tālāk, lai šis īpašais mantojums nepazustu."

Gaujas plostnieki ir Starptautiskās plostnieku asociācijas biedri. "Tur ir kādas četrdesmit upes. Nevis valstis, bet upes," uzsver Mārtiņš Gaigals. "Zinu, ka Kanāda tagad iestājas, tāpat koku pludināšana ir zināma lieta arī Āzijā un Āfrikā. Tā loģika ir tāda, ka nav ērtāka veida, kā koku pārvietot – ūdens ceļ to koku augšā un nes tur, kur cilvēkam vajag. Tik ilgi, kamēr ir cilvēks, ir koka izmantošana. Koks cilvēkam vajadzīgs dzīvē, bez koka cilvēks nevar iztikt."

Kad beidz pelnīt maizi ar koku pludināšanu, tad iestājas nākamā apskaidrības stadija – ko tā plostošana un pludināšana nozīmē. Es kādreiz esmu teicis, ka plostošana ir latviešu *dao*. Ja tu gribi ar savu dvēseli nodarboties, kāp uz plostu. Tevi nesīs, tā būs ekspedīcija, kas jau pati par sevi ir baigi feiņā lieta, jo tu nezini, kas ar tevi notiks. Tev vienkārši jāļaujas tam, kas notiek."

Izmantota informācija no Ievas Vītolas pētījuma

Reņģēdāju festivāls Salacgrīvā uzsit devīto vilni



Kuivižnieks Dzintris Kolāts, Reņģēdāju festivāla Salacgrīvā idejas autors un ilggadējais satura producers, rīkojot nu jau sestos svētkus Salacgrīvas krastos, sacīja: "Šopavasara festivāla devīze ir "Rozā sapņi un melnbaltā dzīve". Notikuma galvenais uzdevums ir reģiona sociālās un ekonomiskās izaugsmes aktivizēšana un identitāti apliecinājošu simbolu – šajā gadījumā reņģu un to patērētāju – daudzizpaušana." Jāteic pavisam godīgi – festivāls savu mērķi sasniedza, tik daudz reņģēdāju Salacgrīvā sen nebija redzēti! Kad 20. maija rītā tā ap desmitiem malā nāca Jāņa Krūmiņa komandētā liellaiva "Elsa", jūras velšu tīkotāji rindā jau tuvojās simtam. Katram bija paredzēts "viens spannītis reņģ pa brīv", bet vai visiem pietika, to gan nevienam nebija laika piefiksēt. Reņģes nedabūjušie vēl varēja cerēt uz otru laivu tā ap



trijiem pēcpusdienā, kad no Krūmiņu stāvvadiem nākamo smēlienu krastā veda Andris Skuja. Pavisam šopavasara Krūmiņi jūrā izvietojusi piecus stāvvadus, kamēr citi zveji gēmas ar apaļo jūrasgrunduļu ķeršanu. Piezvejā nāk arī pa kādai vējazivij, bet tām te, Vidzemes piekrastē, nav īpašas piekrišanas. Gan jau vēl kādu "duršlāgu" reņģu gribētāji varēja samangot no ratiem, ar kuriem plači izbrauca Anita un Oskars, bet,

kā jau tas reizēm kopdzīvē gadās, Oskars aizmuka muldēties ar festivāla vadītāju salacgrīvieti Andri Buli, kamēr Anita smēla zivis un kušināja izsalkušo reņģēdāju baru. Uz šo vilni viņus pacēla pats samtainās balss īpašnieks Žoržs Siksnis, kam prelūdiņā skanēja Salacgrīvas apvienības pārvaldnieka Andra Zundes tautā iemīļotais tembrs.

Reņģes tika ceptas uz nebēdu, alus lija tērcēm vien, un "Sidrabiņos" jau tradicionāli tika brūvēts "Reņģēdāju alus" – sievietēm un vīriem katram savs. Armands Belasiks ar savu mobilo pasaulmoderno zivju virtuvi, grabinot kastrolus un pannas, sacepa tik daudz reņģu, ka vienbrīd jau šķita – kas to visu varēs! Ticiet vai neticiet – apēda visu un prasīja vēl. Tam pa virsu vēl nāca "Dabas maizes" reņģu maize un reņģu rauši, un kāds jauns puisis arī man ko līdzīgu piedāvāja, paskaidrodams, ka tie pareizi jāsauc par "žograušiem". Nu gluži kā Kurzemē, kur Lībiešu krastā tie dēvējami par sklandraušiem, bet šo nosaukumu aizsargā likums. Vēl jau bija Ragaciema lucīši par 20 eiro kilogramā un zuši par 39 eiro gabalā, jo katram maciņam ir arī



Svētku idejas autors Dzintris Kolāts.

▶▶▶ 47. lpp.

savs biežums. Kūpinātās reņģītes no Dantes "Zītarjiem" pazuda tik ātri, ka nebija ko manīt, jo to zeltainums nūdien attaisnoja zvejnieku saimniecības vārdu – tās bija dzintara krāsā.

Kādēļ salacgrīvieši ir tik uzticīgi reņģēm? To atklāj pilsētas muzeja krājuma glabātāja Iveta Kalniņa, citēdama slavenās "Pēterburgas Avīzes": "Gandrīz katrs zemes strādnieks, mazākais 70 – 100 verstu attālumā no jūras, steigās iepirkt pavasara svaigās reņģes un tās iesāla visam gadam, turklāt gaidīdami dažreiz veselu nedēļu, kamēr jūras māmuļi iepatikas apveltīt zvejniekus ar savām balvām." Tas rakstīts tālajā 1902.gadā, kad, tāpat kā vēlākos laikos, zvejnieki mainīja reņģes pret zemnieku audzēto labību, putrainiem, miltiem, liniem, gaļu un citiem iekšzemes labumiem. Savukārt "Baltijas Vēstnesis" 1890. gadā rakstīja šādi: "Pircējs sarunā vietējo zvejnieku sievas un bērnus par atsevišķu samaksu zivis izķidāt, nedaudz apsāla tās un tad brauc dienu un nakti, zirgu netaupīdams, lai jo drīzi nokļūtu mājās, pirms reņģes sabojājas. Mājās reņģenieku visi lieli un mazi ļoti ilgodamies gaida, lai dabūtu baudīt prišās reņģes, kuras atzīst par lielāko gardumu pirmajā dienā gan uz oglēm, gan sviestā ceptas, gan arī izkurinātā krāsnī uz salmiem žāvētas. Pārējās zivis iesāla mucās, kublos un baļļās, kur tās top par aizdaru visam gadam." Lūk, kādā vērtē tika turētas reņģes! To savās meldijās apdziedāja arī vīru kopa "Vilki",



Gints Šimanis un Dzintris Kolāts.



Limbažu novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs.



uzbangodama īstu patriotisma vilni, jo turpat netālu bija aplūkojami Nacionālo bruņoto spēku "kaujas rati", kas vienmēr piesaista bērnu interesi, lai gan "Rakaru mirdiņš" mazajiem arī bija gana atraktīvs, papildināts ar izjādēm un draudzīgiem mājdzīvniekiem. Festivāls Salacas krastos noslēdzās ar burvju meistarību Daces un Enriko Pecolli uznaicienu, vēlreiz apliecinot svētku afišā rakstīto: "Dzīve un ilūzija". Bieži nenotiek tā, kā izskatās. Ģimenē, darbā, lielajā politikā. Arī reņģēdāji prot gan draugu izklaidēt ar ilūziju stāstiem, gan nedraugiem uzburt māņus, tā dažkārt aizvirzot secen arī briesmas. Ko nevar ar spēku, to iespēj ar prātu un pieredzi. Mazliet par ilūziju noslēpumiem un "knifiem" būs arī šajā Festivālā." Visiem, kas tosestdien bija Salacgrīvā, dzīve uzbūra tādas ilūzijas, ka gribējās ne tikai reņģes no stāvvada jūras plašumos smelt, bet pat spēkoties ar deviņo vilni, jo tieši tik augstu svētku dalībniekos tika uzšūpota patiesa un noturīga emociju gamma. ■

Gints Šimanis



Izveidota SKLOIS atbalsta lapa

Darbu sāk SKLOIS (Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma) atbalsta lapa <https://info.msw.lv/>, ko izveidojuši Latvijas Jūras administrācijas SKLOIS departamenta speciālisti.

Jaunajā lapā apkopota informācija, kas palīdz darbam ar SKLOIS – aktuālie jaunumi, dokumenti un lejupielādes, paziņojumi par sistēmas darbības pārtraukumiem, instrukcijas SKLOIS lietošanai, saistošie tiesību akti, biežāk uzdotie jautājumi un atbildes, kas regulāri tiek papildināti, kā arī atbildīgo iestāžu kontaktinformācija un *on-line* forma saziņai ar SKLOIS *helpdesk*. Lapā atrodama arī aktuālā informācija par kuģu pienākšanas un atiešanas laiku.

<https://info.msw.lv/> atvieglos un palīdzēs uzlabot darbu visiem SKLOIS lietotājiem. Aicinām jūs uz adresi helpdesk@sklois.lv **sūtīt savu vērtējumu, ieteikumus, informāciju par nepieciešamajiem papildinājumiem!**



Veikti atjauninājumi SKLOIS vidē

31. maijā tika veikta Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas (SKLOIS) atjauninājuma uzstādīšana SKLOIS produkcijas vidē. Atjauninājumā iekļauti papildinājumi, kas attiecas uz spēkā esošajām likumdošanas normām, SKLOIS iestrādāti lietotāju ierosinājumi, kā arī novērstas identificētās problēmas.

1. Pievienots paziņojums kuģu apgādes aģentiem, kad Muitas pārvaldes darbinieks ir iesniedzis lēmumu apgādes pieteikumam.
2. Papildināts apgādes pieteikuma statusa filtrs ar iespēju atlasīt pieteikumus statusā "Atcelts".
3. Izveidots paziņojums Muitas pārvaldes darbiniekiem par apgādes apstiprinājumu pievienošanu (apgādes pabeigšanu) apgādes pieteikumam.
4. Atbildīgajām lestadēm vizīšu sarakstā vizītes dati papildināti ar saiti uz vizītes apgādes pieteikumu/-iem gadījumos, ja vizītei ir izveidots apgādes pieteikums/-i.
5. Papildināta apgādes paziņojumu funkcionalitāte ar iespēju grafiskajā lietotājā

interfeisā, uzklikšķinot uz paziņojuma, atvērt atbilstošo apgādes pieteikumu.

6. Izveidots pārskats par apgādes pieteikumiem ar atzīmi "Kontrolē".
7. Pievienots brīdinājums, ja, veicot ATD manuālu uzstādīšanu, ATA vizītei vēl nav uzstādīts.
8. Novērstas neprecizitātes Muitas pārvaldes attēlotajos kraušanas iesniegumu datos.
9. Novērsta problēma, kad neiesniegtai vizītei, izdžešot FAL6, izdžešas arī FAL5 (un otrādi).
10. Novērsta problēma "Kuģa pirmsienākšanas aizsardzības informācijas" izdrukā, kad netika attēlota "1.3. pieraksta osta".
11. Novērsta problēma, kad auto vilcēja reģistrācijas numurs sakrīt ar piekabes numuru.

Jūnija sākumā SKLOIS departamenta speciālisti veica arī MSWLV (*Maritime Single Windows Latvia*) Template 2.05 atjaunināšanu. Atjauninātais fails

pieejams pielikumā, lejupielādējams no lapas <https://www.msw.lv>, kā arī pieejams jaunajā informatīvajā lapā <https://info.msw.lv>.

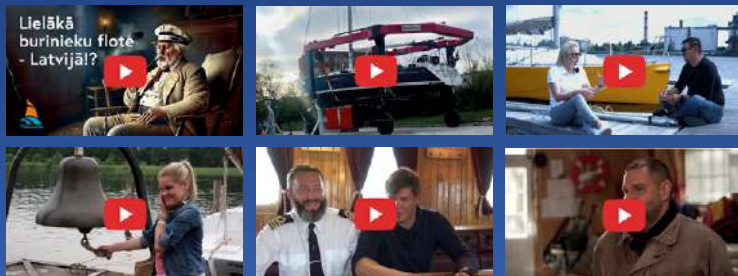
Šajā atjauninājumā iekļauta funkcionalitāte, kas attiecas uz datu kvalitāti, Institūciju lietotāju ierosinājumi, kā arī novērstas identificētās problēmas:

1. Izlabota "Cargo" lapa – laukam HS code nomainīts lauka tips uz Text, lai varētu ievadīt HS kodu, kas sākas ar 0.
2. Izlabota "Waste and Residues" lapa. Atbilstoši VVD lūgumam un citu valstu SSN paraugam izveidots pilns saraksts ar atkritumu tipiem.
3. Pievienota ievadīto datu pārbaude, lai noteiktu vai "Description" lauks un "Next Delivery Port" LOCODE aizpildīts korekti.
4. Izlabota "Security" lapa. Papildus pievienota ievadīto datu pārbaude, lai noteiktu vai "Port of call" LOCODE aizpildīts korekti.

Jautājumu gadījumā lūdzam sazināties ar SKLOIS atbalsta dienestu: helpdesk@sklois.lv.

Nautica.lv

Noskaties jaunāko
raidījuma Nautica sēriju:



youtube.com/@AskoldsHermanis



www.nautica.lv

tālrs.: 26 033 818