



JŪRNIEKŠ

NR. 2 (141) 2024



**“Enkurs 2024”
uzvar Bauskas
Valsts ģimnāzija**

**Uzmanības centrā
jūrnieku mentālā
veselība**

**Loģistikas jomā
jāpārorientējas uz
Rietumiem**

**Zvejnieki joprojām
atrodas riska zonā**

**Latvijas Jūras
administrācijas Jūrnieku
reģistra vadītājs**

JĀZEPS SPRIDZĀNS:

**“Jūrnieku profesija ir
reglamentēta, un to
vajadzētu apzināties
pilnīgi visiem.”**

**Drošības pamatā
ir garīgi līdzsvarots
jūrnieks**



**NAVIGATING
THE FUTURE:
SAFETY FIRST!**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste
67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIĒKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

1 Latvijā dzīvojam pēc Latvijas likumiem, zem Latvijas karoga!

LATVIJĀ UN PASAULĒ

2 Notikumi Latvijā. Marts – aprīlis

5 Latvijas Jūras administrācija kļūst *zajāka*

6 Uz ūdeņiem – droši un atbildīgi!

7 "Enkurs" iedvesmo nākamo jūrniecības speciālistu paaudzi

8 Ceļu uz jūru bruģē ģimenes faktors

9 Jūrniecības mācību iestādes iekļaujas MET-NET

Mūžībā devies Aloizs Kundziņš

10 Latvijas Jūras administrācijā *ēnas* iepazīstas ar kartogrāfa un hidrogrāfa profesiju
Reņģe nāk!

11 Mums visiem kopā vajadzētu celt kapteiņa prestižu

NUMURA TĒMA – JŪRNIĒKU DARBA TIRGUS UN MENTĀLĀ VESELĪBA

12 Prognozē jūras virsniņu deficītu pasaules tirdzniecības flotē

13 Vienmēr paturēt prātā – jūrnieka profesija ir reglamentēta

17 Katra diena nāk ar jauniem izaicinājumiem

21 Jūrnieki un maksa par iekārtošanu darbā

22 Vai jūrnieki ir tikai prece?

24 Skaidra komunikācija dod labākus garīgās veselības rezultātus

26 Glābšanas riņķis jūrniekiem

27 "Not On My Watch" un "SeafarerHelp" devušās cīņā par jūrnieku mentālo veselību

28 Latvijā dzīvojam pēc Latvijas likumiem, zem Latvijas karoga!

29 Jūrnieku garīgās veselības tiesību aizstāvība

Kā apvaldīt dusmas?

JŪRĀ UN KRASTĀ

30 Tikai domāšanas maiņa uzlabos darba kultūru un drošību

34 Galvenā prioritāte ir jūrnieku drošība

35 Arod biedrības iestājas pret izdevīgajiem karogiem

36 Ķīna iepērk Krievijas jēlnaftu

37 Informatīva kampaņa par zemūdens troksni

Bargi sodi par uzticības ļaunprātīgu izmantošanu

OSTAS

39 Loģistikas jomā jāpārorientējas uz Rietumiem

40 Izstrādā inovatīvu kuģu dīzeļdzinēju izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtas prototipu

41 Statistika

42 Liepājas SEZ pārvalde un Ventspils brīvosta kļūst par "WindEurope" pilntiesīgiem
biedriem

43 Liepājas ostā plāno uzbūvēt atjaunojamās enerģijas kompleksu ar termināli

Nobeigumam tuvojas sanācības darbi Ventspilī

44 Roterdamas osta aicina Eiropas Savienību gudri pozicionēt ostas

VĒSTURE | BRĪVBRĪDIS

44 Latvijas Jūras administrācijai – 30

46 Lieldienas Jūras administrācijā

"Dumpis" nonācis uz ekrāniem

47 Burinieki, kokardes un zirgi



Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Edgara Vijupa (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas

Kočasnes, Anitas Freibergas, MK, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes

ministrijas, Rīgas brīvostas, "LVR Flote", Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas,

Jūras spēku, RTU LJA, EP preses dienesta, Latvijas Hidroekoloģijas institūta, BPO, IPCC "Safety4Sea",

"Associated Press", ETA, BIMCO, EMSA, ICS, ICC, MSC, IMO publicitātes foto, "Goa Shipyard", "Salvamento

Marítimo", "Reuters", AFP, EPA, flickr foto, Snap foto. Foto no Sanitas Žurzdinas un Valērija Jevzikova

personīgā arhīva.

JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga,

informācijai izmantoti RO, VO, LSEZ, SM, JS, RTU LJA, RTU LJK, ES, EP, EK, IMO, ITF, SM, RBP, ICS, BIMCO,

ITF, ISWAN, WMN, Tallinas ostas, Klaipēdas ostas, Roterdamas ostas, kā arī ārzemju preses materiāli.

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Latvijā dzīvojam pēc Latvijas likumiem, zem Latvijas karoga!

Vasarā, izbraucot jūras piekrasti un iegriežoties jahtu ostās, piemēram, Engurē, Rojā vai Pāvilostā, jau vairākus gadus vērojama līdzīga aina – jahtu piestātnēs pietauvotas stāv jahtas ar Zviedrijas karogu. Ostu kapteiņi uz jautājumu, vai tad zviedri ciemos atburājuši, atbild, ka tie ir mūsu pašu bāleliņi, kuri savus peldlīdzekļus iegādājušies zviedru zemē, bet, lai pārreģistrētu jahtu zem Latvijas karoga, sākoties baigā birokrātijā un gandrīz vai neizpildāmas prasības. Zviedrijā esot vienkāršāka procedūra, bet Jūras administrācijā tas viss saistīts ar nevajadzīgām formalitātēm.

Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš jau vairākus gadus jahtu īpašniekiem cenšas skaidrot Jūras administrācijas prasības. “Ja kāds uzskata, ka pie zviedriem ir ļoti atvieglota jahtu pierēģistrēšana, tad, būsim godīgi, ir diezgan grūti šajā ziņā salīdzināt zviedrus, kuriem ir gadsimtiem senas tradīcijas, kas nosaka viņu attieksmi pret lietām, procesiem un normatīvos aktos noteiktās kārtības ievērošanu, un mūsu cilvēkus, kuriem pavisam savādāk ir veidojusies domāšana. Pie mums paradum maiņa notiek lēnām, lēnām mainās attieksme citam pret citu, un tas ir arī stāsts par kultūru uz ūdens, kas, protams, mainās un uzlabojas,” saka Jānis Krastiņš.

Palasiet, visai interesantas lietas var uzzināt Burāšana.lv *facebook* lapā. Tur tiek apspriesti jautājumi, kā labāk apiet Latvijas likumus, cik viss šajā valstī ir stulbi un netaisnīgi, cik brīnišķīgi lietas sakārtotas citās valstīs un cik šausmīgas prasības izvirza mūsu Jūras administrācija. Piemēram, varam lasīt: “Mudaki atjēgušies ar savām murgainajām prasībām, iedomājas no sevis monopolistus, tagad nāfig tie nevienam nav vajadzīgi, jo visi savas laivas reģistrē Swe vai citās EU valstīs. Iniciatīvas viņi zina izrādīt, liekēžu un birokrātu bariņš!”

Šis ir tikai viens piemērs tam noskaņojumam, kāds valda burāšanas saimes jaunpienācēju vidū. Jānis Krastiņš uzskata, ka liela problēma ir tā,

ka daudzi apzināti neievēro Latvijas normatīvo regulējumu un pat necenšas nokārtot formalitātes. “Zviedrijas rezidents Zviedrijas ūdeņos tiešām drīkst braukt ar neregistrētu jahtu, bet tiklīdz viņš vēlas izbraukt ārpus saviem ūdeņiem, tā šī jahta ir jāpārreģistrē saskaņā ar tur esošajiem noteikumiem. Tas, ar ko līdz šim nodarbojas daudzi mūsu lielie burātāji un pat Burāšanas savienības biedri, viņi slavē lielisko Zviedrijas sistēmu, jo tur neviena jahta nekur neesot jāreģistrē, un arī mums vajadzētu tieši tāpat rīkoties. Tāpat viņi apgalvo, ka var burāt ar neregistrētu jahtu, bet tā tas nav, jo tiklīdz kāds no Latvijas Zviedrijā nopērk neregistrētu jahtu, uz viņu Zviedrijas regulējums vairs neattiecas, jo viņš nav Zviedrijas rezidents. Šāda nepatiesa informācija ir novedusi pie situācijas, ka daļa cilvēku neapzināti, bet daļa arī pilnīgi apzināti, ir ignorējuši mūsu nacionālās prasības un tagad vaino Jūras administrāciju, ka esam radījuši viņiem problēmas, tāpēc mums jāmeklē risinājums. Tas ir absurds, jo cilvēki paši, neievērojot regulējumu un apgalvojot, ka var kuģot ar neregistrētu jahtu, sev radījuši nevajadzīgas problēmas. Tomēr savās problēmās nevajadzētu vainot administrāciju, kas nav problēmas radītāja, jo visiem un katram pašam ir jāsaprot un jāapzinās, ka ar neregistrētu jahtu nedrīkst braukt. Ja Krasta apsardze, apturot jahtu un pārbaudot dokumentus, konstatē, ka jahta nav reģistrēta, tā noteikti uzliek sodu, tāpēc cilvēkiem vajadzētu parēķināt, vai izdevīgāk ir atkal un atkal maksāt sodus, vai tomēr pierēģistrēt jahtu un kuģot bez problēmām,” skaidro Jānis Krastiņš. “Cilvēki, protams, vēlas ietaupīt naudu, kas ir saprotami un nekādā gadījumā nav pārmetums, bet esmu pārliecināts, ka jahtas reģistrēšanas izmaksas Kuģu reģistrā nav lielākā problēma, lielākā problēma ir cilvēku nevēlēšanās ievērot esošo kārtību. Jūras administrācijai ar Latvijas Burātāju savienību notiek normāls dialogs, mēs tiekamies, konstruktīvi diskutējam par esošajām problēmām,

un mūsu starpā ir sapratne par to, ka jāsēžas pie galda un jāmeklē labākais risinājums. Protams, tagad vairs nav deviņdesmitie gadi, kad netrūka kriminālu gadījumu un darījumu, tomēr mums kā Kuģu reģistram ir jāuzņemas atbildība par to, ko reģistrējam, tāpēc jābūt iespējai pārliecināties, ka darījums ir legāls. Pats stingri stāvu tajās pozīcijās, ka uz cilvēkiem jālūkojas pozitīvi, nevis kā uz potenciāļiem krāpniekiem, tomēr kārtībai ir jābūt visos gadījumos, lai droši zinātu, kas ir likumīgi. Varbūt tieši tāpēc, ka stingri veidojam savu peldlīdzekļu reģistrācijas kārtību, pēdējā laikā nav dzirdēts par gadījumiem, ar kādiem pagātnē nācies saskarties gan Lietuvā, gan arī Latvijā, kad krimināli darboņi Zviedrijā vai citur Skandināvijā zaga jahtas vai dzinējus un pārdeva tos pie mums.”

Taču izrādās, ka nekur tālu no deviņdesmitajiem neesam tikuši, par ko arī varam uzzināt jau pieminētajā Burāšana.lv *facebook* lapā no Norvēģijas dienvējos dzīvojoša letiņa pastāsta. Viņš pazinis kādu Latvijas krastā dzīvojošu “biznesmeni”, kurš vairākus gadus piekopis shēmu ar pilnīgi nekur neregistrētām norvēģu laivām: “Kādu laiku tas vēro piestātnes, kurās laivas netiek kustinātas, nogriež laivas atslēgu un aizvieto to ar savu, kāds atslēga laivai nomainīta, ieliek sludinājumu par laivas pārdošanu, tad labticīgajam pircējam sastāsta pasakas, kāpēc pats nevar ierasties, norādot, kā par pirkumu var norēķināties un kā iemainīt naudu pret atslēgu. Naivais pircējs, domādams, ka atslēga īstā un viss čīkeniekā, ņem laivu un bliež prom. Ļoti iespējams, ka šādas shēmas produkti nonāk arī Latvijā, tāpēc iekārotā pirkuma īpašumtiesības pircējam jāpārbauda, vēl pirms šķiras no savas naudas.”

Un tomēr cilvēku apziņā dominē viedoklis, ka “pie mums tik mēģina uzspiest savus divainos likumus, lai tik naudu nokāstu, mums ir nenormāls birokrātiskais bardaks”.

Notikumi Latvijā.

Marts – aprīlis

Satiksmes ministrs apmeklē Rīgas un Ventspils ostas

1. martā satiksmes ministrs Kaspars Briškens tikās ar Rīgas brīvdostas vadību un ostas uzņēmējiem, lai iepazītos ar aktuālo informāciju par ostu, uzklausi stividorus un kopā pārrunātu ostu attīstības perspektīvas.

“Ostām ir gan valstiski stratēģiska loma, gan svarīga nozīme Latvijas tautsaimniecības attīstībā. Tām ir potenciāls attīstībai, un pārmaiņas, kas saistītas ar ģeopolitiskajiem apstākļiem, prasa vēl skaidrāk apzināties un akcentēt mūsu priekšrocības transporta loģistikas jomā, lai kļūtu par Ziemeļeiropas loģistikas centru. Esmu pārliecināts, ka Latvijas ostas, neraugoties uz pašreizējiem izaicinājumiem, spēs sekmīgi konkurēt globālajā tirgū un sniegt ievērojamu ieguldījumu Latvijas tautsaimniecības attīstībā,” norādīja K. Briškens.

Pasākumā piedalījās Rīgas brīvdostas pārvaldes meitas sabiedrības SIA “LVR Flote”, kā arī brīvdostas stividoru SIA “Rīgas centrālais termināls”,



Satiksmes ministrs tiekas ar Rīgas brīvdostas vadību un uzņēmējiem.



Satiksmes ministra vizīte Ventspils ostā.

SIA “Rīgas pasažieru osta”, SIA “WT Terminal”, SIA “Jaunzeltiņi”, SIA “Extron”, SIA “KS Terminal”, SIA “Rīga Nordic Terminal”, SIA “Port Magnat”, SIA “Rīga Bulk Terminal”, AS “Tallink Latvia” un SIA “Rīgas universālais termināls” pārstāvji. Minists kopā ar Rīgas brīvdostas valdes locekli Lieni Priedīti-Kancēviču, brīvdostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu, pārvaldnieka vietnieku ostas attīstības jautājumos Edgaru Sūnu, pārvaldnieka vietnieku juridiskajos un administratīvajos jautājumos Mārtiņu Ziemani un ostas kapteini Arni Šmitu apmeklēja brīvdostas kapteiņdienestu, apskatīja peldošo dronu “Otter”, kā arī devās izbraucienā pa ostas teritoriju ar hidrogrāfijas kuģi “Līva”.

14. martā satiksmes ministrs ieradās vizītē Ventspils brīvdostā, lai ar ostas un pašvaldības pārstāvjiem klātienē pārrunātu gan aktuālos nozares jautājumus, gan turpmākās darbības iespējas.

K. Briškens Ventspilī vadīja diskusiju par nozares aktualitātēm, kurā piedalījās ostas pārvaldes un pašvaldības vadība, kā arī apmeklēja ostas kapteiņdienestu, universālo kravu termināli “Stena Line Ports Ventspils”, apskatīja zinātnes un inovāciju centru “Vizium”, videospēļu aksesuāru ražošanas uzņēmumu “Azeron” un mašīnbūves uzņēmumu “Bucher Municipal”.

Ministrs īpaši akcentēja paveikto rūpnieciskajā attīstībā brīvdostas industriālajā zonā. Pakāpeniski attīstot

rūpniecību gandrīz no nulles divtūkstošo gadu sākumā, Ventspils kļuvis par trešo lielāko industriālo centru Latvijā, bet produkcijas izlaidē uz vienu iedzīvotāju pārliecinoši ieņem pirmo vietu.

Ventspils brīvdostas pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs uzsvēra eksportspējīgas Latvijas rūpniecības attīstības nozīmi arī ostu kravu apgrozījuma nodrošināšanā. “Ventspils ostai no fosilās enerģijas tranzīta ostas, par kādu tā savulaik tika veidota, jāpārtop par atjaunīgās enerģijas centru un vietējo produktu eksportostu. Tas nebūs ne ātri, ne vienkārši, bet mēs skaidri saredzam Ventspils potenciālu iekļauties jaunās ekonomikas procesos, kļūstot par atjaunīgās enerģijas centru un piedaloties udeņraža ekonomikas attīstībā,” sacīja I. Udodovs.

Par RTU LJA direktora pienākumu izpildītāju kļuvis Edijs Štāls

1. martā Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas (RTU LJA) direktora pienākumus sāka pildīt līdzšinējais RTU LJA direktora vietnieks Edijs Štāls, bet līdzšinējais



RTU LJA direktors Dmitrijs Goreļkovs ir izvēlējies pievērsties akadēmiskajam darbam, tāpēc RTU LJA turpinās mācībspēka darbu asociētā profesora amatā. E. Štāla uzdevums būs turpināt jau iesākto darbu, LJA integrējot RTU. Jaunais direktora pienākumu izpildītājs uzskata, ka RTU LJA ir jākļūst par centrālo jūrniecības izglītības un inovāciju centru Baltijā, tāpēc par sava darba prioritātēm viņš izvirzījis jūrniecības izglītības attīstību, piesaistot jaunus pedagogus no nozares, mācību līdzekļu pilnveidi, studējošo skaita palielināšanu, zinātnes stiprināšanu un partnerības veidošanu ar industriju. Līdztekus tam E. Štālam būs jā rūpējas par RTU LJA materiāltehniskā nodrošinājuma attīstību un mācību iestādes pārcelšanos uz RTU studentu pilsētiņu Ķīpsalā, kur ir paredzēts koncentrēt visas Rīgā esošās RTU struktūrvienības.

“LVR Flote” hidrogrāfi apmeklē “Oceanology International 2024”

“LVR Flote” hidrogrāfu komanda marta vidū apmeklēja jūrniecības un hidrogrāfijas industrijas izstādi un forumu “Oceanology International 2024”, lai iepazītos un apgūtu jaunākās tehnoloģijas un inovācijas saistībā ar autonomi vadāmo peldlīdzekļu izmantošanu, kā arī apskatītu jaunākās daudzstaru mērījumu sistēmas lietošanai uz kuģiem. Šādi pasākumi ir labākā iespēja sastapt partnerus un veidot jaunus kontaktus.



Latvijā ierodas Kanādas bruņoto spēku militārā tehnika

Rīgas osta ir drošs un uzticams NATO stratēģiskais partneris, un Lieldienu brīvdienās te tika piegādāta Kanādas bruņoto spēku militārā tehnika un ekipējums, lai pastiprinātu sabiedroto militārās spējas un klātbūtni Latvijā.



Prezentē industriālā un saules enerģijas parka stratēģisko projektu

No 12. līdz 15. martam Rīgas brīvostas pārvalde kopā ar sadarbības partneriem Kannās piedalījās Eiropas lielākajā nekustamo īpašumu forumā un tīklošanās pasākumā MIPIM 2024, kas pulcēja vairāk nekā 22 500 dalībnieku, to skaitā 6500 investoru no 90 pasaules valstīm. Rīgas valstspilsētas standā tika prezentēti arī Rīgas ostas stratēģiskie investīciju projekti, tostarp industriālais un saules enerģijas parks “Spilve Industrial Park” vairāk nekā 400 ha platībā. Investoru interese par šādiem projektiem ar katru gadu kļūst arvien lielāka.



Latvijai 20 gadi NATO sastāvā

29. martā apritēja 20 gadi, kopš Latvija ir pasaulē spēcīgākās politiskās un militārās alianses NATO dalībvalsts. Ziemeļatlantijas līguma organizācijā jeb NATO šobrīd ir 32 dalībvalstis, un Latvija blokam pievienojās 2004. gada 29. martā kopā ar Igauniju, Lietuvu, Bulgāriju, Rumāniju, Slovākiju un Slovēniju. Kādi ir bijuši šie 20 gadi NATO sastāvā, ko Latvija ir ieguvusi un kā NATO ir kļuvusi vēl spēcīgāka? Dalība NATO ir viens no lielākajiem ārpolitiskajiem sasniegumiem kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas, kas Latvijai ir nesis gan drošības garantijas, gan sniedzis ieguldījumu mūsu militāro spēju attīstībā. Pēc Krievijas sāktā kara Ukrainā 2022. gada 24. februārī NATO lēma pastiprināt Austrumu flanga aizsardzību un papildus līdzšinējām četrām NATO kaujas grupām izveidot vēl četras – Bulgārijā, Ungārijā, Rumānijā un Slovākijā. Tādējādi alianses aizsardzība tika pastiprināta no Baltijas līdz pat Melnajai jūrai. “Šobrīd NATO ir stiprāka un vienotāka nekā jebkad agrāk. Mēs esam atzīnīgi novērtējuši Somijas un Zviedrijas izvēli kļūt par NATO dalībvalstīm un vēlreiz apstiprinājuši savu apņemšanos īstenot NATO atvērto durvju politiku. Mēs turpināsim stiprināt mūsu partnerību ar Ukrainu, jo tā virzās uz eiroatlantiskajām ambīcijām. Mēs turpinām stiprināt arī citas mūsu partnerattiecības, tostarp palīdzot tām valstīm, kas visvairāk pakļautas Krievijas ļaunprātīgajai ietekmei,” teikts NATO paziņojumā.

NATO piešķirs finansējumu militārās ostas attīstībai Liepājā Karostas teritorijā

NATO pieņemts lēmums par vairāk nekā 160 miljonu eiro finansējuma piešķiršanu militārās ostas attīstībai

▶▶▶ 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

Liepājā Karostas teritorijā. Par to mikroblogošanas vietnē "X" pavēstīja aizsardzības ministrs Andris Sprūds. Projekta ietvaros tiks uzbūvētas jaunas piestātnes, izveidota atbalsta infrastruktūra un veikti gultnes padziļināšanas darbi. "Šis projekts būtiski uzlabos mūsu spējas ātri uzņemt NATO sabiedroto spēkus," norādīja aizsardzības ministrs. "Šobrīd bāze attīstās, šeit ir piesaistīts konkrēts finansējums; Liepāja ir arī ostas pilsēta, militāras infrastruktūras pilsēta un stratēģiskas nozīmes pilsēta, un mēs jau tuvākajā laikā redzēsim, ka šeit tiek ieguldīti arī kopējie NATO resursi, lai ostas infrastruktūra attīstītos un tās mobilitātes spējas tiktu vēl paaugstinātas un pastiprinātas."

Stiprinot valsts aizsardzību, par vienu no stratēģiski nozīmīgiem objektiem tiek uzskatīta Liepājas osta, tādēļ tuvākajā laikā tiks ieguldīti Latvijas un NATO līdzekļi militārās bāzes attīstībā Karostā. Liepājas osta ir nozīmīga ar to, ka ir neaizsalstoša



Ministru prezidente Evika Siliņa Liepājas vizītes laikā viesojas Jūras spēkos.



5. aprīlī aizsardzības ministrs Andris Sprūds tikās ar Jūras spēku komandieri jūras kapteini Māri Polencu, lai pārrunātu Jūras spēku attīstību un uzdevumus valsts aizsardzības nodrošināšanā.

un stratēģiski svarīga vieta Nacionālo bruņoto spēku (NBS) vajadzībām. Kopš valsts neatkarības atjaunošanas Liepājā atrodas Jūras spēku bāze, kur uzturas arī NATO sabiedrotie.

Ostas infrastruktūra tiek regulāri izmantota NBS un sabiedroto kuģu ikdienas vajadzību nodrošināšanai, kuģu krājumu papildināšanai, kā arī militārās tehnikas izkraušanai, iekraušanai un uzglabāšanai. Vairākus militāros iepirkumus līdzfinansē sabiedrotie, tajā skaitā ASV, kuru klātbūtne ikdienā ir nodrošināta arī Liepājas ostā. ASV vēstnieka Latvijā vietniece Džūlija Džekobi: "Mums ir plaša sadarbība ar partneriem Latvijas militārajā sektorā. Mēs kopā turpinām veikt mācības un uzlabot savas kopīgās prasmes kā NATO sabiedrotie."

Parakstīts saprašanās memorands par jūras pārvadājumu dekarbonizāciju Skandināvijā un Baltijas jūrā

5. aprīlī Hamburgā parakstīts saprašanās memorands par zaļo kuģošanas koridoru izveidi un jūras pārvadājumu dekarbonizāciju Skandināvijā un Baltijas jūrā, ko parakstījušas sešas Eiropas ostas: Rīgas brīvosta, Antverpene-Brige (Beļģija), Tallina (Igaunija), Helsinki (Somija), Hamina Kotka (Somija) un Klaipēda (Lietuva), kā arī pasaulē lielākā neatkarīgā jūras konteinerpārvadājumu kompānija "X-Press Feeders". Sadarbība sāksies ar divu jaunu "X-Press Feeders" kuģošanas līniju atklāšanu, un tie būs pirmie regulārie jūras pārvadājumu maršruti Eiropā, kuros kuģos ar zaļo metanolu (alternatīva degviela, kas rada vismaz par 60% mazāk emisiju nekā konvencionālā kuģu degviela) darbināmi kuģi. Līnijas "Green Baltic X-PRESS" maršruts



būs Roterdama – Antverpene Brige – Klaipēda – Rīga – Roterdama, savukārt otra līnija "Green Finland X-PRESS" maršruts būs Roterdama – Antverpene Brige – Helsinki – Tallina – Hamina Kotka – Roterdama. Plānots, ka līnijas sāks darboties 2024. gada trešajā ceturksnī.

Saprašanās memorands paredz, ka "X-Press Feeders" un iesaistītās ostas apvienos resursus un zināšanas, lai veiktu virkni pasākumu zaļo kuģniecības koridoru turpmākai attīstībai – izbūvēs ostu infrastruktūru alternatīvo degvielu nodrošināšanai, veicinās alternatīvo degvielu piegādes ķēžu attīstību, izveidos tālākizglītības programmas ostu darbiniekiem un jūrniekiem saistībā ar alternatīvo degvielu izmantošanu un izmantos digitālās platformas, lai optimizētu kuģu pieņemšanas procesu ostās.

Nodibināta četru Eiropas ostu apvienība

Četras Eiropas ostas – Rīgas brīvosta, Kartahenas osta Spānijā, Trieses un Monfalkones osta Itālijā un Ziemeļjūras ostas Beļģijā un Nīderlandē parakstījušas sadarbības deklarāciju, lai izveidotu vidēja lieluma Eiropas ostu tīklu un veicinātu operatīvo sadarbību starp ostām, stiprinātu ostu ilgtspējīgu darbību, sadarbotos enerģētikas, digitalizācijas un Eiropas transporta jomā, kā arī lai dalītos ar informāciju un pieredzi. Izveidotā ostu apvienība ir atvērta, tai aicinātas pievienoties arī citas ostas. Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzskata, ka Eiropā vidēja lieluma ostām ir tādi paši izaicinājumi un prasības kā lielajām pasaules ostām, tomēr tām ir ievērojami mazāk resursu, lai sasniegtu Eiropas izvirzītos mērķus un risinātu ar ģeopolitiku un globālajām nozares pārmaiņām saistītos jautājumus. "Kopā ar partneriem esam apzinājuši izaicinājumus un jomas, kurās mums būtu jāsadarbomas, lai sasniegtu vislielāko sinerģijas efektu," uzsver Ansis Zeltiņš.

Ministru prezidente apmeklēja Liepāju

Ministru prezidente Evika Siliņa 5. aprīlī reģionālajā vizītē apmeklēja Liepāju un tikšanās reizē uzsvēra,



ka Liepāja ir nostājusies uz stabila attīstības ceļa, ko nepieciešams turpināt, atbalstot investoru projektus, mazinot birokrātiskās prasības, nostiprinot konkurētspējīgu izglītību un atbalstot Nacionālo bruņoto spēku plānus attīstīt militāro ostu Liepājas Karostā.

“Liepāja ir vienlaikus kultūras un tūrisma, kā arī ražošanas centrs. Pilsēta gatavojas kļūt par Eiropas kultūras galvaspilsētu 2027. gadā, un tajā pēdējo gadu laikā ļoti strauji radušies jauni ražojošie uzņēmumi. Svarīgi, lai pilsētā turpinātu attīstīties infrastruktūra, kur liela loma ir pareizi Eiropas Savienības fondu un citu finanšu avotu ieguldījumiem, kā arī mazinātām birokrātiskajām prasībām. Tikpat svarīgi, lai šeit būtu prasmes un zināšanas, kas nepieciešamas pilsētā strādājošajiem uzņēmumiem. Tāpēc apsveicami, ka Liepājas Universitāte tikko pievienojās Rīgas Tehniskajai universitātei, lai nostiprinātu specializāciju inženierzinātnēs un tehnoloģijās pilsētas un reģiona industrijas attīstības vajadzībām,” uzsvēra E. Siliņa.

Ministru prezidente apmeklēja uzņēmumu “AE Partner”, kas specializējas augstas kvalitātes automatizācijas sistēmu un elektrovadības paneļu ražošanā, SIA “Eipu” jaunuzbūvēto dzeramā ūdens eksporta termināli, militāro skūteru “Mosphera” ražotāju SIA “Global Wolf Motors”. Tāpat notika diskusija par Liepājas uzņēmēju galvenajiem izaicinājumiem un attīstības plāniem.

Rīgas brīvostas pārvalde plāno pārdot ostas pārvaldes ēku

Publiskajā telpā nonākusi informācija, ka Rīgas brīvostas pārvalde plāno pārdot ostas pārvaldes ēku Kronvalda parkā, kuras kadastrālā vērtība ir vairāk nekā 2,3 miljoni eiro. Tāds plāns aprakstīts nekustamo īpašumu



kompānijas prezentācijā. Brīvostas pārvalde to ir apstiprinājusi, norādot, ka lēmumu pieņēmuši ģeopolitiskās situācijas dēļ.

“Šobrīd nevienam noteikti nav noslēpums, kāda ir ģeopolitiskā situācija un kas vispār notiek ar kopējiem kravu apjomiem. Skaidrs, ka ostu un loģistikas nozarē mēs redzam diezgan nopietnas izmaiņas, arī kravu apjomu kritumu, un mēs savā, tā teikt, saimniecībā meklējam veidu, kā varētu kaut ko darīt efektīvāk,” Latvijas radio atzina pārvaldnieka vietnieks Mārtiņš Ziemānis.

Zeme, uz kuras atrodas ēka, pieder pašvaldībai, taču par to, kam pieder pirkšanas pirmtiesības, puses nevar vienoties un rāda vienu uz otru. Savukārt aktivistu biedrība Rīgas domei pārmet, ka pilsēta var palaist garām iespēju ēku nopirkt, tādējādi pilsētniekiem un viesiem vieta pie Pilsētas kanāla tā arī varētu nebūt pieejama.

Atjauno admirāļa Keizerlinga zāli

Nacionālo bruņoto spēku Apvienotajā štābā tika atklāta admirāļa Keizerlinga zāle, kuras dizains ir atjaunots un renovēts. 2012. gada 18. novembrī NBS Apvienotā štābā Keizerlinga zāle tika atklāta ar izstādi “Padomdevējs laikā”, kas bija veltīta pirmajam Latvijas Republikas Jūras krastu aizsardzības eskadras komandierim admirālim Arhibaldam fon Keizerlingam viņa 130. dzimšanas dienā. ■



Latvijas Jūras administrācija kļūst zaļāka

VSIA “Latvijas Jūras administrācija” valde apstiprinājusi darbības ietekmes uz vidi novērtējumu un rīcības plānu.

Trīs gadu laikā elektroenerģijas patēriņš administratīvo ēku uzturēšanai samazināts par 13%. Uz ēkas Trijadības ielā 5 jumta uzstādītas saules baterijas ar kopējo jaudu 14,7 kW. Noris sistemātiska apgaismojuma nomaina uz LED paneļiem un sensoru apgaismojuma uzstādīšana gaitenēs. Ir noteikts jauns sasniedzamais mērķis – piecu gadu laikā panākt elektroenerģijas gada patēriņa samazinājumu par 5% salīdzinājumā ar 2023. gadu.



Ir ierīkota automātiskā apkures regulācija ar attālinātās regulēšanas iespējām, vadoties pēc apkārtējās vides temperatūras.

Uz pusi samazināts papīra formātā sagatavoto un nosūtāmo dokumentu skaits. Noteikts jauns mērķis nākamajam periodam – piecu gadu laikā samazināt papīra formāta dokumentu skaitu vēl par 3% salīdzinājumā ar 2023. gadu.

2023. gadā 82% iepirktais sadzīves ķīmijas ir bijusi videi draudzīga (ar atbilstošu marķējumu). Tiek plānots šo līmeni saglabāt arī turpmāk 70 – 80% robežās.

Latvijas Jūras administrācijas velobraucēji tikuši pie jaunas velonovietnes.

Salīdzinot ar 2020. gadu, sadzīves atkritumu daudzums samazināts par aptuveni 47%. No kopējā atkritumu apjoma šķirojamo atkritumu daudzums pieaudzis par 50%. Darbs pie atkritumu apsaimniekošanas uzlabošanas uzņēmumā turpinās. ■

Ieva Šmite,
Latvijas Jūras administrācijas eksperte
vides aizsardzības jautājumos

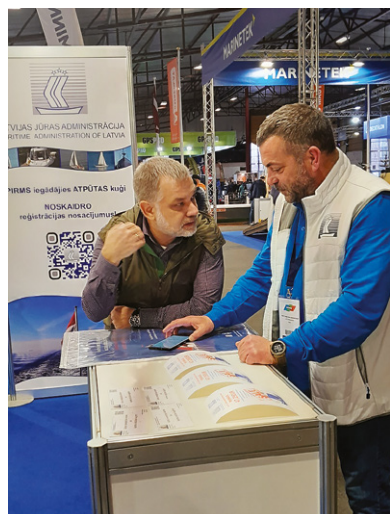
Uz ūdeņiem – droši un atbildīgi!

Izstādē “Outdoor Riga. Baltic Boat Show” pirmo reizi kopīgā stendā “Uz ūdeņiem – droši un atbildīgi” apmeklētājus sagaidīja VSIA “Latvijas Jūras administrācija”, VAS “Ceļu satiksmes drošības direkcija”, VAS “Elektroniskie sakari” un NBS Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta speciālisti. Izstāde notika Ķīpsalā no 5. līdz 7. aprīlim, to apmeklēja 19 836 interesenti, kas ir par diviem tūkstošiem vairāk nekā pagājušajā gadā.

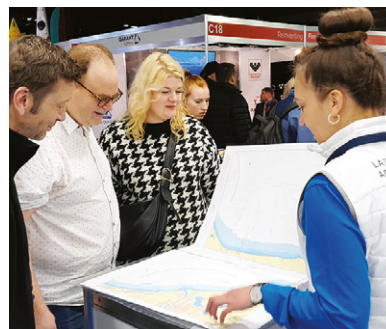


Pavisam izstādē divās hallēs un āra ekspozīcijā pulcēja 160 dalībnieku no 11 valstīm – Kanādas, Vācijas, Igaunijas, Somijas, Lietuvas, Latvijas, Norvēģijas, Čehijas, Polijas, Ukrainas un Dienvidāfrikas.

Stenda “Uz ūdeņiem – droši un atbildīgi” apmeklētāji ļoti atzinīgi novērtēja četru institūciju speciālistu apvienošanos, kas deva iespēju iegūt



visplašāko un pilnīgāko informāciju par dažādiem aktuāliem jautājumiem. Latvijas Jūras administrācijas speciālistiem visbiežāk nācās sniegt informāciju par jahtu reģistrācijas nosacījumiem, arī par prasībām, kas jāievēro, un aprīkojumu, kas nepieciešams, lai veiktu pasažieru komercpārvadājumus iekšējos ūdeņos. Tāpat bija vērojama interese par navigācijas kartēm un informāciju par cenu samazinājumu atpūtas kuģu karšu komplektiem.



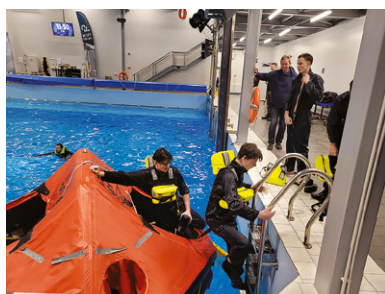
“Lai veicinātu sabiedrības izpratni par drošību uz ūdeņiem, jo īpaši par drošību saistībā ar atpūtas kuģiem, Latvijas Jūras administrācija jau desmit gadus piedalās izstādē “Outdoor Riga”. Arī līdz šim esam sadarbojušies ar citām institūcijām, kas sniedz pakalpojumus peldlīdzekļu vadītājiem un īpašniekiem, taču šogad pirmo reizi pulcējāmies četri sadarbības partneri vienā kopīgā stendā. Mūsu stendā nekas netiek ne pirkt, ne pārdots, šodienas sabiedrībā tieši informācija ir viena no lielākajām vērtībām, un mūsu speciālisti jums to sniegs ar prieku un bez jebkādas maksas!” pirms izstādes atklāšanas uzsvēra Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

“Enkurs” iedvesmo nākamo jūrniecības speciālistu paaudzi

Jūrniecības nozares konkursa vidusskolēniem “Enkurs 2024” 2. atlasēs kārtā, kas 23. martā norisinājās “Novikontas” Jūras koledžā, uzvarēja Bauskas Valsts ģimnāzijas komanda, pavisam nedaudz apsteidzot Ernsta Glika Alūksnes Valsts ģimnāzijas komandu. Trešo vietu izcīnīja Rīgas 10. vidusskolas jaunieši. Konkurss “Enkurs” norisinās reālā vidē – jūrniecības mācību iestādēs un jūrnieku mācību centros, ostās un uz kuģiem, un tas iepazīstina skolu jauniešus ar jūras virsnieka specialitāti, kā arī atraktīvā veidā informē sabiedrību par jūrniecības nozari.

“Novikontas” komanda bija godam sagatavojusies konkursantu uzņemšanai, viss notika precīzi noteiktā laikā un vietā. Patiesībā, pateicoties brīvprātīgajiem “Novikontas” darbiniekiem, no kuriem daži arī paši savulaik piedalījušies “Enkurā”, pasākums bija vairāk nekā tikai konkurss, jo “Novikontas” jauniešiem sniedza arī unikālu izglītojošu iepazīšanos ne tikai ar jūrnieka profesiju, bet arī ar jūrniecības industriju daudz plašākā tvēriena, jo mūsdienu jūrnieki ir iesaistīti ne tikai preču pārvadāšanā, viņiem ir svarīga loma arī naftas un vēja enerģijas industrijā, kā arī daudzās citās jomās.

Konkursa ietvaros uzņēmumā “Novikontas” skolēni demonstrēja savas



prasmes kuģu un ātrgaitas kuteru vadīšanā, izmantojot profesionālos kuģu vadības trenāžierus, veica praktiskus uzdevumus baseinā, kā arī sacentās ugunsdzēsībā un pirmās palīdzības sniegšanā. Pirmo reizi konkursā bija iekļauts uzdevums ar industriālā alpīnisma elementiem, neizpalika arī tradicionālā virves vilkšana un svielīnes mešana.

Vidusskolēnu konkursa “Enkurs” dalībniekus kā vienmēr iedvesmoja konkursa idejas iniciatore Sarma

Kočāne, bez kuras organizatoriskajām spējām un rūpēm par visu dalībnieku labsajūtu šis pasākums nemaz nav iedomājams. Tāpat konkursa tiesnešu komandā iesaistījās pieredzējuši jūrniecības profesionāļi, kuģu kapteiņi un mehāniķi, bet citi jūrniecības nozares pārstāvji pieteicās gida lomai un palīdzēja motivēt konkursa dalībniekus.

Konkursa organizēšanā piedalās un konkursa atbalsta un finansē Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieceku arodbiedrība, “Novikontas” Jūras koledža, Jūrnieku mācību centrs “LAPA”, Rīgas brīvdosta, Liepājas SEZ osta, Ventspils brīvdosta, NBS Jūras spēki, SIA “LVR Flote”, SIA “LSC”, SIA “Atlas Professionals”, SIA “Utkilen Baltic”, SIA “Baltic Shipping Services”, SIA “Ilgezem”.

20. aprīlī Rīgas brīvdostā notika konkursa “Enkurs 2024” fināla kārtā, kurā sacentās Alūksnes, Bauskas, Jaunmārupes, Kokneses, Rīgas, Ulbrokas un Ventspils skolu komandas. Fināls tika organizēts sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību, NBS Jūras spēkiem, Latvijas Jūras administrāciju un “LVR Flote”. Šogad konkursā uzvarēja Bauskas valsts ģimnāzija, otrā vietā Ventspils valsts 1. ģimnāzija, bet trešajā vietā Alūksnes valsts ģimnāzijas 2. komanda. “Paldies visiem organizatoriem par lielo un nopietno ieguldījumu nākotnē! Jāturpina,” šajā gadā paveikto rezumēja viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots.



“Enkura” fināls Rīgas brīvdostā.

Ceļu uz jūru bruģē ģimenes faktors

Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas 12. klases audzēknis Pauls Lapiņš ar nākotnes plāniem ir ticis skaidrībā un par savu izvēli ir pārliecināts – viņš tālāko izglītošanos un darbu saistīs ar jūrniecību.

Uz jautājumu, kāpēc izlēmis kļūt par jūrnieku, Pauls atbild, ka tā ir ģimenes tradīcija. "Mans tēvs jau ilgu laiku strādā jūrniecības jomā, no viņa esmu ieguvis daudz informācijas par ostu darbību. Vecākais brālis pabeidza Liepājas Jūrniecības koledžu, un tas ļoti iedvesmoja arī mani iet šajā virzienā, lai studētu un apgūtu kādu no jūrniecības specialitātēm. Var teikt, ka manā gadījumā saistīt dzīvi ar jūrniecību noteicošais ir ģimenes faktors."

Jautāts, vai pēc ģimnāzijas beigšanas Pauls turpinās mācības Latvijas Jūras akadēmijā vai Liepājas Jūrniecības koledžā, viņš atzīstas, ka to vēl nav īsti izlēmis. "Varbūt tomēr griebtu pamēģināt mācības ārzemēs, jo tas dotu plašāku redzesloku," saka Pauls. "Tāpat tad varētu studēt angļu valodā, kas arī pavērtu lielākas iespējas."

Daudzi jaunieši, kuri izvēlas apgūt kādu no jūrnieka profesijām, piemēram, kļūt par kuģu vadītājiem, neslēpj, ka viņu ambīcijas ir kapteiņa tiltiņš, bet Pauls atzīst, ka vēl nav pārliecināts, kādā jūrniecības profesijas virzienā doties, iespējams, tas varētu būt kaut kas saistīts ar vadības līmeni. "Varbūt arī kapteiņa tiltiņš, bet es vēl nezinu, kur dzīve mani aizvedīs."

Lai arī kurp dzīve Paulu vestu, virziens ir un paliek jūra. Kad runā par darbu jūrā, viens no argumentiem, ar ko vairot jauniešu interesi par jūrnieka profesiju, ir konkurētspējīgs atalgojums, bet Pauls uzskata, ka atalgojums nav pats svarīgākais iemesls, kāpēc viņš ir izdarījis šo izvēli, lai gan arī samaksa par darbu nav mazsvarīgs arguments.

Pauls Lapiņš šogad iegūs vidējās izglītības atestātu, un tad, kas zina, kurp dzīve viņu aizvedīs. Pagaidām viņš esot tāds vairāk brīvs cilvēks, kuram tā baigi nemaz nepatīkot disciplīna, bet ir pārliecināts, ka tad, ja vajadzētu, viņš spētu pielāgoties



Pauls Lapiņš.



un ievērot arī stingru disciplīnu, jo pamatus tam licis un uztrenējis sports.

Daudzi sporta veidi, ar kuriem viņš ir nodarbojies, ir devuši arī labu fizisko sagatavotību un izturību, kas lieti noder, piedaloties konkursā "Enkurs". "Man šis ir otrais gads "Enkurā", šogad esmu komandas kapteinis, bet šādā sastāvā komanda piedalās pirmo reizi. Četri čaji esam otro gadu, pārējie četri ir jaunpieņacēji, tāpēc daudz bija jātrenējas un viss jāstāsta no jauna. Bet vispār mūsu skola vienmēr piedalās "Enkurā" un, pateicoties direktora vietniecei Signei Bergai, kura ir vienkārši pārstēdzoši iedvesmojoša personība, mūsu skola bieži ir guvusi labus rezultātus un arī uzvarējusi. Pirms manis abi mani brāļi, kuri jau pabeiguši Liepājas 1. ģimnāziju, arī piedalījās "Enkurā" un uzvarēja, tāpēc man varbūt bija tāds neliels grūdiens, lai iesaistītos komandā un piedalītos. Taisnību sakot, arī pats ļoti vēlējos piedalīties, jo tas ir interesanti un izaicinoši, piedevām "Enkura" uzvarētājiem ir diezgan forša balva – ceļojums." Šogad liepājnieki diemžēl paliek bez uzvarētāju balvas, jo Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda neiekļuva finālā, kas, protams, nedaudz krent un rīvē godam kantes. Tomēr liepājnieki ir sīksti, pēc klupiena viņi atkal ceļas augšā, saņem un dodas uz priekšu. Galvenais ir komandas gars.

Pauls Lapiņš teica, ka viņam patīk dzīvot Latvijā, esot arī Latvijas patriots, bet Liepājas patriots pilnīgi noteikti, jo Liepāja ir pati foršākā. "Vai vispār ir kaut kas tāds, kas Liepājā nav forši? Man šķiet, ka Liepājā ir visinteresantākie cilvēki, visforšākās aktivitātes, mums ir jūra, saule un vējš palaikam. Un arī vējš ir diezgan baudāms," saka Pauls, kuram priekšā vidusskolas eksāmeni, izlaidums, un tad... Tad jau redzēs, kurp dzīve viņu aizvedīs. Lai izdodas! ■

Anita Freiberga

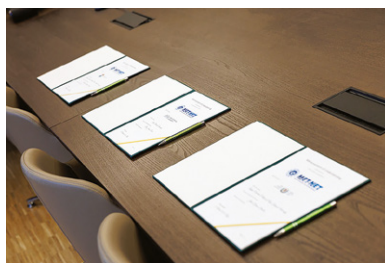
Jūrniecības mācību iestādes iekļaujas MET-NET

Turpmāk Latvijas jūrniecības izglītība būs vēl ciešāk saistīta ar radniecīgajām Eiropas mācību iestādēm un industriju, jo 5. martā Rīgas Tehniskā universitāte (RTU), RTU Latvijas Jūras akadēmija (RTU LJA) un RTU Liepājas Jūrniecības koledža (RTU LJK) parakstīja saprašanās memorandu par dalību jūrniecības izglītības iestāžu un tai radniecīgu organizāciju tīklā MET-NET (*Maritime Education and Training Network*). Tas stiprinās jūrniecības izglītību un palīdzēs studiju saturā ietvert jauninājumus atbilstoši moderno tehnoloģiju tendencēm un to ieviešanai uz kuģiem.

MET-NET nodrošina informācijas, zināšanu un pieredzes apmaiņu starp memoranda partneriem specifiskos jūrniecības izglītības jautājumos. Tās galvenais mērķis ir izstrādāt priekšlikumus jūrniecības izglītības programmu attīstībai un pilnveidot jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmu ne tikai memoranda dalībvalstīs, bet arī plašākā mērogā. RTU, RTU LJA un RTU LJK pievienošanās platformai veicinās zināšanu apmaiņu, stiprinās jūrniecības izglītības iestāžu attīstību, starptautisko atpazīstamību un saiti ar jūrniecības industriju.

“Piedaloties MET-NET, jūrniecības izglītības iestādes var piekļūt vērtīgiem resursiem un tīklošanās iespējām, tādējādi stiprinot formālās un neformālās saites starp izglītības iestādēm un citiem nozares pārstāvjiem un optimāli izmantojot pieejamos resursus jūrniecības izglītības programmu veidošanā atbilstoši jaunākajām tehnoloģiskajām iespējām,” skaidro RTU LJA direktora pienākumu izpildītājs Edijs Štāls.

Jūrniecības izglītību pasaulē reglamentē 1978. gadā pieņemtā Starptautiskā konvencija par jūrnieku profesionālo sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu (*International Convention on Standards of Training*,



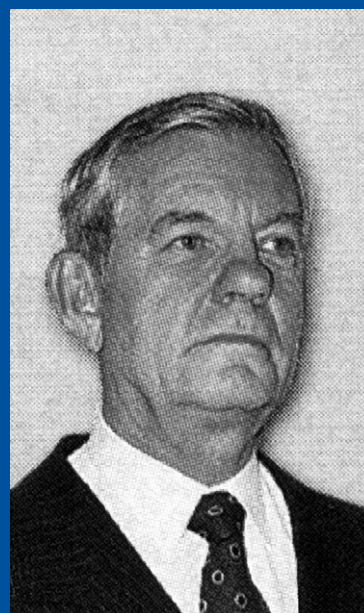
Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW). Tomēr izaicinājumus mācību procesā rada straujā jauno tehnoloģiju attīstība, jaunu standartu ieviešana kuģošanas drošības, jūras vides aizsardzības un jūrnieku labklājības jomā, jo jūrniecības izglītības iestādes ne vienmēr spēj ātri izsekot līdzi visām aktuālajām izmaiņām un attiecīgi pielāgot savas studiju programmas jaunākajām tendencēm minētajās jomās. Izglītības iestādēm atšķiras arī izpratne par to, kas jūrniecības izglītībā ir aktuāls un pieprasīts patlaban un kas būs nepieciešams nākotnē.

Iecerēts, ka MET-NET partneri izstrādās priekšlikumus Eiropas Savienības grantu programmām, kā arī sadarbosies ar jūras transporta un jūrniecības organizācijām, pētniecības institūtiem, sociālajiem partneriem un politikas veidotājiem, tostarp Starptautisko Jūrniecības organizāciju (IMO) un Eiropas Jūras drošības aģentūru (EMSA). MET-NET ir dibināta 2023. gada 31. maijā, un patlaban platformā apvienojušies 30 partneri no 16 Eiropas valstīm.■

RTU info

Mūžībā devies Aloizs Kundziņš

Mūžībā devies tālbraucējs kapteinis Aloizs Kundziņš, pensionēts ilggadējs Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāja vietnieks.



A. Kundziņš dzimis 1939. gada 26. martā Aglonā, 1960. gadā beidzis Liepājas jūrskolu. Strādājis Ekspedīcijas zvejas pārvaldē par kapteiņa 4., 3., 2. palīgu, kapteiņa vecāko palīgu. Bijis zvejniķu kolhoza “Selga” flotes kapteinis, Rīgas jūras zvejas ostas jūras inspektors, Rīgas ostas kontroles dienesta vecākais inspektors. Tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju ieguvis 1993. gadā.

No 1993. gada Aloizs Kundziņš strādāja par Latvijas Kuģu reģistra vadītāja vietnieku, pēc tam par Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītāja vietnieku. Pensionējās 2007. gadā.

Kopš 1989. gada A. Kundziņš bija Latvijas Jūrniecības savienības biedrs.■

Latvijas Jūras administrācijā ēnas iepazīstas ar kartogrāfa un hidrogrāfa profesiju

Ikgadējā Ēnu dienā, kas norisinājās 4. aprīlī, Latvijas Jūras administrācijas ēnas iepazīs ar kartogrāfa un hidrogrāfa profesiju. Skolēni varēja redzēt, kā top navigācijas kartes, uzzināt par hidrogrāfijas aktualitātēm, kā arī kopā ar hidrogrāfiem izbraukt



Daugavā ar hidrogrāfisko mērījumu kuteri "Sonārs".

Šoreiz kļūt par *ēnotājiem* īpaši tika aicināti Jūras administrācijas darbinieku bērni.

"Man viss ļoti patika, interesantākā daļa, protams, bija tieši brauciens ar kuteri. Mēs redzējām, kā izskatās tilts no apakšas, kā izskatās tilta balsti. Mums rādīja un stāstīja, kā tiek veikti mērījumi un kā pēc tam no mērījumiem top kartes," piedzīvoto novērtēja Matīss Vītols.

"Visinteresantāk bija braukt ar kuteri, redzēt, kā tiek veikti mērījumi. Mēs arī redzējām, kā tiek noteikts, cik augsti ir tilti un vai zem tiem var pabraukt," pastāstīja *ēna* Hugo Krastiņš.

"Mums nesen skolā stāstīja par eholoti, un tagad es to redzēju dzīvē, sapratu, kā tā darbojas. Viss, ko šodien pieredzēju, bija kaut kas pavisam jauns," atzina Rūdolfs Skrube.

"Man ļoti interesanti likās uzzināt, kā taisa kartes, izmantojot hidrogrāfiskos mērījumus, to es vēl nebiju redzējis," sacīja Ralfs Zvejnieks.



Reņģe nāk!

Salacgrīvas ostas piestātnēs "līdz lūpai" piegāztu "Baltiku" ar reņģēm kādu laiku nebija tā laime ieraudzīt. Marta beigās ar šādu 32 tonnu pacēlumu varēja lepoties sābru igauņu zvejnieki, lai gan arī kuivižnieku SIA "Baņķis" abi traleri nevarēja sūdzēties par reņģu un brētliņu trūkumu. Ostas pārvaldnieks Ivo Īsternais atzīmē, ka ziemas mēnešos, kad aizsalst Pērnavas līcis, Igaunijas kuģi bāzējas Salacgrīvā, tādēļ labāk redzams un salīdzināms abu valstu zvejnieku guvums. Reņģe un brētliņa ziemas mēnešos nāk labi, it īpaši dāsns ir marts, piezvejā gadās

arī pa kādai salakai un asarītim. Maijā tradicionāli lielākie pacēlumi būs piekrastniekiem stāvvaду zvejā, jo reņģe nedrīkst pietrūkt – 18. maijā Salacgrīvā notiks jau septītais Reņģēdāju festivāls! Tā idejas un saturiskā satvara veidotājs Dzintris Kolāts sola gastronomiski daudzveidīgu un muzikāli bagātu programmu – no Julgī Staltes lībiskajām un Ērika Zepa latgaliskajām melodijām līdz kopdziedāšanai ar postfolka grupas "Palāta Nr.7" vīriem no Pērnavas. Un visam pa vidu – godinām un daudzīnām reņģi!

Gints Šimanis



Mums visiem kopā vajadzētu celt kapteiņa prestižu

2024. gada 22. martā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija (LKKA) uz gadskārtējo kopsapulci kopā pulcēja 40 kapteiņus no kopumā 202 asociācijas biedriem, lai izvērtētu aizvadītajā gadā paveikto, spriestu par aktuālajām problēmām jūrā un krastā, kā arī pieņemtu lēmumus par aktivitātēm nākamajam darba gadam. Pēc statistikas datiem Latvijā pavisam sertifikāti ir izsniegti 1000 kapteiņiem, bet aktīvajā darbā ir 600 kapteiņu. LKKA aktīvi piedalās tādu starptautisko organizāciju kā “International Federation of Shipmasters’ Associations” (IFSMA) un “Confederation of European shipmasters’ Associations” (CESMA) darbībā.

UZZIŅAI

2023. gada 16. marta kopsapulcē notika padomes pārvēlēšana, un tajā tika ievēlēti kapteiņi Ainārs Austrums, Artūrs Brokovskis-Vaivods, Kaspars Burkits, Ēvalds Grāmatnieks, Vadims Likovskis, Ivo Logins, Artis Ozols, Jāzeps Spridzāns un Normunds Vilkaušs. Par LKKA prezidentu kopsapulcē atkārtoti ievēlēja kapteini Jāzepu Spridzānu. Padomes sēdē par viceprezidentiem tika ievēlēti kapteini Kaspars Burkits un Normunds Vilkaušs, bet par izpilddirektoru – kapteinis Artis Ozols.

Atskatoties uz aizvadīto gadu, LKKA padomes locekļi stāstīja par paveikto un aktivitātēm, kurās iesaistījušies un ko atbalstījuši, popularizējot Latvijas jūrniecības nozari un jūrnieka profesiju. Tā, piemēram, Jūras svētku rītā Salacgrīvas bibliotēka pulcēja tālbraucējus kapteiņus sarunai “Bibliokūģis “Krišjānis Valdemārs” uzvelk buras!”, kapteiņi ir piedalījušies diskusijās par jūrniecības izglītības un jūrniecības nozares stratēģijas veidošanu, ko organizēja Latvijas Jūrniecības savienība, tradicionālajā pasākumā Ainažu jūrskolas muzejā, kur parasti pulcējas visu paaudžu jūrnieki, komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņas pasākumā Lēdurgas kapos, atbalstījuši arī vidusskolēnu konkursu “Enkurs”. LKKA kapteini piedalās eksāmenu pieņemšanā Latvijas Jūras akadēmijā un jūrnieku kompetenču pārbaudēs Jūrnieku reģistrā, tāpat padomes locekļi darījuši ikdienas darbus, lai uzturētu asociācijas mājas lapu, *facebook* kontu, kā arī darītu citus organizatoriskus



darbus. Viens no gada pasākumiem ir kapteiņu Ziemassvētku balle, kas neizpalika arī aizvadītā gada nogalē.

Protams, viens no problēmjautājumiem, kas vienmēr atrodas Kapteiņu asociācijas darbu sarakstā, ir izglītība, tāpēc uz kopsapulci tika uzaicināts Edijs Štāls, kurš 1. marta sāka pildīt RTU LJA direktora pienākumus. Viņš atzina, ka Jūras akadēmiju sagaida ne mazums izaicinājumu.



Artūrs Brokovskis-Vaivods.

“Galvenā Jūras akadēmijas prioritāte ir jūrnieku profesionālā sagatavošana, arī zinātnes attīstība, bet, protams, atbilstoši mūsu specifikai, lai tā sniegtu pievienoto vērtību studentiem un pasniedzējiem. Viens no aktuālākajiem jautājumiem ir jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu sakārtošana, tāpēc ir daudz darāmā, lai pienācīgi sagatavotos akreditācijai, kas gan ir pārcelta uz nenoteiktu laiku, jo nav izdevies izveidot nozares specifikai atbilstošu akreditācijas komisiju,” sacīja Edijs Štāls. “Daudz tiek domāts par infrastruktūras sakārtošanu, un tas pamatā ir saistīts ar akadēmijas pārcelšanos uz Ķīpsalu, kur visam jābūt sakārtotam līdz jaunā mācību gada sākumam 1. septembrī.”

Akadēmijas jaunais direktors atzina, ka studentu piesaiste ir sāpīgs jautājums, tāpēc arī RTU aktīvi iesaistās jūrnieka profesijas popularizēšanā.

▶▶▶ 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

Akadēmijai pietrūkst administratīvā potenciāla, tāpat jāatrod mehāniķu un elektromehāniķu programmu direktors, taču Edijs Štāls ir pārliecināts, ka ir cilvēki, kuri to varētu darīt, daži ir uzrunāti, jāsagaida vien pozitīva atbilde. Uz kapteiņa Eduarda Raita jautājumu, vai akadēmijā tiek domāts par jūrnieku profesionālo ētiku, akadēmijas direktors atzina, ka pagaidām šī tēma vēl nav iekļauta mācību programmā, bet tā ir ierakstīta viņa veicamo darbu sarakstā. "Profesionālā ētika ir viens no mamiem principiem, jo ir svarīgi, kāda ir studentu stāja, kā tiek ievēroti iekšējās kārtības noteikumi, kāda ir attieksme pret formas valkāšanu un subordinācijas ievērošanu, tas viss veido jūrnieka stāju," teica Štāls. Viņš arī pauda, ka šogad tiek gaidīts EMSA audits. "Tam gatavojamies ļoti nopietni, bet esmu pārliecināts, ja sakārtosim studiju programmas atbilstoši normatīvajam regulējumam, nebūs problēmu arī ar EMSA auditu."

Lai gan LKKA darbs rit ierastajās slīdēs, īsta apmierinātība par paveikto no kapteiņu puses nebija jūtama. Kapteinis Normunds Vilkausis sacīja, ka cenšas iespēju robežās aktīvi piedalīties un iesaistīties jūrniecības nozares rīkotajos pasākumos, tomēr atzina, ka pietrūkst jaunu ideju un svaigu vēsmu, kam piekrita gan kapteinis Burkits, gan arī Ainārs Austrums, kurš 2023. gadā sāka strādāt par Ventpils ostas kapteini. "Jaunas idejas ir nepieciešamas, tāpēc tiem kapteiņiem, kuri sajūt vēlmi darboties, vajadzētu nākt ar saviem ierosinājumiem," aicināja kapteinis Austrums.

LKKA prezidents Jāzeps Spridzāns par paveikto bija kritisks. "Esmu skeptisks par gadā paveikto, vairāk ir runāts, mazāk darīts, jo cilvēki nevēlas aktīvi darboties. Tomēr nedrīkst atmetēt ar roku, jo katra kapteiņa iesaiste ir ļoti svarīga," uzsvēra kapteinis Spridzāns. "Runa ir par kapteiņu disciplīnu. Vai ir vērts būt asociācijas biedram, ja nevēlas aktīvi iesaistīties un strādāt? Mums visiem kopā vajadzētu celt kapteiņa prestižu un popularizēt savu profesiju. Domāju, ka tieši tāpēc ir vajadzīga mūsu asociācija, lai kopīgi varam risināt Latvijai tik svarīgas lietas, uz ko arī visus aicinu." ■

Anita Freiberga

Prognozē jūras virsnieku deficītu pasaules tirdzniecības flotē

Pasaules kuģniecības nozare līdz 2026. gadam potenciāli saskarsies ar darbinieku nopietnu trūkumu, liecina piecu gadu novērtējums, kas ietverts jaunajā BIMCO un Starptautiskās kuģniecības palātas (ICS) ziņojumā. Tiek prognozēts, ka, turpinoties nozares izaugsmei, līdz 2026. gadam pasaules tirdzniecības flotes ekspluatācijas nodrošināšanai būs nepieciešami gandrīz 90 000 virsnieku. Abas organizācijas aicina ievērojami palielināt rekrutēšanu un apmācību, lai novērstu virsnieku pašreizējo un ilgtermiņā prognozēto deficītu.

Jaunajā BIMCO un ICS ziņojumā par jūrnieku darbaspēku gan sniegtas ziņas par pašreizējo nodarbinātības stāvokli, kadru mainību un jūrnieku novecošanos, gan prognozēta iespējamā piedāvājuma un pieprasījuma situācija nākamajos piecos gados. Tajā aplūkots arī progress daudzveidības veicināšanā kuģniecības nozarē, kurā kādreiz dominēja vīrieši. Tas ir atjauninājums bijušajam darbaspēka ziņojumam, kas profilēja nozari 2015. gadā.

Ziņojumā lēsts, ka pašlaik pasaules tirdzniecības flotē nodarbināti 1,89 miljoni jūrnieku, kas ekspluatē vairāk nekā 74 000 kuģu. Lai gan kopš 2015. gada virsnieku skaits ir pieaudzis par 10,8%, ziņojumā norādīts, ka pašlaik trūkst 26 240 virsnieku un tuvākajos gados deficīts vēl palielināsies. Ziņojuma autori uzskata, ka pieprasījums pašlaik apsteidz piedāvājumu daļēji tāpēc, ka uz katra kuģa ir nepieciešams vairāk virsnieku.

Lai gan nozare pēdējos piecos gados ir novērsusi dažus trūkumus, pastāv bažas par amatpersonu novecošanos. Ziņojumā teikts, ka jūrā nodienēto gadu skaits pieaug un ka kopš 2015. gada ir palielinājies vadības un operatīvajā līmenī dienējošo virsnieku vidējais vecums.

"Lai apmierinātu turpmāko pieprasījumu pēc jūrniekiem, ir ļoti svarīgi, lai nozare aktīvi veicinātu karjeru jūrā un uzlabotu jūrniecības izglītību un apmācību visā pasaulē, koncentrējoties uz daudzveidīgajām

prasmēm, kas vajadzīgas zaļākai un digitāli savienotākai nozarei," norāda ICS ģenerāļsekretārs Gajs Platens. "Mums būs jārisina problēma, ko jau redzam, proti, ka jūrnieki atsakās no karjeras jūrā. Mums jāanalizē jūrnieku aiziešanas tendences un jāreaģē uz tām, kā arī jāturpina regulāri uzraudzīt pasaules jūrniecības darbaspēku."



Starp kategorijām, kas jau saskaras ar akūtu trūkumu, ziņojumā minēti virsnieki ar tehnisko pieredzi apvienojumā ar vadības prasmēm. Tankkuģu un ārzonās strādājošo sektorā tiek norādīts uz vadības līmeņa klājas virsnieku trūkumu.

Jaunākie statistikas dati savukārt liecina par pozitīvu dzimumu līdzsvara tendenci – tiek lēsts, ka par jūrniekiem strādā 24 059 sievietes, kas ir par 45,8% vairāk nekā 2015. gadā, un ka sertificēto jūrnieku sieviešu īpatsvars ir 1,28% no pasaules jūrnieku darbaspēka. Ievērojami pieaudzis STCW sertificēto kuģu virsnieču skaits. Ierindas jūrnieces pārsvarā strādā kruīza kuģu un pasažieru prāmju sektoros, bet virsnieces ir vienmērīgāk sadalītas pa sektoriem.

Jaunajā ziņojumā izskan līdzīgi brīdinājumi tiem, ko publicējis kuģniecības konsultāciju uzņēmums "Drewry", kurā analītiķi, atsaucoties uz pandēmiju un tās ietekmi uz karjeras pievilcību jūrā, prognozēja, ka, nozarei turpinot augt, līdz 2026. gadam kuģniecība saskarsies ar lielāko virsnieku trūkumu vairāk nekā desmit gadu laikā, kā arī paredzēja ietekmi gan uz darbā pieņemšanas, gan nākotnes personāla komplektēšanas izmaksām. ■

Vienmēr paturēt prātā – jūrnieka profesija ir reglamentēta

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs JĀZEPS SPRIDZĀNS, jautāts, kā Latvijas jūrnieks izskatās starptautiskajā jūrnieku darba tirgū un cik konkurētspējīgs viņš ir, atbildēja, ka pagaidām vēl izskatās tīri labi un ir pietiekami konkurētspējīgs. “Darba devēji lieliski zina Latvijā izveidoto jūrnieku sagatavošanas, apmācības un uzraudzības sistēmu, sākot no jūrniecības mācību iestādēm un beidzot ar jūrnieku profesionālās kompetences uzraudzību Jūrnieku reģistrā. Mūsu jūrnieki darba tirgū var nokļūt tikai tad, ja vismaz minimālajā līmenī ir apliecinājuši savu kompetenci, kas patiešām apmierina darba devējus, tāpēc pagaidām nevaram sūdzēties,” sacīja Jāzeps Spridzāns un piebilda, ka grūti gan esot zīlēt, kā būs nākotnē, jo pastāv dažādi riski, kas var mainīt esošo situāciju.

– Vai bažām, ka nākotnē iespējamas problēmas, pamatā vairāk ir RTU Latvijas Jūras akadēmijas pašlaik neakreditētās studiju programmas un pasniedzēju trūkums, vai tā tomēr ir mainītā jūrniecības izglītības sistēma?

– Ar pasniedzējiem vienmēr ir bijušas problēmas, arī naudas vienmēr ir bijis par maz, tāpat jūrniecības izglītības sistēma nekad nav bijusi ideāla, ko diemžēl mums neizdevās sakārtot, kā bijām iecerējuši. Neskatoties uz atsevišķām problēmām jūrniecības izglītības sistēmā, mums vienmēr bijušas stingras prasības par jūrniecības izglītības līmeņa standartiem un latīņas noturēšanu, kas deva labu efektu. Lai cilvēks nonāktu darba tirgū, vispirms prasām, lai studiju gala eksāmena vērtējumā beidzējs saņemtu vismaz septiņi. Ja jaunais speciālists ir ieguvis izglītību, tomēr līdz galam nav sagatavots darba tirgum, viņš nāk uz Jūrnieku reģistru apliecināt kompetenci jautājumos, kas obligāti jāzina, strādājot jūrā. Ja cilvēks nespēj apliecināt kompetenci pilnā apjomā, iesakām sagatavoties un vēlreiz kārtot pārbaudījumu, lai atbildētu uz to jautājumu sadaļu, kas iepriekšējā reizē palika neatbildēta. Jūrnieku reģistrā eksāmeni notiek reizi nedēļā, un jūrnieks pārbaudījumu var kārtot trīs reizes. No visiem jūrniekiem apmērām viens procents ir tādi, kas nevar apliecināt savu kompetenci, un tad viņiem tiek



Jāzeps Spridzāns.

dots ieteikums pastrādāt jūrā. Ja cilvēks mācījies par mehāniķi, viņš uz kuģa var stādāt par motoristu, iegūt darba pieredzi, sagatavoties un pēc pusgada atgriezties pie mums, lai atkal mēģinātu tikt pie kompetences sertifikāta. Taču vēlreiz vēlos uzsvērt, ka šādi gadījumi ir ļoti reti. Droši varu teikt, ka vienmēr esam stingri raudzījušies, lai students tiktu sagatavots atbilstoši STCW konvencijas prasībām, un vienmēr arī esam varējuši ietekmēt mācību procesus jūrniecības mācību iestādēs, nosakot stingrus sagatavošanas standartus.

– Vai tagad, pēc Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas iekļaušanas RTU ekosistēmā, Jūrnieku reģistrs

turpina īstenot savu politiku un arī var iespaidot akadēmijas vai koledžas mācību procesa standartus?

– Principā to varam un darām gan drīz tāpat kā agrāk, jo šajā ziņā nekas nav mainījies, uzraudzību joprojām veicam saskaņā ar STCW konvencijas prasībām, un tāpat nevaru teikt, ka Rīgas Tehniskā universitāte liktu spieķos kādus sprunguļus. Tā nav, un esmu pārliecināts, ka arī nebūs, tāpēc šajā ziņā nav jābaidās no neparedzamām problēmām, taču ir cita lieta, kas tomēr dod pamatu satraukumam. Pirmkārt, tie solījumi, kas tika doti Jūras akadēmijai un Liepājas Jūrniecības koledžai par

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

finansējumu, tagad netiek pildīti. Otrs apdraudējums ir tāds, ka, akadēmijai pārnākot no Bolderājas uz RTU mācību kompleksu Ķīpsalā, lai arī cik pievilcīga tur būtu infrastruktūra, jūrniecības izglītība var pazust lielajā *teritorijā*, un tādā gadījumā risks var būt pati mācību vide, kurā Jūras akadēmija un jūrskola paliek bez savas identitātes. Jūrniecības izglītības iestādes sagatavo reglamentētas profesijas speciālistus, tas ir gan specifisks darbs, gan specifiskas darba attiecības, kas prasa no cilvēka īpašu stāju un rakstura iezīmes, tāpēc mācību videi vajadzētu būt tādai, kas ievirza cilvēka domāšanu šajā virzienā un veido vajadzīgo stāju, ko pusmilitārās profesijas studentiem grūti nodrošināt, atrodoties starp *civilistiem*. Virsniekam ir jāapgūst īpašs goda kodekss, bet vai tam pamatus liks un iemācis RTU ekosistēmā? Par to ļoti šaubos.

– Tad jau RTU Liepājas Jūrniecības koledža šajā ziņā izskatās labāk, jo atrodas savā ierastajā vidē.

– Domāju, ka Liepāja izskatās labāk, un arī direktors Jānis Džeriņš gana labi pārstāv savu mācību iestādi, tomēr arī Liepājai ir neatrisinātas problēmas. Gandrīz kauns par to runāt, bet, piemēram, pa visiem šiem gadiem nav atrasta nauda, lai savestu kārtībā studentiem paredzētās tualetes, vai arī nav bijusi vajadzīgā apratne, ka ir svarīgi, lai jaunajam cilvēkam, kurš savu dzīvi nolēmis saistīt ar jūru, veidotu izpratni par kārtību. Starp citu, kuģu pārbaudes vienmēr sākas no tualetes.

– Intervējot RTU mācību prorektori un attīstības un finanšu prorektoru, no viņu teiktā varēja noprast, ka RTU tagad nav īsti apmierināta ar to, ko saņēmusi, un nemaz nav priecīga par problēmām, ko nākas risināt saistībā ar Jūras akadēmiju.

– Tagad RTU to pasaka, bet, kad pievienošanas procesā brīdināju, ka viņiem šis ir svešs lauciņš, neviens nevēlējās pat ieklausīties. Tagad Jūrnieku reģistram ir morālas tiesības prasīt atbildību no RTU.

– Kā virzās uz priekšu Jūras akadēmijas akreditācija, par ko

Jūrnieku reģistrs, šķiet, ir gana skeptiski noskaņots?

– Sāksim ar to, ka ir izveidojusies diezgan nopietna konfliktsituācija saistībā ar akadēmijas studiju programmu akreditāciju, jo Tehniskajai universitātei jūrniecības joma ir pavisam jauns virziens. Viņi maldījās, domājot, ka Jūras akadēmiju, līdzīgi kā Lauksaimniecības akadēmiju, RTU vai jebkuru citu augstskolu, var akreditēt cilvēki ar inženiera grādu, profesori vai doktori, kuriem nav nekāda sakara ar jūrniecības specifiku. Jūras akadēmijai ir pavisam citi kritēriji, jo jūrniecība ir reglamentēta profesija, tāpēc ir citas prasības, un saistībā tieši ar kritērijiem ir radies konflikts. Mani vienīgo no jūrniecības nozares pieaicināja par ekspertu, taču es atteicos piedalīties, jo uzskatu, ka nevajag spēlēt tādu teātri. Tad par ekspertu aicināja arī Jūras administrācijas vadītāju Jāni Krasīņu, nu bijām jau divi eksperti no jūrniecības, bet arī tas nav nopietni, tā strādāt nedrīkst, tāpēc lūdzām piesaistīt jūrniecības speciālistus, lai izveidotu profesionālu akreditācijas komisiju, kur no savas puses esam gatavi sniegt visu nepieciešamo intelektuālo palīdzību.

– Bez pašas akadēmijas akreditācijas šogad gaidāma vēl arī EMSA vizīte. Ko no tās var sagaidīt?

– Nedomāju, ka EMSA varētu neatzīt Latvijas jūrniecības izglītību, varbūt būs lietas, kas jāuzlabo, bet par to īpaši nevajadzētu satraukties, lielākā problēma joprojām tomēr paliek pati augstskolas akreditācija, jo studiju programmu pamatā ir jābūt profesijas standartam, tāpēc nezinu, kā vispār varēs iziet akreditāciju. Pagaidām izskatās, ka ar to ir problēmas.

– Ja no izglītības temata pārejām pie jautājuma par jūrnieku darba tirgu, tad kāds šis starptautiskais darba tirgus ir mūsu jūrniekiem, ja uz to raugās no Jūrnieku reģistra un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas pusēs?

– Pirmkārt vēlos uzsvērt, ka izglītība un darba tirgus ir ļoti cieši saistītas lietas. Mūsu jūrnieki strādā visā pasaulē labās kuģošanas kompānijās, kuras, protams, interesējas par procesiem Latvijā, tai skaitā par to, kas notiek ar Latvijas jūrniecības

izglītību. Jūrnieki ar saviem darba devējiem dalās informācijā, tāpēc varam būt pilnīgi droši, ka kuģu īpašnieki ne tikai Eiropā, bet visā pasaulē ir labi informēti par reālo situāciju Latvijas jūrniecības izglītības jomā, pasaulē šī ziņa ir aizgājusi, un tur neko nevar darīt. Taču nevajadzētu aizmirst arī to, ka jūrniecība ir konservatīva nozare, un arī kuģu īpašnieki ir konservatīvi, viņi, strādājot ar latviešu jūrniekiem, vēlas ar to rēķināties ilgtermiņā un prognozēt, kāds, piemēram, varētu būt Latvijas jūrnieku skaita kritums pēc pieciem vai desmit gadiem. Savulaik mēs spējām pierādīt, ka mūsu jūrnieki atbilst Eiropas līmenim, un viņiem tika paceltas algas, bet tagad mums šo līmeni jāspēj noturēt. Tagad kuģu īpašnieki visā pasaulē, Singapūrā, ASV vai Eiropā, labi pazīst un novērtē Latvijas jūrniekus, jo ir pārliecinājušies, ka mūsējie ir labi sagatavoti, ar augstu atbildības sajūtu, tādi, uz kuriem var palūties. Okey, viņi darba devējam izmaksā dārgi, bet kuģu īpašnieki arī saprot, ka labu speciālistu par mazu naudu nevar noālgot. Bet tagad, kad darba devēji dzird runas par notiekošo jūrniecības izglītībā, viņi, protams, ir uztraukušies, ko nezina, ko rīt vai parīt sagaidīt no Latvijas jūrniekiem, īpaši tas attiecas uz vadības un menedžmenta līmeni. Jau tagad iezīmējas tendence, ka Latvijas jūrniekiem rodas problēmas iekārtoties darbā, kas agrāk nekad nebija novēroti. Un ne jau tāpēc, ka Latvijas jūrniekiem jāmaksā liela nauda, bet gan tāpēc, ka vairs nav drošības par rītdienu, jo labs speciālists nerodas vienā dienā, tam vajadzīgi gadi un nopietns darbs.

– Vai Jūrnieku reģistrā jau ir vērsusies kāda no lielajām kuģošanas kompānijām, lai noskaidrotu un nepārprotami jautātu, kas pie mums notiek?

– No kuģu īpašniekiem ir nācies dzirdēt dažādus uzvedinošus jautājumus, jo daudzi no viņiem ir mani labi pazīnas, tāpēc arī zinu, kāds noskaņojums valda darba devēju pusē. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka kuģu īpašnieki ir apmierināti ar mūsu jūrniekiem, arī pārkāpumi viņiem negadās bieži, viss ir normas robežās, šajā ziņā mums ir sakārtota sistēma. Kad kuģu īpašniekiem uzdošu jautājumus par Latvijas jūrniekiem, viņi sāk ar uzslavām, kas, protams,

ir labi un priecē, bet nekad jau viss nevar būt pilnīgi ideāli. Lai gan pēdējo desmit gadu laikā no darba devēju puses nav bijušas pretenzijas par mūsu jūrnieku sagatavotību un viņu profesionalitāti, es tomēr vēlos zināt un būt lietas kursā par to, vai un kādas problēmas darba devējiem ir ar mūsu jūrniekiem. Nācies dzirdēt aizrādījumu, ka nereti Latvijas jūrniekiem ir pārmērīgi augstas prasības par atalgojumu. Kuģu īpašnieki uzskata, ka būtu loģiski, ja cilvēks vispirms sevi pierādītu darbā un tikai tad izteiktu pretenzijas par samaksu. Diezgan daudz par šo tēmu esam runājuši gan ar mūsu jūrniekiem, gan Jūras akadēmijas studentiem, norādot, ka ar nepamatotām pretenzijām tomēr vajadzētu mazliet piebremzēt, arī novērtēt darba devēju, kurš uzņemas lielu atbildību un risku attiecībā uz jūrniekiem, kravu un vēl daudz ko citu.

– Pēdējo gadu laikā kuģošanas bizness ir piedzīvojis dažādas problēmas, sākot ar Covid pandēmiju, Krievijas izraisīto karu Ukrainā un tagad arī ar apdraudējumiem tradicionālajās kuģošanas līnijās. Kāds noskaņojums kopumā valda darba devēju pusē, kādas problēmas viņi akcentē un kā tas ietekmē jūrniekus?

– Jūrniekus ietekmē pilnīgi visi procesi, kas notiek pasaulē, un tie ļoti tieši atsaucas uz viņu darbu. Pašlaik ir tendence no darba tirgus izspiest krievu jūrniekus. Daudzi kuģu īpašnieki to dara augstas morālās stājas vadīti, reaģējot uz Krievijas izraisīto karu Ukrainā, bet lielākoties tas notiek tāpēc, ka banku darbības ierobežojumu dēļ ir problēmas krievu jūrniekiem, īpaši virsnieku sastāvam, izmaksāt darba algu. Lielas problēmas ir ar ukraiņu jūrniekiem, un šo problēmu pamatā ir viltoti jūrnieku dokumenti, kompetences sertifikāti un melnajā tirgū nopirkti izglītības diplomi.

Kas attiecas uz jūrnieku pieprasījumu darba tirgū, tad sešdesmit septiņi gadi ir aktīvo jūras gaitu pēdējā robeža, bet bieži vien arī tie jūrnieki, kam ir sešdesmit plus, nevar iekārtoties darbā, jo darba devējs viņus vairs nevēlas. Par šo problēmu esam diskutējuši Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijā, taču diemžēl īsti neko te

nevar pasākt, jo nav tāda aizsardzības mehānisma, kas strādātu par labu gados vecākiem jūrniekiem, un tā nav tikai Latvijas jūrnieku problēma vien. Ja runājam par jūrnieku nodarbinātību, tad pēdējos gados darbaspēka pusē bija straujš pieprasījuma kritums pēc matrožiem un motoristiem, kad pieprasījums atkal sāka pieaugt, tirgū bija krities šo jūrnieku piedāvājums. Tāpat darba tirgū tagad ir liels pavāru un ļoti liels elektromehāniķu deficīts.



Runājot par Latvijas jūrniekiem, nākas secināt, ka mūsu jūrnieki noveco, viņu vidējais vecums ir virs četrdesmit gadiem, protams, izņemot sardzes mehāniķus un sardzes stūrmaņus. Menedžmenta un vadības līmenī šāds vidējais vecums ir saprotams, jo jāņem vērā karjeras izaugsmes laiks, taču vecums četrdesmit plus ir pat matrožu sastāvam. Daļa vecākā gadaģājuma jūrnieku aiziet pensijā, tāpēc kopējais jūrnieku skaits krītas, un šī tendence vērojama ne tikai Latvijā, bet arī visā Eiropā.

– Latvijā īpaši aktualizēts korupcijas apkarošanas jautājums, un izskatās, ka arī pasaulē ar korupciju nav viegli cīnīties. Notikumi starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, par ko jūrnieki ziņo un par ko raksta starptautiskā jūrnieceības prese, liek domāt, ka korupcija visur nav izskausta.

Jūras drošības aģentūras veiktajā pētījumā atklājās, ka jūrnieki maksā kruingam par iekārtošanu darbā. Tā ir pretlikumiska prakse, taču to, ka šādas lietas reāli notiek, apstiprina ne tikai Indijas vai Filipīnu jūrnieki, bet arī mūsu kaimiņi lietuvieši. Vai Latvijā varētu būt aktuāla šāda problēma?

– Pēc likuma no jūrniekiem nedrīkst pieprasīt naudu par darbā iekārtošanu, tas ir smags pārkāpums, par ko Jūrnieku reģistrs bez brīdinājuma kruinga kompānijām uzreiz noņem licenci. Visas Latvijas kruinga kompānijas ir licencētas, stingri ievēro noteikumus, un arī no jūrniekiem nav bijis neviens signāls, kas liecinātu par likuma pārkāpumu un viestu kaut nelielas aizdomas par negodīgu rīcību, jo šis bizness no mūsu puses tiek stingri kontrolēts. Deviņdesmitajos gados dažādas nelikumīgas darbības bija ierasta prakse, tā vienkārši notika. Kad 2003. gadā no aktīvajām jūrnieka gaitām atnācu strādāt uz Jūrnieku reģistru, mums nācās tikt galā ne tikai ar viltotiem dokumentiem, bet arī ar korupciju un naudas ņemšanu, ko, paldies dievam, esam izskauduši. Riska faktors, protams, vienmēr saglabājas, taču neatceros, ka pēdējos desmit gados kaut kas tāds būtu noticis.

Pirms pāris gadiem pie mums pieredzes apmaiņā bija atbraukuši Ukrainas Jūras administrācijas kolēģi, kuri vēlējās uzzināt, kā mēs spējam tikt galā ar korupciju. Viņi toreiz stāstīja, cik liela korupcija pie viņiem valda, kad gada apgrozījums no korupcijas saistībā ar jūrniekiem sasniedzot apmēram vienu miljonu dolāru. Toreiz teicu, ka viņiem nemaz nevajadzēja pie mums braukt, padomu varēju dot arī telefona sarunā, jo lieta ir gaužām vienkārša – neko citu nevajag darīt, tikai nevajag ņemt naudu. Ja tu neņemsi, tev arī nepiedāvās.

– Vēl viena lieta, par ko tagad daudz tiek runāts, ir jūrnieku mentālās veselības pasliktināšanās, kas īpaši vērojama pēc Covid pandēmijas. Jūrnieki jūtas nomākti un depresīvi, un, lai gan nevēlas par šo problēmu runāt, nevar sevi psiholoģiski savākt.

– Jūrnieki ir tikai cilvēki, un problēmas cilvēkiem rodas gan jūrā, gan

▶▶▶ 16. lpp.

▶▶▶ 15. lpp.

krastā, tomēr jāatzīst, ka darbs jūrā, protams, ir specifisks. Ne velti, pirms kļūt par jūrnieku, ir jāiziet divpadsmit mēnešu ilga jūras prakse, lai cilvēks pārlicinātos, vai vispār var izdzīvot uz kuģa, prombūtnē no krasta un mājām, ko katrs uztver savādāk. Strādājot uz kuģa, pats vienmēr jutos komfortabli, šī dzīve man šķita ļoti laba, bet daudziem tā nav, jo nepatīk ierobežota telpa, arī tas, ka nākas sadzīvot ar svešiem cilvēkiem, un vēl daudz kas cits. Ir cilvēki, kuri šim darbam nav piemēroti, ar jūru nevar sadzīvot, tā ir bijis visos laikos. Nereti gan cilvēki ir gatavi samierināties ar apstākļiem, un viņu arguments ir nauda. Tādās reizēs mēdzu teikt, lai labāk iet biznesā, tur vairāk sapelnīs, bet jūrā tomēr nedrīkst zaudēt romantisko pusī, par ko tagad daudziem ir kauns atzīties. Bet nevajadzētu kaunēties. Jūra ir dzīvs organisms, tik skaistus saulrietus var piedzīvot tikai jūrā, tāpat kā vētras spēku. Kad stāvi aci pret aci ar stihiju, tu vēl ilgi to atceries un reāli cieni šo spēku. Ja cilvēks par to nespēj priecāties, bet strādā vienīgi naudas dēļ, tad, iespējams, arī rodas tās mentālās problēmas. Un vēl, lai nerastos mentālas problēmas, jūrniekam ļoti svarīgi zināt robežas: tavs kontrakts ir četri mēneši plus viens, un tad tu atkal esi krastā. Cilvēks noskaņojas un mobilizējas, bet, ja rodas neparedzēti apstākļi un jāpaliek jūrā vēl uz pāris mēnešiem, tad noskaņojums mainās. Man garākais reiss bija vairāk nekā astoņus mēnešus, un pēc tam vēl gadus divus jutu tam sekas, taču ar to pašam vien bija jātiek galā. Tu vari būt emocionāls, bet tai pašā laikā arī gana stiprs, tāpēc ar sevi jāstrādā, jo lieliski taču zini, uz ko esi gājis un ko esi izvēlējis.

– Laiki mainās, arī cilvēki daudz lietas tagad uztver savādāk, varbūt nav raduši tik daudz saskarties ar grūtībām, un tad dažādas veselības problēmas ir kļā.

– Jūrnieku veselība ir sensitīva informācija, tāpēc man nav statistikas par jūrnieku saslimšanām, bet, kad runājam ar jūrnieku ārstiem, viņi atzīst, ka jūrniekiem tiešām pasliktinās mentālā veselība, nereti tā jau ir psihiska saslimšana, kad ārsti



nosaka stingru ārstēšanās kursu, jo laist jūrā tādu cilvēku ir bīstami, tam var būt bēdīgas sekas, kad cietīs gan pats jūrnieks, gan arī pārējie apkalpes locekļi. Ir arī tādi gadījumi, kad kapteiņi uz laiku paši sevi atstādina no darba, jo jūt pārāk lielu psiholoģisko spriedzi un saprot, ka var rasties liekas problēmas. Arī kapteiņi ir tikai cilvēki, kuri varbūt vairāk ir trenēti reaģēšanai ārkārtas situācijās.

Varu pastāstīt atgadījumu no savas jūras pieredzes. Kad biju vecākais palīgs, uz kuģa izcēlās ugunsgrēks, melni dūmi un viss ar to saistītais. Uz kuģa tiešām bija liela nelaime, ugunsgrēks aizgāja uz mašīntelpu, tur notika sprādziens. Ar šo situāciju vajadzēja tikt galā, bet kapteinis nerunā, neko nesaprot, nedara un nespēj pieņemt lēmumus, tāpēc to visu nācās uzņemt man vienam.

Pieredze rāda, ka šādās situācijās trīsdesmit procenti cilvēku paliek adekvāti, ar viņiem var rēķināties un strādāt, šajā gadījumā dzēst ugunsgrēku, vēl divdesmit procenti var iesaistīties darbos, bet viņi ir jāuzrauga, taču pārējos piecdesmit procentus labāk neiesaistīt glābšanas darbos, jo tu nevari galvot, kā viņi rīkosies, vai nekritīs panikā. Manā gadījumā lielākais panikas cēlājs bija galvenais mehāniķis, kurš sāka neadekvāti rīkoties un ar savu uzvedību panikas vilnī varēja paraut līdzī pārējos, tāpēc tika ieslodzīts kajītē un apsargāts, bet viņa pienākumus

uztīcēju otrajam mehāniķim. Šādos ekstrēmās gadījumos, kad tu staigā pa naža asmeni, ļoti svarīga ir mentālā stabilitāte, un esmu pārlicinājies, ka cilvēks tiešām var daudz izturēt. Toreiz man nebija citas izejas, lai aizvērtu degvielas vārstus, vajadzēja divus cilvēkus sūtīt ugunī. Tās gan bija briesmīgas minūtes, kamēr tu gaidi un gandrīz esi pārlicināts, ka visdrīzāk viņi neatgriezīsies, bet, ja to neizdarīs, bojā ies visa apkalpe. Šie divi cilvēki apzinājās bīstamību, tomēr gāja, lai novērstu vēl lielāku nelaimi. Par laimi abi atgriezās, un arī ugunsgrēku izdevās likvidēt, bet tas no manis prasīja milzīgus resursus un milzīgu psihisko spriedzi. Varbūt maldos, bet man šķiet, ka cilvēki tagad kļuvuši mazāk izturīgi, bet varbūt tikai liekas, ka kādreiz zāle bija zaļāka. Taču varbūt tas bija tāpēc, ka mēs jūrā negājām tikai pēc naudas. Droši vien cilvēki ir mainījušies, ne velti dažādas organizācijas dažādos līmeņos tagad tik ļoti saasināti runā par psiholoģiskajām, mentālajām un psihiskajām problēmām. Acīmredzot tomēr cilvēka iespējas ir mainījušas, varbūt to ietekmē attieksme, audzināšana un apkārtējā vide. Pie manis uz Jūrnieku reģistru atnāk jūrnieks kopā ar mammu, jautāju, ar kuru runāt, ar mammu vai ar mazo puiku, kuram jau trīsdesmit divi gadi. Lūk, arī tā notiek, un tas nebūt nav vienīgais gadījums, bet jūra taču no katra cilvēka prasa patstāvību un izturību, bet tie, kurus kāds ved pie rokas, ir ļoti viegli ievainojami.

– Tagad jau arī attiecības jūrā ir ļoti mainījušās, jo kopā nākas strādāt tik dažādu tautību, reliģiskās piederības un mentalitātes cilvēkiem.

– Tagad tiešām ir multinacionālas kuģu apkalpes, kur bieži vien dažādu tautību cilvēki savā starpā nevar pat sarunāties, nereti tā iemesla dēļ, ka vienkārši neprot angļu valodu, tāpēc nesaprot komandas. Īpaši tas attiecas uz krievu valodā runājošajiem, kuri angļu valodu nav apguvuši pat sarunvalodas līmenī. Vēl tagad uz LSC kompānijas kuģiem runā krievu valodā, kas noteikti rada spriedzi uz kuģa. Kad krievu matrožiem jautāju, kāpēc viņi nerunā angļiski, tie atbild, ka runā, bet kā tad tu runā, ja trīs vārdus nevari salikt kopā?

– Vai 2023. gadā daudzi Latvijas jurnieki ir saņēmuši disciplinārsodus?

– Daudz nav, bet tomēr ir. Pagājušajā gadā bija kādi astoņi gadījumi, kam pamatā bija sen zināms pārkāpums un pazīstama problēma – alkohola lietošanu. Ko darīt, arī jurnieki ir dzīvi cilvēki, un vainīgie arī nemaz nemēģina izlocīties, atzīst vainu un ir gatavi saņemt pelnīto sodu. Kad jurniekam jautā, kāpēc viņš ir lietojis alkoholu, tiek minēti dažādi iemesli: bijis sarežģīts reiss, ietekmi atstājis Covid, kam sekas ir jūtamas vēl tagad.

– Kādi sodi jurniekiem tika uzlikti par šiem par pārkāpumiem?

– Sodi atkarībā no pārkāpuma smaguma mēdz būt dažādi, ja nekas īpašs nav noticis, jurnieks tiek cauri tikai ar brīdinājumu. Pēc likuma pieļaujama alkohola līmenis ir 0,5 promiles, bet gadās, ka tas ir pārsniegts. Viens kapteinis nosēdēja Skotijas cietumā trīs mēnešus, jo ostas policija viņam konstatēja 0,6 promiles, vēl kāds par līdzīgu pārkāpumu tika sodīts ar diviem mēnešiem cietumā. Taču vēl kādam citam kapteinim par to, ka bija vairāk iedzēris, jūru noņēma uz gadu, pēc gada viņš varēs iet jūrā, bet tikai par vecāko palīgu, jo vēl divus gadus viņam būs aizliegts strādāt par kapteini. Smagāko sodu saņēma kapteinis, kurš bija dzēris, kad kuģis gāja bunkurētīs uz Gēteborgas ostu. Atnāk uz kuģa locis, viņu sagaida otrais palīgs. Locis jautā, kur kapteinis. Nav. Viņš par šo situāciju ziņo ostas policijai, tā atbrauc, pārbauda kapteini, un rezultātā kapteinis saņem maksimālo sodu – nu viņam trīs gadus nāksies iztikt bez jūras. Jurnieku reģistrs visos gadījumos parasti skatās pēc fakta, kas ir pārkāpts, sodu lemj trīs kapteini no Kapteiņu asociācijas, savukārt es kā Jurnieku reģistra vadītājs parakstu papīrus. Jūrā ir stingri noteikumi, neviens nedrīkst dzīt jokus ar drošības lietām, jo tas var pārāk smagi atspēlētīs. Jūrnieka profesija ir reglamentēta, un to vajadzētu apzināties pilnīgi visiem: gan tiem, kuri tikai vēl domā, ka varētu kļūt par jurniekiem, gan tiem, kuri jau apgūst šo specialitāti, gan arī tiem, kuri jūrā nostrādājuši daudzus gadus. ■

Anita Freiberga

Katra diena nāk ar jauniem izaicinājumiem

Latvijas Kruinga kompāniju asociācija ir sabiedriska organizācija, kuras pienākumos ietilpst koordinēt kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju darbību sabiedriskās un likumdošanas iniciatīvās, strādāt ar informāciju, aizsargāt apkalpju komplektēšanas kompāniju un Latvijas jurnieku intereses sadarbībā ar citām jurniecības organizācijām gan Latvijā, gan starptautiskā līmenī, kā arī organizēt seminārus un piedalīties dažādās aktivitātēs, lai popularizētu jurnieka profesiju. Asociācija dibināta jau pirms daudziem gadiem, turpina aktīvu darbību, un tās vadības pienākumus uzņēmusies SANITA ŽURZDINA, kura ir arī starptautiskās kompānijas “OSM Thome” pārstāvniecības “OSM Crew Management Latvia” naftas un ķīmijas tankkuģu komandas vadītāja un kruinga biznesā nostrādājusi jau četrpadsmit gadus. “Četrpadsmit gadi patiešām nav viena diena, šajā laikā esmu piedzīvojuši ļoti daudz, un mana karjera ir bijusi, sākot no asistenta līdz menedžerim un departamenta vadītājam. Kad sāku strādāt, pat nesapratu, kas ir konvenciālās prasības, un nezināju vēl ļoti daudz lietas,” saka Sanita Žurzdina. “Daudz esmu mācījusies pati no savām kļūdām, ir iegūta salīdzinoši liela pieredze, kas, protams, ir liela vērtība, taču nekad tu nevari būt pilnīgi pārliecināts un uzskatīt, ka tagad jau visu zini.”

– Kā šajos četrpadsmit gados ir mainījušās kruinga lietas Latvijā un pasaulē?

– Patiesībā jau katra diena nāk ar jauniem izaicinājumiem, jo mainās prasības, kuģu īpašnieki ir dažādi, mainās arī pats jurnieks, tev ir jāmāk pielāgoties esošajai situācijai un komunicēt ar jurnieku, kurš šajā laikā arī kļuvis četrpadsmit gadus vecāks. Toreiz jurnieks bija piecdesmit gadus jauns un sprauns, bet tagad viņam ir sešdesmit četri, tāpēc kuģu īpašnieki vecuma dēļ uz cilvēku skatās diezgan skeptiski un viņš jau krīt laukā no darba tirgus.

– Daudziem noteikti nav psiholoģiski viegli to pieņemt,

piedevām aktuāls kļūst arī pensijas jautājums.

– Tieši tā. Kamēr jurniekam ir piecdesmit, viņš par savu nākotni īpaši neuztraucas, tērē naudu un dzīvo ar vērienu, tā sildot Latvijas ekonomiku. Bet tad, kad cilvēkam tuvojas sešdesmit gadu sliekšnis, viņš nonāk pavisam citā situācijā. Pie manis atnāk jurnieki, ar kuriem esmu strādājusi daudzus gadus un kuri man kļuvuši par labiem kolēģiem un draugiem, bet tagad, kad sešdesmitgadīgais jurnieks krīt laukā no darba tirgus un jūtas nevienam nevajadzīgs, ir jākļūst gandrīz par psihologu, kurš uzklausa jurnieka

▶▶▶ 18. lpp.

►►► 17. lpp.

bēdu stāstu un sāpi, ka viņu neviens vairs nevēlas ņemt darbā. Nereti nākas jūrniekiem jautāt, kur bijāt pirms gadiem desmit, kāpēc nedomājāt par pensiju fondiem un ieguldījumiem? Protams, ir arī labi piemēri, kad jūrnieki rīkojušies tālredzīgi, tomēr ar nožēlu jāatzīst, ka ir diezgan daudz tādu, kas nedomā par saviem pensijas uzkrājumiem. Nonākuši bēdīgā situācijā, daži dodas uz jūrnieku arodbiedrību pēc palīdzības, lai noskaidrotu, kāpēc kruinga kompānijas viņus vairs nevēlas ņemt darbā. Taču kruinga kompānijas te nav vainojamas, jo noteikumus pārsvarā mums diktē kuģu īpašnieki, tāpēc tiem jūrniekiem, kuriem tuvojas piecdesmit gadu sliekšnis, vajadzētu saprast, ka pienācis pēdējais laiks domāt par savu nākotni un vecumdienām.

– Līdz pat deviņdesmito gadu beigām daudzām Latvijas kruinga kompānijām nebija tā labākā slava, jūrnieki sūdzējās par naudas izsīpšanu, vēl citām problēmām, bet tolaik arī paši jūrnieki bija pavisam savādāki. Tagad, kad Jūrnieku reģistrs uzrauga gan kruinga kompānijas, gan jūrniekus, domājams, ka situācija kruinga biznesā ir radikāli mainījusies.

– Pēdējo četrpadsmit piecpadsmit gadu laikā kuģošanas industrija ir ļoti mainījusies, kļuvusi daudz regulamentētāka, ir pieņemtas jaunas konvencijas, piemēram, MLC konvencija, un arī uzraudzība no Jūras administrācijas puses ir ļoti stingra. Var teikt, ka, no vienas puses, strādāt ir kļūvis daudz vieglāk, jo darba tirgus attiecības darba ņēmēju un darba devēju starpā regulē konvencijas, bet, no otras puses, jāatzīst, ka arī grūtāk, jo daudz vairāk tiek prasīts arī no pašiem jūrniekiem, kas viņiem, protams, īsti nepatīk. Tie, kuri jau gadiem gājuši jūrā, ir neapmierināti, ja viņiem tiek prasīti papildu kursi un apmācība. Kāpēc man jātērē atvaļinājuma laiks, lai atkal mācītos? Šāds un līdzīgs jautājumus nākas uzklaut no jūrniekiem, bet dzīve taču iet uz priekšu, kuģi kļūst arvien modernāki un vairāk aprīkoti ar jaunākajām tehnoloģijām, tāpēc prasības nevajadzētu uzskatīt par pārmērīgām un vajadzētu atcerēties veco patiesību,



Sanita Žurzdina.

ka pastāvēs, kas pārmainīsies. Ja nevari mainīt situāciju, jāmaina sava attieksme. Ir saprotoši jūrnieki, kuri fleksibli izdara visu, kas tiek prasīts, bet ir arī tādi, īpaši tas attiecas uz vecākajiem virsniekiem, ar kuriem ne vienmēr komunikācija ir vienkārša, un tad jāspēj atrast ceļu pie viņa, reizēm nākas pateikt kādu jocīgu, bet reizēm runāt diezgan stingri un nepārprotami – jābūt tur un tur, jāizdara tas un tas, ja nebūs izdarīts, nebūs darba. Stāsies spēkā arvien jauni regulējumi, prasības pieaugs un kļūs arvien stingrākas, un jūrniekiem ar to visu nāksies rēķināties, bet kruingiem vajadzēs ielānot jūrniekiem jaunus mācības un ar kuģu īpašniekiem saskaņot budžetu, lai apmaksātu mācības, un reizēm arī kuģu īpašniekiem nākas skaidrot, kāpēc tas viss ir nepieciešams. Katrā ziņā darba mums netrūkst, tas ir ļoti interesants un aizraujošs, jāspēj operatīvi izsekot jaunākajām tendencēm, jo pārmaiņas notiek ļoti ātri.

– Jūs jau pieminējāt, ka viens no aktuāliem jautājumiem ir jūrnieku vecums. Kas vēl, skatoties no kruinga redzes punkta, šajā sarežģītajā ģeopolitiskajā situācijā skar jūrniekus?

– Vispirms vēlos pieminēt kovida laiku, kas bija milzīgs izaicinājums tieši apkalpju maiņas nodrošināšanā un ir atstājis ietekmi gan uz kuģošanas biznesu, gan jūrnieku mentālo veselību. Kruinga kompānijām nācās risināt daudz dažādu problēmu, lai nogādātu jūrniekus uz kuģa un krastā, ievērojot visas Covid prasības, testus, vakcinācijas un visu citu, par

ko kuģu īpašniekiem nācās maksāt milzīgas summas.

Ģeopolitiskā situācija pasaulē un Krievijas izraisītais karš Ukrainā ļoti ietekmē arī jūrniekus un maina situāciju kuģošanas biznesā. Tagad arvien vairāk kuģu īpašnieku un arī menedžments atsakās no krievu jūrniekiem. Daudzi kuģu īpašnieki ļoti principiāli un kategoriski nosaka, kādu nacionalitāšu jūrnieki strādās uz viņu kuģiem. Kolēģis nesen saskārās ar situāciju, kad Norvēģijas kuģu īpašnieks pieņēma radikālu lēmumu atteikties no visiem jūrniekiem, kuriem ir Krievijas pase, neatkarīgi no tā, vai viņi dzīvo Latvijā, Lietuvā vai Igaunijā, kas nenozīmē atteikties no krievu tautības jūrniekiem, bet no jūrniekiem, kuriem ir Krievijas pase. Arī Latvijā ir diezgan daudz šādu jūrnieku, un tagad arī viņi tiek izstumti no darba tirgus.

Citāda situācija ir, piemēram, ar Singapūrā reģistrētu kuģu īpašnieku, kurš pagaidām vēl neizvirza prasības attiecībā uz jūrnieku nacionālo piederību, tāpēc, rekrutējot jūrniekus darbam uz viņa kuģiem, mēs turpinām strādāt ar visu nacionalitāšu jūrniekiem – krieviem, ukraiņiem, filipīniešiem, indiešiem un Eiropas jūrniekiem.

Protams, vēl jāņem vērā, kādus lēmumus pieņem menedžments, mūsu gadījumā centrālais birojs atrodas Horvātijā, un viņi jau ir izteikuši

UZZIŅAI

BIMCO un ICS ziņojums par jūrnieku darbaspēku atklāj, ka 1,89 miljonus jūrnieku nodarbina uz vairāk nekā 74 tūkstošiem kuģu pasaules tirdzniecības flotē. No šī kopējā darbaspēka 198 123 (10,5%) jūrnieki ir krievi, no tiem 71 652 ir virsnieki un 126 471 ierindas jūrnieki. 76 442 (4%) jūrnieki ir ukraiņi, no tiem 47 058 ir virsnieki un 29 383 ierindas jūrnieki. Kopā tie veido 14,5% no pasaules darbaspēka.

prasību samazināt krievu jūrnieku skaitu uz kuģiem. Pašlaik vēl ir atļauta deviācija no mūsu procedūrām, taču ar tendenci mainīt rekrutēšanas noteikumus.

– Tā kā Krievija līdz šim starptautiskajai tirdzniecības flotei ir piegādājusi lielu skaitu jūrnieku,

tagad, visticamāk, būs jādomā, kādus jurniekus viņu vietā rekrutēt.

– Krievu jurnieku skaits tirdzniecības flotē tiešām ir bijis diezgan liels, un tagad tendence aizvērt durvis Krievijas jurniekiem kuģu īpašniekiem un kruinga kompānijām liks nopietni izvērtēt, uz kādām nacionalitātēm turpmāk skatīties, kādus jurniekus ņemt darbā un ar kādiem strādāt.

– Pēc kādiem principiem kruinga kompānijas komplektē kuģu apkalpes?

– Dažādām kompānijām apkalpju komplektēšanā ir atšķirīga pieeja, bet parasti kuģu īpašnieks uzticas menedžmenta kompānijai, jo tas ir menedžmenta darbs un atbildība, lai kuģi būtu pilnībā nokomplektēti drošai kravu transportēšanai. Kā menedžmenta kompānija mēs lieliski zinām, ko varam sagaidīt no vienas vai otras valsts jurniekiem. Piemēram, esam pārliecinājušies, ko nozīmē papemt darbā Ķīnas jurnieku. Tas nozīmē milzīgas izmaksas un ļoti specifiskus koplīgumus, kuros par visu paredzēts izmaksāt nenormālas kompensācijas. Par laimi, mums pagaidām ir bijis tikai viens gadījums, kad kovida apstākļos nebija citas iespējas, lai konkrētā reģionā nomainītu jurnieku, tāpēc pieņemām darbā Ķīnas jurnieku un pēc tam ilgi domājam, kā no viņa godam tikt vaļā. Kontrakts jau sen bija beidzies, bet mēs joprojām turpinājām maksāt, kā to paredzēja specifiskie koplīguma nosacījumi, kas Ķīnā ir pieņemta norma. Nevaru pateikt, vai toreiz tas tiešām bija īpašs gadījums, vai arī mums vēl nebija pieredzes darbā ar Ķīniešiem, bet viens nu gan ir skaidrs, tā noteikti bija arī lieliska skola, kas mums deva jaunas zināšanas.

Menedžmenta kompānijai vienmēr jādomā par izmaksu sabalansēšanu. Ja ņemsim darbā dārgā gala jurniekus un nespēsīm nokomplektēt lētāku, ekonomiski izdevīgu apkalpi, tad kā pakalpojumu sniedzējs kuģu īpašniekiem kļūsim neinteresanti, tāpēc mums jāskatās Indijas vai Filipīnu virzienā, un šo nacionalitāšu jurnieki darba tirgū ir diezgan pieprasīti. Pastāv uzskats, ka Filipīnās ir liels jurnieku darba tirgus, ko, protams, nevar noliegt, bet jāsaprot, ka izjūtām

izaicinājumu jurnieku atlasē jautājumos arī tur.

– Kā jūsu menedžmentā nonāk filipīniešu jurnieki?

– Mūsu gadījumā kompānijai "OSM Thome" ir pārstāvniecības ne tikai Latvijā, bet arī Filipīnās, Indijā, Horvātijā, Brazīlijā, Norvēģijā, Polijā, Ukrainā u.c., bija arī Krievijā, kur tagad ofiss likvidēts, tāpēc mums vajadzība pēc attiecīgas specializācijas un kategorijas jurniekiem jādara zināma kompānijas pārstāvjiem Filipīnās (un citām kompānijas pārstāvniecībām), kuri nodarbojas ar jurnieku sagatavošanu, atlasī un



rekrutēšanu, un kolēģi mums piedāvā kandidātus. Strādājot ar filipīniešiem, esam pārliecinājušies, ka ir arī ēnas puses – ļoti daudz slimības gadījumu, kad visparastākais nieks var izvērsties milzīgā traģēdijā. Tad apdrošināšanas kompānija sedz izdevumus, attiecīgi kuģa īpašnieks ir spiests segt kompensācijas un visus medicīniskos izdevumus, jo tā tas paredzēts koplīgumā. Viņu arodbiedrības ir ļoti spēcīgas, tāpēc tiesvedības gadījumos arodbiedrības lielākoties vinnēs. Bieži sākas diskusijas, kādus jurniekus ņemt darbā. Ja ņemsim, piemēram, Eiropas jurniekus, nevarēsīm iekļauties paredzētajās izmaksās, un budžeta jautājums paliek atklāts. Nav jau noslēpums, ka kuģa īpašnieks vienmēr vēlas ietaupīt līdzekļus.

– Tāpēc jums nākas dzīvot gluži vai uz naža asmens.

– Vienmēr jāspēj atrast zelta vidusceļu starp jurnieku, menedžmentu un kuģa īpašnieku, kas ir izaicinājums.

– Vai pareizi saprotu, ka īpašnieks katram kuģim ir atvēlējis budžetu, kura ietvaros menedžmentam jāspēj izgrozīties?

– Pilnīgi pareizi, katru gadu tiek pieņemts budžets nākamajam gadam, tas tiek saskaņots ar kuģa tehnisko menedžmentu, un ar šīm finansēm ir jāspēj izdzīvot gadu, nodrošinot visus izdevumus: jurnieku algas, ceļošanu, medicīnas izdevumus, vīzas, viesnīcas, ja tādas ir nepieciešamas. Tā kā esam atbildīgi par jurnieku menedžmentu, mūsu mērķis ir strādāt ekonomiski, lai spējam iekļauties noteiktajos rāmjos un noteiktajā budžetā. Ja tas tomēr neizdodas, vienmēr ir jāskatās, kāpēc tika pārtērēts mēneša, ceturkšņa vai pusgada budžets un kā izskatīsies gada beigās. Izmaksas ļoti ietekmē kuģa atrašanās rajons. Ja apkalpes maiņa notiek, piemēram, Amsterdamā, tad izmaksas par latviešu jurnieku ir daudz mazākas, nekā būtu tad, ja kuģis atrastos Brazīlijā, un tas ir tikai viens piemērs, kā veidojas izmaksas un cik pārdomāti viss ir jāplāno.

– Kā saka kompetentas amatpersonas, Latvijas jurniekam darba tirgū ir laba reputācija, un tas nozīmē, ka viņš nav lētais darbspēks. Cik Latvijas jurnieki ir izdevīgi darba devējam?

– Klāja virsnieka karjera Latvijas jurniekam ir diezgan ātra, līdz kapteinim viņš var izaugt aptuveni desmit piecpadsmit gadu laikā, vecākajam mehāniķim tas varētu būt mazliet ilgāks laiks. Ja salīdzinām ar filipīniešiem, viņu izaugsme notiek lēnāk, bet tas, protams, ir atkarīgs no kuģu īpašnieka un menedžmenta politikas, tomēr jāatzīst, ka virsnieku un augstāko virsnieku sastāvam vairāk pieprasīti ir eiropieši, bet ierindas sastāvam filipīniešu un indiešu jurnieki.

Iekārtot darbā Latvijas jurniekus ir nosacīti viegli, ar viņiem ir viegli komunicēt, viņiem ir laba angļu valoda, viņi ātri saprot, kas no viņiem tiek prasīts, lai varētu nokļūt darbā uz kuģa, un ar to problēmu nav, bet Latvijas jurnieks ir dārgs. Salīdzinot

►►► 19. lpp.

ar filipīnietiem, viņa atalgojums noteikti būs ievērojami augstāks, un tad ir jautājums, vai kuģu īpašnieks būs gatavs maksāt? Ir Eiropas kompānijas, piemēram, Norvēģijas kompānijas, kas ir ar mieru par mūsu jūrniekiem maksāt, jo ar viņiem ir viegli un droši strādāt. Kad runājam ar kuģu īpašniekiem, kuri īsti nav gatavi par jūrnieku maksāt vairāk, nākas pierādīt, kāpēc šoreiz vajadzētu darbā ņemt Latvijas jūrnieku. Gadījumos, kad latvieši ir gatavi strādāt par filipīniešu atalgojumu, arī ir jāizvērtē, kāpēc viņi ir ar mieru strādāt par tādu naudu, varbūt tie ir jūrnieki, kuri vienam sietam jau ir izbiruši cauri?

Es, protams, promotēju Latvijas jūrniekus, īpaši to pūlu, ko labi pazīstu un zinu viņu spējas un pieredzi, jo darba tirgum piedāvāju tiešām labākos speciālistus.

– Kuru valstu virsnieki ir Latvijas jūrnieku lielākie konkurenti?

– Ja ņemam vērā Eiropas līmeņa algu likmes, tad ar Latvijas jūrniekiem konkurē visi Eiropas jūrnieki, varbūt skaitliski mazāk ir Vācijas jūrnieku, Polijas jūrnieki ir konkurētspējīgi, pēdējā laikā arvien vairāk ir sadarbība ar Horvātijas jūrniekiem. Konkurētspējīgi jūrnieki nāk no Rumānijas, arī Turcijas, īpaši tas attiecas uz mehāniķiem un elektromehāniķiem. Latvija elektromehāniķus vairs nevar piedāvāt, jo pēdējā Jūras akadēmijas izlaidumā diplomus saņēma trīs elektromehāniķi, uz kuru iekārtošanu darbā konkurē piecdesmit kruinga kompānijas Latvijā.

– Pēc Jūrnieku reģistra datiem, Latvijā ir vairāk nekā 50 licencētu kruinga kompāniju, kas liek domāt, ka šis bizness ir gana ienesīgs, ja jau tik daudzas kompānijas var noturēties šajā tirgus nišā.

– Bieži domāju par šo jautājumu, un arī ar kolēģiem par to diskutējam, jo kruinga kompāniju ieņēmumu un izdevumu bilance ir diezgan saspringta, tāpēc mazajām kompānijām varētu būt liels izaicinājums nosegt gan ofisa, gan atalgojuma, nodokļu un citas izmaksas. Cita lieta ir lielās menedžmenta kompānijas, kas strādā un var nopelnīt uz jūrnieku lielā skaita rēķina.

– Viens no menedžmenta kompāniju izmaksu posteņiem ir par medicīniskajiem pakalpojumiem jūrniekiem, tāpēc noteikti esat gana labi informēti, kas notiek ar jūrnieku veselību. Vai ir pamats domāt, ka Covid pandēmija varētu būt atstājusi ietekmi uz jūrnieku mentālo veselību?

– Varētu teikt, ka kovida laiks ir tikai palīdzējis izgaismot problēmas, tai skaitā tās, kas saistītas ar jūrnieku veselību. Arī agrāk jūrniekiem bija mentāla rakstura problēmas, arī agrāk viņi slimoja, tikai mazāk par to runāja un mazāk publicēja šo statistiku, tāpat mazāk akcentēja to, kas notika jūrā. Šķiet, tagad mēs vairāk piedomājam pie jūrnieku labbūtības, tāpat arī pie jūrnieku veselības uzlabošanas jautājumiem. No kuģa budžeta tiek novirzīta nauda, lai uz kuģa varētu uzturēt labu sporta zāli, lai kuģa apkalpei organizētu dažādas aktivitātes, kaut vai karaokes pasākumus, arī galda spēles, visu, kas var uzlabot jūrnieka atrašanos šajā vidē, kurā viņam jāpavada vairāki mēneši. Menedžments rīko arī dažādas kampaņas uz kuģiem, piemēram, par mēneša tēmu nosaka mentālo veselību, un tad ar kuģa apkalpi par šo tēmu notiek diskusijas, varbūt apkalpe kopā noskatās kādu sižetu, tāpat ir ļoti svarīgi ar cilvēkiem runāt un apspriest problēmas. Manā kruinga pieredzē ir bijis gadījums, kad bijām spiesti norakstīt no kuģa cilvēku viņa psihiskās saslimšanas dēļ, par ko ziņoja kapteinis. Ļoti svarīgi, lai par jebkuru gadījumu, vai tas ir kāda jūrnieka veselības stāvoklis vai tehniska problēma uz kuģa, tūlīt ziņotu krasta dienestiem. Kapteinis ir kompānijas menedžmenta pārstāvis uz kuģa, kuram ir jāziņo par jebkuru situāciju, kas rodas uz kuģa, un visi kapteiņi to arī dara, tāda ir industrijas prakse. Uz visiem kuģiem ir pieejama medicīniskā palīdzība un atbalsts pa radio (*The International Medical Radio Center, C.I.R.M.*), ko var saņemt diennakts režīmā, konsultācijas var saņemt arī e-pastā, tāpat uz kuģiem ir arī medicīniskās vadlīnijas un pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanai sagatavots virsnieks. Ja cilvēkam nepieciešama medicīniskā palīdzība, ko nevar sniegt uz kuģa, tad menedžmenta pienākums ir to noorganizēt, neskatoties uz izmaksām,



kas var būt arī lielas. Tādā gadījumā izdevumus sedz apdrošināšana, taču, ja šādu gadījumu ir daudz, kuģu īpašniekam nākamajā gadā jāmaksā lielākas apdrošināšanas prēmijas. Taču visi menedžmenti lieliski apzinās un saprot, ja jūrniekam ir veselības problēmas un nepieciešama ārsta vizīte, menedžmenta kompānijai ir jānodrošina iespēja jūrniekam tikt pie krasta ārsta. Šāds punkts ir iekļauts arī koplīgumā.

– Jūrā ziemā gadās arī jūrnieku nāves gadījumi, kas ir milzīga nelaime ģimenei un psiholoģisks trieciens kuģa apkalpei.

– Manā darba pieredzē ne vienreiz vien bijuši gadījumi, kad nācies risināt formalitātes un problēmas ar liķa nogādāšanu mājās. Tas tiešām morāli ir ļoti smags darbs, īpaši, kad nākas runāt ar ģimenes locekļiem. Esam izgājuši īpašu apmācību, kā rīkoties šādos gadījumos, taču katrs gadījums tomēr ir atšķirīgs, un katrā gadījumā jāsaprot, kā pareizāk komunicēt ar ģimenes locekļiem. Man ir nācies to darīt, un nevienam to nenovēlu. Jūrnieka nāve uz kuģa ir smags gadījums arī pārējiem apkalpes locekļiem, kas ļoti ietekmē mentālo veselību.

– Kā domājat, vai koplīgums ir izdevīgs kuģu īpašniekam, menedžmentam, jūrniekam un kuģošanai vispār?

– Koplīgums ir ļoti vajadzīgs, jo dzīvē mēdz veidoties dažādas situācijas, ja viss ir atrunāts un uzrakstīts melns uz balta, ir uz ko atsaukties. Esam pārliecinājušies, ka jūrnieki paši ne vienmēr zina savas tiesības un pienākumus. Pēc būtības koplīgums ir tāda kompromisa lieta, tas tiek noslēgts diskusiju rezultātā, kad menedžmentam jāatrod kompromiss starp arodbiedrību, kas pārstāv jūrnieku intereses un mēģina pierādīt savu taisnību, un kuģa īpašnieku, kurš skaidro savu vīziju un mēģina ietaupīt līdzekļus.

– Cik liels jūrnieku pūls ir jūsu kompānijas rīcībā?

– Ja runājam par kompānijas “OSM Thome” mūsu, Rīgas ofisu, kur daļa komandas nodarbojas ar menedžmenta pakalpojumiem, bet daļa sniedz rekrutēšanas pakalpojumus, piedāvājot jūrniekus dažādu klientu kuģiem, tad mūsu datu bāzē ir dažādu nacionalitāšu sešsimt jūrnieku: latvieši, lietuvieši, ukraiņi, igauņi, vēl arī krievi, un no visiem aptuveni piecsimt ir Latvijas jūrnieki.

– Vēl dažus vārdus gribētos dzirdēt par Latvijas Kruinga kompāniju asociāciju, kas ieguvusi tādu kā otro elpu. Ja jau tas ir noticis, tad, visticamāk, biznesā ir problēmas un kopīgi risināmi jautājumi.

– Latvijā ir vairāk nekā piecdesmit kruinga kompāniju, bet asociācijā brīvprātīgi apvienojušās tikai sešpadsmit. Mazajām kruinga kompānijām daļbā asociācijā varētu būt finansiāli sarežģīta, jo ir jāmaksā arī biedru nauda. Par saviem darbiem varēsīm runāt pēc kāda laika, bet mūsu mērķis ir diskutēt un aktualizēt tos jautājums, kas svarīgi ne tikai kruinga kompānijām, bet arī kuģošanas biznesam kopumā. Vispirms jau tā ir pašreizējā ģeopolitiskā situācija, kuģu maršruti un jūrnieku drošība, kas uztrauc pilnīgi visus. Jūrnieki Sarkanajā jūrā ir pakļauti milzīgiem riskiem. Mūsu kompānijas kuģi izvairās kuģot šajā rajonā, kuģi uz turieni vairs neiet un ir mainījuši savus maršrutus. Tāpat sarežģīta situācija ir arī Lībijā, kur pagaidām kuģi strādā, iepriekš to saskaņojot ar visiem iespējamiem departamentiem un drošības oficiēriem, kuri izvērtē katru gadījumu atsevišķi.

Par to visu ir svarīgi diskutēt. Tāpat mūsu asociācija noteikti sekos jaunākajai likumdošanai un konvenciju prasību ievērošanai. Daudzas lietas, protams, ir atkarīgas no kuģu īpašniekiem un tā, cik viņi ir gatavi ieguldīt jūrnieku algās un labklājības nodrošināšanā uz kuģiem, lai tur būtu ērtāk dzīvot un izturēt projām būšanu no mājām. Kas attiecas uz kuģošanas biznesu, tad tas varētu vēlēties, lai netrūktu jūrnieku, būtu vairāk jauniešu, kuri izvēlas jūrnieka profesiju, un, protams, kuģošanai mierīgākus laikus. ■

Anita Freiberga

Jūrnieki un maksa par iekārtošanu darbā

Cilvēktiesību aizstāvji un partneri aicina jūrniecībā izbeigt maksas pieprasīšanu par iekārtošanu darbā, kas ir nelikumīga prakse, ko aizliedz Konvencija par darbu jūrniecībā (MLC).

Jaunākajā pētījumā konstatēts, ka vairāk nekā divas trešdaļas (70%) jūrnieku, kuri saskārušies ar savu darba ņēmēju tiesību pārkāpumiem, apgalvo, ka viņiem vai nu ir bijis jāmaksā par iekārtošanu darbā, kas radījis ievērojamu parādu, kas savukārt novedis pie piespiedu darba apstākļiem, vai arī viņi kļuvuši par viltus darba piedāvājumu upuriem, kas atklājies pēc avansa maksājumu veikšanas.

“The Institute for Human Rights and Business” (IHRB) un “The Sustainable Shipping Initiative” (SSI) sadarbībā ar “The Maritime Anti-Corruption Network” (MACN) no 2022. gada septembra līdz 2023. gada februārim aptaujāja gandrīz 5000 jūrnieku, un šis pētījums atklāj, ka 71% jūrnieku, no kuriem nelikumīgi iekasēta darbā iekārtošanas maksa, par to nav ziņojuši, un vairumā gadījumu tas noticis tāpēc, ka viņi nav zinājuši, kur var ziņot par šādu pārkāpumu.

“Nevienam darba ņēmējam nevajadzētu maksāt par iekārtošanu darbā, tomēr realitāte ir tāda, ka pārāk daudz jūrnieku joprojām turpina saskarties ar nelikumīgo praksi – maksas pieprasīšanu par iekārtošanu darbā,” saka IHRB vecākais padomnieks F. House. “Pētījums atklāj, cik izplatītas ir jūrnieku rekrutēšanas maksas, kam beidzot ir pienācis laiks pielikt punktu, tāpēc mēs turpināsim strādāt, lai nodrošinātu jūrnieku tiesību ievērošanu.”

NO JŪRNIĒKU, KURU IDENTITĀTE IR AIZSARGĀTA, ATBILDĒM UN APTAUJAS JAUTĀJUMIEM

Respondents no Indijas:

“Indijā nav darba tiem jūrniekiem, kuri nedod kukuli, tikai nauda jūs var nogādāt darbā uz kuģa.”

Respondents no Lietuvas:

“Neesmu redzējis nevienu uzņēmumu, kas nemaldinātu jūrniekus vai neizspiestu no viņiem naudu.”

“Nautilus International” ģenerālsekretārs Marks Dinkinsons: “Saskaņā ar Konvenciju par darbu jūrniecībā maksas iekasēšana no

jūrniekiem par pieņemšanu darbā ir stingri aizliegta, bet, ja šī prakse ir tik plaši izplatīta, kā liecina pētījums, tad valdībām un kuģošanas nozarei ir steidzami un apņēmīgi jārikojas, lai izskaustu šādu nelikumīgu rīcību.”

“Kompāniju kukuļošanas un korupcijas apkarošanā ir nepieciešama jūrnieku iesaistīšanās, tāpēc turpmākajos gados MACN sadarbība ar jūrniekiem ievērojami paplašināsies,” teikts MACN ziņojumā

Lai atbrīvotu nozari no nelikumīgas maksas par pieņemšanu darbā un mazinātu piespiedu darba risku jūrnieku vidū, pētījumā norādīti svarīgākie veicamie soļi un sniegti ieteikumi.

Kuģošanas sabiedrībām jānodrošina, ka no jūrniekiem, lai noslēgtu līgumu par darbu uz to kuģiem, netiek pieprasīta darbā pieņemšanas maksa.

Kuģošanas kompāniju klientiem, tostarp fraktētājiem, preču pārvadātājiem un tirgotājiem, kā arī konteinerkravu īpašniekiem ir jāveic uzticamības pārbaude cilvēktiesību jomā saskaņā ar ANO Uzņēmējdarbības un cilvēktiesību pamatprincipiem visās to vērtību ķēdēs.

Tā kā saskaņā ar Konvenciju par darbu jūrniecībā ir aizliegts ieturēt maksu par pieņemšanu darbā, atbildīgajām institūcijām ir jāizmeklē visi ziņojumi par šādas maksas iekasēšanu.

Izcelsmes valstīm, tas ir, valstīm, kur atrodas darbā iekārtošanas aģentūras, ir jānodrošina, ka šīs aģentūras no jūrniekiem neiekasē maksu par iekārtošanu darbā, un, kas svarīgi, tām par šādu praksi jāpiemēro sodi.

Vajadzīga daudz lielāka jūrnieku, valsts iestāžu, kuģu operatoru un kravu īpašnieku izpratne par darbā pieņemšanas maksas iekasēšanas nelikumību.

Vajadzīgi efektīvi mehānismi, lai sodītu aģentūras, kas pārkāpj šos noteikumus, un tiesiskā aizsardzība jūrniekiem, kuri samaksājuši nelikumīgu maksu par pieņemšanu darbā, tostarp, iespējams, darba devējiem atlīdzinot viņiem jau samaksāto naudu.

Jūrniekiem ir jāzina, kā un kur ziņot par šādu praksi.

IHRB 14. jūnijā Pasaules forumā par atbildīgu pieņemšanu darbā rīkos divpusēju paneļdiskusiju par jūrniekiem un darbā pieņemšanas maksu. ■

Vai jūrnieki ir tikai prece?

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas gada kopsapulcē, sarunājoties ar kapteiņiem par viņu darbu jūrā, nācās dzirdēt visai skumju un reizē ļoti satraucošu atziņu: kapteinis uz kuģa vairs nav situācijas noteicējs, visu nosaka kuģa operators, kas pakļauj kapteini un viņa apkalpi biznesa spiedienam. Lai turētos pretī šim spiedienam, kas reizēm var apdraudēt pat jūrnieku drošību, kapteinim vajagot pamatīgi izturīgu mugurkaulu, spēju vajadzības gadījumā pateikt nē, rēķinoties, ka ar šādu rīcību viņš var nonākt kuģu īpašnieku melnajā sarakstā. Jaunais IMO ģenerālsekretārs Arsenio Domingess ir uzsvēris, ka jūrniekiem nekad nevajadzētu kļūt par biznesa upuriem, taču šķiet, ka pārāk bieži viņi tieši tādi diemžēl ir.

Ielūkojos interneta dziļēs, lai noskaidrotu, ko par šo problēmu raksta starptautiskā jūrniecības prese. Tiešām raksta un Latvijas jūras virsnieku veikto apstiprina gan kapteiņi Dānijā, Apvienotajā Karalistē, Nīderlandē un Zviedrijā, gan ASV, Austrālijas un Singapūras jūrnieki. Secinājums ir viens: no kuģu īpašniekiem līdz fraktētājiem jūrniekus uztver tikai kā preci, un tieši tāpat ir ar karoga valstīm, kuru pienākums būtu nodrošināt jūrnieku sociālās un nodarbinātības pamattiesības, taču tās diemžēl paliek uzņēmējdarbības ēnā.

Gadījās lasīt kāda kapteina skumjās pārdomas par tēmu jūrnieks kā prece, kurš pēc traģiskā notikuma Sarkanajā jūrā, kad hutiešu izšautās raķetes izdzēsa vairāku tirdzniecības kuģa "True Confidence" jūrnieku dzīvību, žurnālistiem intervijā teica, ka ir grūti būt optimistam, ja redz, ka kuģu īpašnieki piespiež kuģu apkalpes šķērsot kara darbībai pakļautās teritorijas, domājot vienīgi par kravu iespējami ātrāku piegādi patērētājam. Tas ir tik nepareizi, tomēr pārāk daudziem kuģu īpašniekiem, kompāniju vadītājiem, fraktētājiem, apdrošinātājiem un karoga valstīm, kas ir atbildīgas par sociālo un darba pamattiesību ievērošanu, jūrnieki ir tikai prece un ienesīga biznesa nodrošinājums.

Nav jāveic pētījumi un aptaujas, jo fakti runā paši par sevi, un kuģošanas nozares realitāte ir tāda, ka lielākā daļa jūrnieku nenāk no tās valsts, zem kuras karoga viņi strādā, un ļoti daudzos gadījumos tieši tāpēc tiek pārkāptas jūrnieku darba un sadzīves tiesības, bet šie pārkāpumi



paliek ārpus institūciju redzesloka, ko dažreiz mēdz dēvēt arī par "jūras aklumu". Savukārt aptaujās, ko veic visdažādākās profesionālās jūrniecības organizācijas, jūrnieki norāda, ka visbiežāk sūdzēties par šo nomācošo situāciju un darba devēja pārkāpumiem ir bezjēdzīgi.

IMO, izrādot savu labo gribu uzlabot situāciju jūrnieku darba tirgū, atkal un atkal atkārtoti labi iegaumēto atziņu: "Mums ir jāpieliek visas pūles, lai nepārprotami darītu zināmu vēstījumu, ka kuģniecība un jūrnieki, visi mūsu jūrniecības profesionāļi

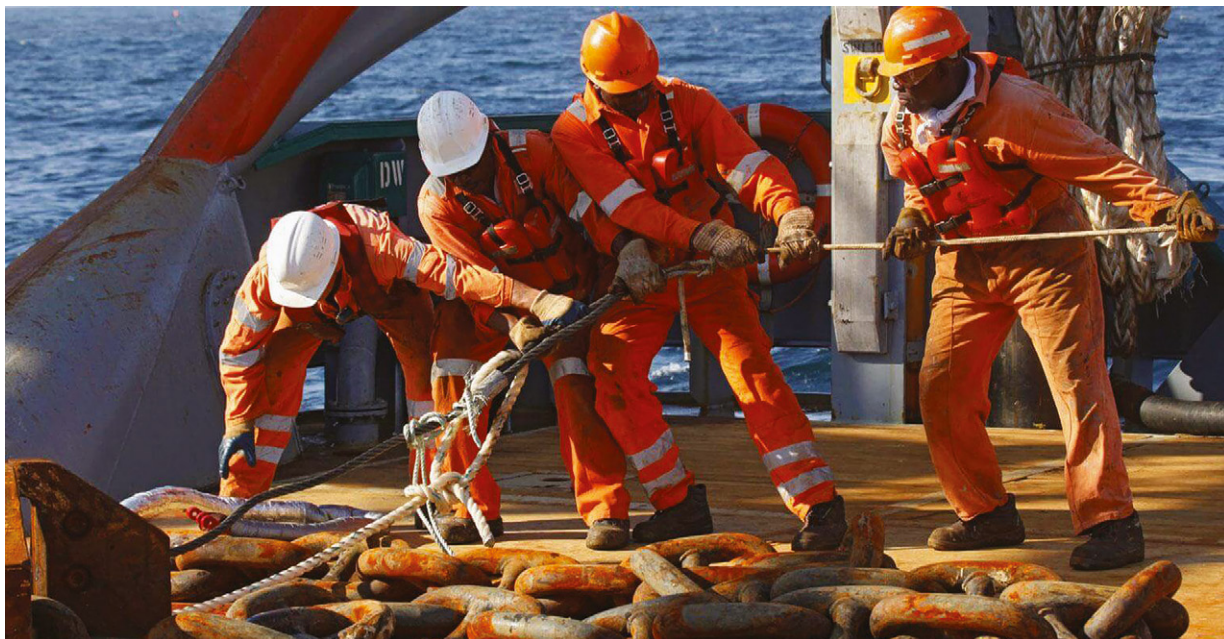
ir galvenie darbinieki. Viņi ir svarīgi piegādes ķēdēm un jūras noturībai un drošībai."

Nav jau gluži tā, ka starptautiskās organizācijas nevēlētos mainīt situāciju jūrnieku darba tirgū, par ko liecina IMO un Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) apņemšanās dubultot savu sadarbību un vienošanās par darba programmu trīspusējā apvienotajā darba grupā, lai risinātu jūrnieku jautājumus un "cilvēka faktoru".

2022. gada oktobrī jau sākās trīspusēja sadarbība starp Starptautisko Transporta darbinieku federāciju (ITF), Starptautisko Jūrniecības darba devēju padomi (IMEC) un Starptautisko Kuģniecības palātu (ICS), lai panāktu, ka arodbiedrības, darba devēji un valdības kopīgi izstrādā jaunu sociālo līgumu jūrniekiem, kura pamatā būtu taisnīga galveno darbinieku – jūrnieku – rekrutēšanas un nodarbinātības jautājumu risināšana.

Sagaidāmi apjomīgi grozījumi STCW konvencijā un STCW kodeksā

No šā gada 5. līdz 9. februārim notika IMO Cilvēka faktora, apmācības un sardzes pildīšanas apakškomitejas (HTW 10) sēde, kurā tika likts pamats visaptverošai STCW konvencijas un STCW kodeksa pārskatīšanai, vienojoties par ceļvedi, metodiku un konkrētu jomu sarakstu. STCW konvencija starptautiskā līmenī nosaka pamatprasības jūrnieku sagatavošanai, sertificēšanai un sardzes pildīšanai. Kuģošanas drošības



komiteja (MSC 105) jau 2022. gadā uzdeva HTW apakškomitejai veikt visaptverošu STCW konvencijas un kodeksa pārskatīšanu, lai pielāgotu spēkā esošos globālos jūrnieku apmācības standartus jaunajām tendencēm, norisēm un problēmām jūrniecības nozarē.

Darba gaitā apakškomiteja vienojās pārskatīt 22 konkrētas konvencijas un kodeksa jomas, īpaši pievēršot uzmanību apmācības prasībām attiecībā uz jaunajām tehnoloģijām uz kuģiem, e-sertifikācijai, garīgajai veselībai un dzimumu sensibilizācijai. Publicēts ceļvedis, kurā izklāstīts rīcības grafiks, kas paredz līdz 2025. gada pavasarim konstatēto trūkumu saraksta veidošanas pabeigšanu (HTW 11), bet līdz 2027. gada pavasarim pabeigt grozījumu un rezolūciju teksta projekta izstrādi (HTW 13). Kā daļu no STCW konvencijas un kodeksa visaptverošas pārskatīšanas apakškomiteja pabeidza darba uzdevumu projektu, kura mērķis ir iekļaut jaunas kompetences, lai palīdzētu reaģēt un novērst visa veida iebiedēšanu un uzmākšanos jūrniecības nozarē, tostarp seksuālus uzbrukumus un seksuālu uzmākšanos (SASH).

Apakškomiteja ņēma vērā sekretariāta saņemto informāciju par ziņojumiem attiecībā uz krāpnieciskiem kompetences sertifikātiem

un apliecinājumiem, kas konstatēti 2022. un 2023. gadā. Tā ir nopietna problēma, kas apdraud jūrnieku un kuģu drošību.

Covid-19 laiks liek domāt par jūrnieku tiesībām

Covid-19 pandēmijas laiks bija milzīgs pārbaudījums visiem, tas nešķiroja darba devējus un darba ņēmējus, tomēr, izvērtējot pandēmijas laiku, visbiežāk nonāks pie secinājuma, ka Covid-19 ir atklājis visai šokējošu attieksmi pret jūrniekiem no daudzu darba devēju puses. Taču ir kuģu īpašnieki, kas novērtē savus jūrniekus, rūpējas par viņiem un piekrīt viedoklim, ka jūrnieku darba apstākļi ir jāuzlabo, lai tie ne tikai atbilstu minimālajām prasībām, bet pārsniegtu obligātos standartus. Tikai tad, ja vārdi pārtaps jēgpilnā rīcībā, gūs atbalstu no valdībām un citām ieinteresētajām pusēm, pienāks laiks, kad pret jūrniekiem vairs neizturēsies kā pret precī.

“Nautilus International” ģenerālsekretārs Marks Dinkinsons uzsver, ka arodbiedrības ir jūrnieku balsis. “Es bieži rakstu par arodbiedrību izaicinājumiem, partnerību un sociālo dialogu ar darba devējiem, no kuriem daļa, šķiet, nenovērtē sadarbību ar mums kā ar savu darbinieku balsi. Daži notikumi 2023. gadā,

kad tika ierobežotas jūrnieku tiesības, kas izraisīja arī plašsaziņas līdzekļu interesi, apliecināja, ka arodbiedrības nevar ignorēt, jo mums ir tiesības veikt protesta akcijas. Un ne tikai, jo mūsu instrumentu klāsts pieaug arī citos veidos. Arodbiedrību kustība visā pasaulē veido saikni ar institucionālajiem investoriem, un tie ir cilvēki, kuri savu naudu iegulda pensiju fondos, ko dažkārt dēvē arī par darba ņēmēju kapitālu. Arodbiedrības aktīvi seko vides, sociālajiem un pārvaldības faktoriem, reaģējot uz tiesvedību pēc lieliem ļaunprātīgas rīcības un alkātības skandāliem, paūžot bažas par korporatīvo pārvaldību, trūkumiem kompāniju valdēs, direktoru nesamērīgu atalgojumu un uzņēmējdarbības ietekmi uz vidi.

Arī 2024. gadā joprojām ir pilnīgi skaidrs, ka jūrnieku tiesību jautājums jāsakārto. Ir jānācās no Covid-19 pandēmijas un no apkalpju maiņas krīzes, ko piedzīvoja kuģošanas nozare. Mēs nevaram turpināt ignorēt jūrnieku pamattiesības un izturēties pret viņiem ar nicinājumu. Ja nozare problēmas ignorēs vai nespēs jēgpilni reaģēt, tai jāatceras, ka mūsu instrumentu komplektā ir daudz rīku, daži no tiem patiešām ļoti spēcīgi, un mēs mācēsīm tos izmantot!”

Sagatavoja Anita Freiberga

Skaidra komunikācija dod labākus garīgās veselības rezultātus

Gaidot rindā pie ārsta, pavisam nējauši iesākās saruna ar kādu jaunu vīrieti. Izrādījās, viņš ir jūrnieks, strādā starptautiskajā tirdzniecības flotē par matrozi. Jānis (vārds mainīts, jo cilvēks vēlējas palikt anonīms) atzina, ka otro mēnesi ir krasā un veselības problēmu dēļ spiests apmeklēt ārstus. "Nervi galīgi čupā," viņš teic. "Vispār nevaru saprast, kas notiek, netieku ar sevi galā, uz kuģa visādas dumjas domas nāca galvā. Laikam jau kovida sekas, jo pandēmijas laikā uz kuģa nācās pavadīt septiņus mēnešus, nezinot, kad varēšu norakstīties." Kad jautāju, vai uz kuģa viņš par savām problēmām runājis ar kapteini vai kādu citu cilvēku, Jānis atbildēja, ka nav jau nekāds mikstmiesis, ir kārtīgs čalis, tāpēc pašam jātiek ar visu galā, bet esot nenormāli grūti. Šī saruna rosināja painteresēties, kādas sekas kovids ir atstājis uz jūrnieku mentālo veselību, un dažādas aptaujas un pētījumi rāda: jūrnieki uzskata, ka Covid-19 ir būtiski negatīvi ietekmējis viņu garīgo veselību, bet par to, kā cīnīties pret depresiju uz kuģiem un samazināt pašnāvību skaitu jūrnieku vidū, īstas skaidrības nav, jo cik cilvēku, tik problēmu.

Bieži tiek uzskatīts, ka jūrnieki darbā ir pakļauti gan fiziskiem, gan psiholoģiskiem apdraudējumiem, tomēr atšķirībā no fiziskās veselības jūrnieku garīgajai veselībai līdz šim ir pievērsta mazāka uzmanība. Ir maz sistemātiskas, padziļinātas garīgās veselības problēmu cēloņu un veicinošo faktoru analīzes.

Jūrniekus nomāc vientulība un ilgas pēc mājām

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas kopsapulcē 15 aktīvie kapteiņi aizpildīja aptaujas anketu, kurā bija 13 jautājumi saistībā ar jūrnieku garīgo veselību: vai pašiem kapteiņiem un viņu apkalpes locekļiem ir bijušas psiholoģiska rakstura problēmas (četri kapteiņi atbildēja, ka problēmas bijušas pašiem, 11 uz šo



Igors Pavlovs.

jautājumu atbildēja noraidoši); vai pēdējo divu trīs gadu laikā jūrniekiem biežāk bijušas psiholoģiskās problēmas (8 – jā, 7 – nē); vai kapteiņi vajadzības gadījumā zina, kur meklēt palīdzību (12 – jā, 3 – nē); vai apkalpe ir informēta, kur vajadzības gadījumā meklēt palīdzību (jā – 14, nē – 2); vai zināt, kā atpazīt, ka cilvēkam radušās psiholoģiska rakstura problēmas (jā – 15); vai zināt, kā rīkoties, ja cilvēkam ir nepieciešama psiholoģiska palīdzība (jā – 15); vai psiholoģisku problēmu atpazīšanu māca medicīniskajos kursos (jā – 10, nē – 5); vai, jūsuprāt, kovids ir ietekmējis jūrnieku garīgo veselību (jā – 9, nē – 4, nav viedokļa – 1); vai vērojama tendence, ka pēc kovida jūrnieki izlemj pamest



A-53 "Virsaitis" komandiera pilnvaras saņem kapteinleitnants Mareks Kibeļskis.

jūru (jā – 1, nē – 14). Tāpat kapteiņi atbildēja, ka psiholoģiskas problēmas vairāk skar ierindas jūrniekus, bet astoņi kapteiņi atzina, ka psiholoģiskas problēmas piemeklē arī virsniekus, un tikai divi kapteiņi norādīja, ka problēmas ir arī kadetiēm. Visvairāk psiholoģiskas problēmas ir jūrniekiem vecumā no 18 līdz 30 gadiem (9 atbildes), vecumā no 30 līdz 50 gadiem (8 atbildes) un 50+ (3 atbildes). Uz jautājumu, par ko visvairāk sūdzējušies apkalpes locekļi, kapteiņi atbildējuši, ka mēdz būt dažādi iemesli: ierobežojumi, tas, ka nevar nokāpt krastā, izolētība, problēmas ar maigu, ilgs laiks uz kuģa, skumjas pēc mājām, darba samaksa, liela slodze, vientulība, sakaru trūkums ar ģimeni, savstarpējās attiecības uz kuģa, vakcinācijas jautājums, finansiālās problēmas (kadetiēm), veselības problēmas ģimenē, problēmas mājās un arī zobu sāpes.

Liela nozīme krīzes vadībai

Norvēģijas apdrošināšanas sabiedrība "Marine Benefits AS" finansēja pētījumu, kurā tika pētīts, kā izmaiņas psihosociālajā darba vidē un politikā ietekmē jūrnieku garīgo veselību. Pētījuma mērķis bija noskaidrot Covid-19 pandēmijas ietekmi uz to starptautisko jūrnieku garīgo veselību, kuriem bija izšķiroša loma globālās tirdzniecības uzturēšanā pandēmijas laikā.

Aptaujā piedalījās 17 860 jūrnieku, kuri strādā uz 44 starptautiskiem tirdzniecības kuģiem un pārstāv 154 tautības. Analizējot jūrnieku atbildes, pētījums parādīja, ka jūrnieku vidū vērojams stress, trauksme un depresija. Pētījuma pamatā bija trīs neatkarīgu mainīgo lielumu kopumi: Covid-19 pandēmijas radītās sekas, vispārējā psihosociālā darba vide uz kuģa un sociālekonomiskie mainīgie lielumi.

Pētījumā tika konstatēts, ka skaidra komunikācija no darba devēju puses dod labākus garīgās veselības rezultātus jūrnieku vidū, savukārt

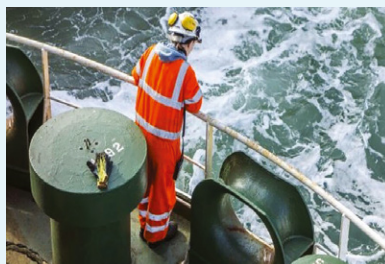
darba devēju klusēšanas un jūrnieru problēmu nerisināšanas politikai ir būtiska negatīva ietekme uz garīgo labklājību. Pētījums arī parādīja, ka garīgās veselības stāvoklis ir atšķirīgs tiem, kuri atrodas uz kuģa, un tiem, kuri atrodas uz sauszemes, taču abās grupās vērojams augsts stresa līmenis.

Pētījums ļauj secināt, ka krīzes vadībai kuģniecības uzņēmumos vienmēr ir svarīga loma nelabvēlīgu garīgās veselības rezultātu mazināšanā. Darba devēju skaidra komunikācija un drošības jautājumu uzsvēršana uz kuģa ir efektīva stratēģija, lai veicinātu jūrnieru garīgo labklājību. Tomēr kavēšanās ar apkalpju maiņu, kas arī pēc pandēmijas nav pilnībā novērsta, negatīvi ietekmē garīgās veselības stāvokli, un tas izgaismo nepieciešamību pēc globālas sadarbības un visaptverošiem nolīgumiem, lai aizsargātu starptautiskos jūrnierus krīžu laikā.

Kopīgumā ierakstītas jūrnieru tiesības uz veselības aprūpi

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieru arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs uzskata, ka ir ļoti svarīgi, lai jūrnieram kontrakta parakstīšanas laikā būtu zināmi arī kopīguma nosacījumi, jo ir svarīgi zināt noteikumus.

Igors Pavlovs: "Reizēm jūrnieram rodas veselības problēmas. Saskaņā ar kopīgumu darba devējam ir pienākums risināt jūrniera veselības problēmas, ja tādas ir radušās. Viena situācija ir tad, ja kuģis atrodas okeāna vidū, tad pirmo palīdzību sniedz īpaši apmācīts virsnieks. Pavisam cita situācija, ja kuģis atrodas ostā, tad jūrnieram ir tiesības krastā apmeklēt ārstu, bet darba devējam nav tiesību to liegt. Taču darba devējam tas nav izdevīgi, un viņš nevēlas to pieļaut – jo vairāk būs šādu gadījumu, jo lielākas nākamajā gadā būs apdrošināšanas izmaksas. Protams, trīsdesmit un trīsdesmit piecu gadu vecumā cilvēkam ir daudz mazāk veselības problēmu nekā piecdesmit un sešdesmit gadu vecumā, taču dzīve rāda, ka jaunākie jūrnieri kautrējas runāt par savām veselības problēmām, savukārt vecākie nevēlas apmeklēt ārstu, jo



baidās zaudēt darbu. Atkal un atkal jūrnieriem lieku pie sirds – ar veselību nedrīkst jokoties! Un vienmēr aicinu atcerēties, ka nekādā gadījumā jūrnieram nedrīkst kontrakta beigās norakstīties no kuģa, ja ir slims. Kāpēc? Bet, ja cilvēks ir norakstīts no kuģa slimības dēļ, viņam krastā pienākas kompensācija, bet ja viņš no kuģa norakstīts pēc kontrakta izbeigšanās, tad nekāda kompensācija nepienākas, neskatoties uz to, ka viņš ir slims, jo juridiski to nevarēs pierādīt. Īpaši tad, ja tā ir kāda nopietna veselības problēma vai smaga slimība. Nekādā gadījumā nedrīkst klusēt un kautrēties, bet tādi gadījumi tomēr notiek, un tad cilvēki meklē arodbiedrības palīdzību, savukārt mēs meklējam izeju no situācijas un



LKKA gada kopsapulce.

pierādījumus, ka cilvēks jau uz kuģa nav juties īsti labi, zvanām viņa kolēģiem, apjautājamies, pārlicināmies. Cilvēki parasti ir gatavi mutiski apliecināt situāciju, bet neviens to nevēlas darīt rakstiski, jo baidās, kā uz to raudzīsies darba devējs. Mīļais draugs, no tavas liecības taču ir atkarīgs tas, vai tavs kolēģis saņems veselības kompensāciju, bet diemžēl ar to ir ļoti sarežģīti.

Slēdzot līgumu, jūrnierus parasti visvairāk interesē alga, varbūt vēl arī darba laiks, cik dienas nedēļā jāstrādā, un viss. Tādu jautājumu, kāda manai ģimenei būs kompensācija, piemēram, manas nāves gadījumā, cilvēki parasti neuzdod, jo šādu situāciju pat domās nepieļauj, bet kopīgumā tāds punkts ir obligāts, un arodbiedrība šajā ziņā runā kā jūrniera pārstāvis, sākot no algām un darba nosacījumiem līdz kompensācijām slimības vai nāves gadījumā. Ja darba devējs uzdod jautājumu, vai tad visi jūrnieri ir slimi, tad parasti atbildu, ka šis nav pareizs jautājums, jo neviens nevar paredzēt, kādas situācijas var izveidoties. Starptautiskajā tirdzniecības flotē sešdesmit procenti kuģu strādā ar kopīgumu, bet četrdesmit procentiem kopīguma nav, ir tikai kontrakts starp jūrnieru un darba devēju, kur iekļauti tikai paši minimālākie nosacījumi."

Jūras spēku karavīrus nopietni testē

Arī karavīri nav no cita materiāla veidoti, kā viņi var tikt galā ar emocionālo spriedzi? Jūras spēku kuģa

▶▶▶ 26. lpp.

▶▶▶ 25. lpp.

A-53 "Virsaitsis" komandieris kapteinleitnants Mareks Kibeļskis atzīst, ka tas ir ļoti komplicēts jautājums. "Pirms uz misiju dodas kāds no mūsu Nacionālo bruņoto spēku karavīriem, viņš tiek pamatīgi testēts. Ja psihologs pasaka, ka šajā karavīrā saskata risku, tāpēc viņu labāk nesūtīt misijā, jo saasinātas situācijas gadījumā varētu sagaidīt neadekvātu rīcību, uz misiju viņa vietā dodas cits karavīrs. Ja šāda situācija izveidojusies jau misijas laikā, sauszemes karavīru ir vieglāk nomainīt. Ar Jūras spēku karavīriem ir pavisam savādāk, jo mēs strādājam īpašos apstākļos, mūsu jūrniekus nemaz nav tik viegli aizstāt, īpaši jau tad, ja cilvēks ir kādas noteiktas sfēras speciālists, tāpēc pirms došanās ilgākā pārgājienā vai misijā psihologs katru testē un dod savu slēdzienu, ieteikumu lielāku vērību pievērst vienam vai otram jūrniekam, kura psiholoģiskais stāvoklis var radīt problēmas. Tad kuģa komandieris nopietni analizē psihologa slēdzienu, lai izdarītu savus secinājumus. Par cilvēkiem vienmēr ir jādomā, ne tikai dodoties misijās. Kad esam krastā, parasti eskadra vai kuģis organizē dažādus saliedēšanās pasākumus, kopā ar citiem kuģiem vai paši savā starpā rīkojam sporta sacensības, reizēm noīrējam autobusu un braucam ekskursijā, ja vajag, uzdziedam arī karaoki, un to visu darām, lai cilvēki atslēgtos no darba rutīnas."

Vienas atbildes nav, bet risinājumi jāmeklē

Ikvienam cilvēkam, un jūrnieki nav izņēmums, svarīga ne tikai fiziskā labklājība, bet arī laba garīgā veselība. Pasaulē, kurā trauksme ir kļuvusi par ikdienu visu vecumu cilvēkiem un profesiju pārstāvjiem, jūrnieki ir īpašas kategorijas ļaudis, jo atrodas īpašos apstākļos, ilgstoši strādājot jūrā uz kuģiem, projām no ģimenes un draugiem, tāpēc viņu vajadzības vienmēr jāuztver nopietni, bet problēmas iespējami ātri jāpamana. Un par problēmām nav jāklusē. Kā teica kapteinis Imants Nartišs, ja uz kuģa kādam apkalpes loceklim rodas problēmas, vajag nākt parunāties ar kapteini. Vajag runāt! ■

Anita Freiberga

Glābšanas riņķis jūrniekiem

Garīgās labklājības krišanās kļūst par aizvien lielāku problēmu jūrniecības nozarē. Saskaņā ar pētījumu, ko publicējusi starptautiskā jūras labdarības organizācija "Sailors' Society" kopā ar Jēlas universitāti, vairāk nekā 25% jūrnieku ir depresijas pazīmes, un 45% no tiem, kas ir ziņojuši par depresijas simptomiem, nekad nav lūguši palīdzību. Pētījums parāda, ka 17% jūrnieku bija trauksme un 20% bija pašnāvnieciski nodomi, un tiek uzsvērts, ka salīdzinājumā ar citām grupām jūrniekiem, īpaši gados jauniem, ir lielāka iespēja piedzīvot garīgās veselības problēmas. Salīdzinājumā ar citām strādājošo grupām, piemēram, ar naftas un gāzes nozares darbiniekiem, jūrniecībā bija lielāka depresijas un trauksmes izplatība, tāpēc jūrnieku garīgās veselības uzlabošanai nevajadzētu būt tikai morālam pienākumam, tai jābūt reālai rīcībai no visiem kuģošanas un starptautisko jūras pārvadājumu biznesā iesaistītajiem. Diemžēl ir radies priekšstats, ka gadījumā, ja jūrnieki atzīs savas garīgās veselības problēmas, viņus uzskatīs par vājākiem nekā krastā strādājošos.

"Mēs saprotam, ka kuģošanas kompānijas varētu būt piesardzīgas, daļoties ar informāciju par savu jūrnieku garīgās veselības stāvokli, jo baidās zaudēt reputāciju, taču tagad runa nav par kādas kompānijas pārārdīšanos sliktā gaismā, bet gan par to, kā kopīgiem spēkiem uzlabot situāciju jūrā, lai jūrniekiem mazinātu depresiju," teikts pētījumā. "Kuģošanas nozarei ir jāīsteno skaidri un stingri norādījumi par garīgo veselību. Visiem jūrniekiem bez maksas jānodrošina konfidenciali 24 stundu emocionāls atbalsts, darba devējam ir jānodrošina, ka darba un dzīves apstākļi atbilst MLC standartiem."

Saskaņā ar jūrnieku palīdzības līnijas "Seafarer Help" apkopoto informāciju arī Covid-19 pandēmija ir atstājusi sekas un ļoti ietekmējusi jūrniekus, paaugstinot stresa līmeni, trauksmi par veselību un ģimeni, asāk izjūtot

sociālo izolāciju, palielinot garīgo un fizisko nogurumu, kā arī konfliktus kuģa apkalpes starpā.

Drošības pamatā ir garīgi līdzsvaroti jūrnieks

Pirms pieciem gadiem "Sailors' Society" sāktā programma "Wellness at Sea" ir lielisks piemērs tam, kā nozare var sniegt garīgās labklājības atbalstu apkalpēm ne tikai pandēmijas laikā, bet arī regulāri, ik dienas. "Wellness at Sea" apmācības programma paredzēta, lai palīdzētu jūrniekiem rūpēties par savu veselību un labklājību uz kuģa. Tā tika izstrādāta, reaģējot uz nozares aicinājumu risināt jūrnieku garīgās veselības problēmas un ar tām saistītos riskus, strādājot jūrā. Lielākajai daļai incidentu, kas notiek jūrā, par iemeslu visbiežāk nosauc cilvēka kļūdu, taču ne vienmēr tiek pievērsta vajadzīgā uzmanība tam, kas tad īsti izraisīja cilvēka kļūdu. Nogurums, slikta garīgā veselība, stress un vēl daudzas citas problēmas var ietekmēt jūrnieku ikdienas darbu, tāpēc jūrnieku biedrība apzinājās, ka ir vajadzīga programma, ar kuras palīdzību varētu vispirms identificēt problēmas un meklēt risinājumus, lai novērstu risku rašanos. Programmas mērķis ir agrīni identificēt garīgās veselības problēmas, pirms tās sākušas ietekmēt jūrnieku dzīvi, kuģa un kravas drošību, sniegt zināšanas un prasmes tiem jūras virsniekiem, kuri ir atbildīgi par jūrniekiem uz kuģa. Tādas problēmas kā vientulība un atšķirtība no draugiem un ģimenes noved pie situācijas, ka daudzi jūrnieki pamet jūras karjeru, bet agrīni identificējot šīs problēmas un palīdzot kapteiņiem un vecākajiem virsniekiem tās risināt, ir daudz lielākas iespējas nodrošināt pozitīvu iznākumu.

Jūrnieku apmācībā akcents tradicionāli vienmēr ir bijis likts uz jūrnieku profesionālajām prasmēm, bet labklājības dienesti lielākoties ir

reaģējuši tikai tad, kad problēmas jau ir radušās, tāpēc "Wellness at Sea" ievieš pilnīgi jaunu filozofiju, atzīstot, ka, lai veiksmīgi vadītu kuģi no punkta A uz punktu B, bez profesionālajām zināšanām ir nepieciešama arī izpratne par kultūru, emocionālā inteliģence, sociālās komunikācijas prasmes un garīgā labsajūta.

Apmācības kurss ir pieejams divos līmeņos: virsnieku programma un kadetu programma, kas sastāv no pieciem moduļiem, kuru pamatā ir piecas labklājības jomas – sociālā, emocionālā, fiziskā, intelektuālā un garīgā. Dalībnieki iesaistīsies praktiskās un teorētiskās nodarbībās, pētīs dažādus jautājumus, tostarp saziņu un konfliktu pārvaldību darba vietā, garīgās veselības identificēšanu un atbalstu, piemērotību darbam uz kuģa un jūrnieku pamattiesības. Programma izstrādāta, lai apzinātos, cik svarīga drošībai ir apkalpe, kuras garīgās vajadzības tiek apmierinātas. Programma koncentrējas uz cilvēkiem kā centrālo punktu, ap kuru griežas nozare.

Šī programma palīdz uzturēt jūrnieku fizisko un garīgo sagatavotību, izmantojot apmācības sesijas un tiešsaistes palīdzības līnijas.



Programmas izveidotāji cer, ka tā varētu pozitīvi ietekmēt jūrnieku mentālo veselību.

Komunikācija sniedz drošības sajūtu

"Es izbaudu savu darbu, bet būt prom šajos Ziemassvētkos būs patiešām grūti, jo līdz aprīlim neatgriezīšos mājās pie ģimenes," saka kāds jūrnieks.

"Ziemassvētki bērniem ir tik maģisks laiks, un grūti pat iedomāties, cik smagi būs būt šķirtai no viņiem. Man viņu šausmīgi pietrūks," atzīstas trīs bērnu māte, kura strādā uz kuģa jūrā.

Šādas un līdzīgas ziņas nāk no jūrā strādājošajiem, kuri jūtas nomākti un nelaimīgi.

Pirms četriem gadiem "Sailors' Society" izveidoja "Peer-to-Peer

Support Group", kas jūrniekiem dod iespēju sazināties ar saviem vienaudžiem, tērzēt, diskutēt un dalīties ar savu pieredzi, lai atbalstītu cits citu. Lūk, dažas no atsauksmēm.

"Pāris apkalpes locekļu man pastāstīja, ka ir tāda "Peer-to-Peer Support Group" programma, kurā arī es varu iesaistīties. Tas bija lielisks palīgs pirmajos mēnešos, strādājot uz kuģa, jo es varēju sarunāties ar jūrniekiem visā pasaulē un saņemt viņu padomus."

"Kā sievietei jūrā man ir bijušas grūtības pēdējo divu kontraktu laikā, tāpēc ir tik noderīgi, ja varu vērsties pie citām sievietēm, kuras arī strādā jūrā, jo viņas mani saprot, mēs varam dalīties savā pieredzē un palīdzam cita citai. Lai gan neesam bijušas pazīstamas, ir izveidojusies lieliska saikne, kas palīdz uzturēt možu garu."

Programma nodrošina jauno draugu kopienu tikai tiem, kas strādā jūrā. Šo četrus gadus laikā ir izveidotas gandrīz 100 "Peer-to-Peer Support Group" atbalsta grupas, piemēram, ir grupas tikai sievietēm jūrniecēm, kadetiņiem, kapteiņiem, jūrnieku ģimenēm un tiem, kas iesaistīti Ukrainas konfliktā. ■

"Not On My Watch" un "SeafarerHelp" devušās cīņā par jūrnieku mentālo veselību

Lai cīnītos pret jūrnieku pašnāvības gadījumiem un depresiju, 2019. gadā "The Mission for Seafarers" uzsāka divas kampaņas:

"SeafarerHelp", kas ir 24 stundu tālruna palīdzības līnijas pakalpojums un piedāvā bezmaksas profesionālus padomus jūrniekiem;

"Not On My Watch", kas ir projekts, ko labdarības organizācija veic jūrnieku garīgās veselības jomā.

Kampaņa "Not On My Watch" sākās pēc tam, kad sociālajos tīklos tika publicēta fotogrāfija, kurā redzams pie kuģa borta pakāries jauns jūrnieks. "Redzot šo fotogrāfiju, es biju neizsakāmi sarūgtināta. Kāds taču mīlēja to puisi, vai tā bija viņa māte, sieva, bērni vai vēl kāds cits. Ja būtu bijuši cilvēki, kas varētu viņam palīdzēt, iespējams, tas nenotiktu," teica "The Mission

for Seafarers" projekta vadītāja Velša. Pēc incidenta viņa uzsāka kampaņu, lai labklājības un garīgās veselības apmācība jūrniekiem būtu obligāta, pirms viņi paraksta kontraktu un dodas strādāt jūrā. Garīgās veselības tests būtu obligāts, līdzīgi tam, kā obligātas ir fiziskās veselības pārbaudes. "The Mission for Seafarers" aicina IMO noteikt šo procedūru par obligātu.

Līdz šim kampaņas atbalstam ir saņemti aptuveni 3000 jūrnieku paraksti, taču "Sailors' Society" facebook vietnē var lasīt arī šādus un līdzīgus jūrnieku komentārus: "NĒ! Mums NAV vajadzīga vēl viena obligāta apmācība! Šī mācību pārslodze noteikti veicina spiedienu un spriedzi, ar ko mēs kā jūrnieki saskaramies. "The Mission for Seafarers" vajadzētu koncentrēties uz problēmas CĒLOŅIEM, nevis piespiest jūrniekus uz jaunām apmācībām!"

Tomēr Velšas kundze nav noskaņota padoties un vēlas iegūt nepieciešamo atbalstu arī no citām organizācijām, arodbiedrībām un nozares ieinteresētajām personām. Pagaidām kampaņas "SeafarerHelp" un "Not On My Watch" turpina izglītēt nozari par joprojām jutīgo jūrnieku mentālās veselības jautājumu, kas ietver plašu problēmu spektru. Te nav vienas ātras un vienkāršas receptes. Garīgās veselības pētniecība un profilakses pasākumi ir ļoti svarīgi, lai palīdzētu grūtībās nonākušiem jūrniekiem, neaizmirstot, ka apkalpes garīgā labklājība ir izdevīga arī darba devējiem.

Gandrīz 6% nāves gadījumu jūrā ir saistīti ar pašnāvību, liecina "The Mission for Seafarers" publicētais pētījums. "Viena pašnāvība jau ir par daudz, bet tas, ka sešas reizes vairāk nāves gadījumu jūrā ir saistīti ar pašnāvību, parāda, cik neatliekams ir jautājums par garīgo veselību jūrā." ■

▶▶▶ 1. lpp.

Ar svešiem karogiem braukāties nevar

Latvijas Kruizjahtu asociācijas prezidents un burāšanas skolas "Nautica.lv" dibinātājs Askolds Hermanis atgādina, ka, pērkot laivu, galvenie zemūdens akmeņi būs ar reģistrāciju zem Latvijas karoga un laivas komplektāciju un tehnisko stāvokli. "Ja trūks kādi dokumenti, tad laivu Latvijā pierēģistrēt nevarēs, savukārt ar citu zemju karogiem braukāties nevar, ja vien neesat attiecīgās valsts rezidents vai ar turieni nav kāda cita valstiska līmeņa saite. Tāpēc, pērkot laivu te, pērciet ar Latvijas reģistrāciju vai veiciet galīgo nomaksu, tiklīdz laiva ir Latvijas reģistrā uz jūsu vārda. Pērkot tur, rūpīgi jāsapagatavo visi nepieciešamie dokumenti, lai nesānāktu tā, ka paliekat bez reģistrācijas un tiesībām kuģot. Par tehnisko stāvokli – ir eksperti, kas var palīdzēt visu saprast," skaidro Askolds.

Jūras administrācijas valdes loceklis Edgars Gļajenko ir pārliecināts, ka cilvēkam ļoti svarīgi būtu ne tikai ievērot Latvijas likumus, bet arī apzināties, ka to darīt ir pašsaprotami, jo tikai tad, ja katrs no mums ievēros noteikumus, mēs spēsim sakārtot savu valsti.

"Ejot laikam un uzlabojoties dzīves apstākļiem, aizvien vairāk cilvēku pievēršas dažāda veida aktivitātēm, arī tām, kas saistītas ar burāšanu, laivošanu un citām ūdens aktivitātēm. Pēdējo gadu laikā Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistram aizvien biežāk tiek uzdoti jautājumi, kas saistīti ar buru jahtu un atpūtas kuģu izmantošanu Latvijas ūdeņos, jo īpaši par atpūtas kuģiem ar Zviedrijas karogu jeb tiem, kas iegādāti Zviedrijā," saka Edgars Gļajenko. "Bieži Jūras administrācijai tiek pārņemts, ka esam ļoti piekasīgi un prasīgi attiecībā uz peldlīdzekļu reģistrāciju vai pārreģistrēšanu, īpaši to peldlīdzekļu, kas, iespējams, iegādāti Zviedrijā.

Šajā gadījumā vajadzētu atkārtot sen zināmo un viest skaidrību:

- peldlīdzekli izmantos tikai kā atpūtas līdzekli, vai arī
- peldlīdzekli izmantos komercdarbībai, tātad – pasažieru pārvadāšanai komerciālā nolūkā (peļņas gūšanai).

i UZZIŅAI

Īsumā par noteikumiem. Iepriekš Latvijā ne-reģistrētam atpūtas kuģim vai jahtai pirms reģistrācijas zem Latvijas karoga ir jāveic pirmreizējā apskate, ko veic LJA Kuģošanas drošības departaments. Šī apskate ir obligāta, neskatoties uz peldlīdzekļa izmantošanas mērķi.

Gadījumā, ja jahta tiks izmantota komercdarbībai, peldlīdzeklis Kuģošanas drošības departamentam būs jāuzrāda regulārai apskatei, lai veiktu drošības pārbaudes un visu ar to saistīto.

Detalizētāk ar noteikumiem var iepazīties Ministru kabineta noteikumos Nr. 201 (Noteikumi par atpūtas kuģu drošību), MK noteikumos Nr. 467 un Jūras kodeksā.

Piemienētajos divos peldlīdzekļu izmantošanas gadījumos reģistrācijas varianti zem Latvijas karoga nedaudz atšķiras ne tikai pēc reģistrācijas kārtības un dokumentu derīguma termiņa, bet arī attiecībā uz LJA Kuģošanas drošības departamenta pārbaudēm."

Pirms pirt jahtu, vajag konsultēties!

"Esam dzirdējuši, ka burātāju sabiedrībā ir dažādi viedokļi par peldlīdzekļu reģistrāciju, bet jo īpaši par esošo kārtību buru atpūtas kuģiem, kas iegādāti Zviedrijā un kuģo ar Zviedrijas karogu. Vēlreiz varam atkārtoti paskaidrot par reģistrācijas niansēm, tomēr Jūras administrācija jebkurā gadījumā iesaka ikvienam interesentam, pirms iegādāties peldlīdzekli, vērsties pie kompetentiem Jūras administrācijas speciālistiem, lai konsultētos par reģistrācijas niansēm," skaidro Edgars Gļajenko.

Zviedrijā atpūtas kuģi var tikt reģistrēti gan Zviedrijas Kuģu reģistrā (Swedish Register of Shipping – Transportstyrelsen), gan Zviedrijas valdības deleģējuma ietvaros trijās nevalstiskajās organizācijās – "Svenska Kryssarklubben", "Svenska Seglarforbundet" un "Svenska Batunionen".

- Pirms atpūtas kuģa (jahtas) iegādes Zviedrijā būtu vēlams pārliecināties, ka jahta ir reģistrēta kādā no iepriekš minētajām organizācijām un ka tiek iegādāta no šajās organizācijās reģistrēta īpašnieka.
- Lai jahtu varētu reģistrēt Latvijā, personai, kura to iegādājusies,

Kuģu reģistrā būs jāiesniedz:

- 1) "Iesniegums atpūtas kuģa reģistrācijai" (tas pieejams Latvijas Jūras administrācijas mājaslapā – www.lja.lv);
- 2) izslēgšanas apliecība no Zviedrijas Kuģu reģistra vai izslēgšanas apliecinājums no kādas no trim nevalstiskajām organizācijām;
- 3) pirkuma līgums starp personu, kura vēlas reģistrēt jahtu Latvijā, un izslēgšanas dokumentā norādīto jahtas īpašnieku tās izslēgšanas brīdī (pušu parakstu īstumam uz līguma jābūt notariāli apliecinātam);
- 4) pieņemšanas – nodošanas akts; kā arī
- 5) jāuzrāda Zviedrijas puses izdots "International Certificate for pleasure craft", kas apliecina, ka jahta ir reģistrēta Zviedrijas valdības deleģējuma ietvaros (tas nav nepieciešams, ja jahta ir izslēgta no Zviedrijas Kuģu reģistra);
- 6) jāveic jahtas tehniskā inspekcija, kas ir VSIA "Latvijas Jūras administrācija" Kuģošanas drošības inspekcijas kompetencē.

i UZZIŅAI

2024. gada 18. aprīlī stājās spēkā VSIA "Latvijas Jūras administrācija" maksas pakalpojumu cenrāža grozījumi, kas publicēti oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis" <https://www.vestnesis.lv/op/2024/75.4>

2024. gada 16. aprīlī pieņemti Ministru kabineta noteikumi Nr. 235 "Grozījumi Ministru kabineta 2021. gada 21. decembra noteikumos Nr. 854 "Valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Jūras administrācija" maksas pakalpojumu cenrādī", kas precizē VSIA "Latvijas Jūras administrācija" maksas pakalpojumu cenrādi un tā piemērošanas kārtību.

"Ikvienam, kurš uzskata Jūras administrāciju par birokrātisku un represīvu institūciju, vēlamies atgādināt, ka mūsu visu kopīgs uzdevums ir nodrošināt kuģošanas drošību, būt atbildīgiem par savu un līdzcilvēku drošību, kā arī rīkoties saskaņā ar Latvijas valsts likumiem," saka Edgars Gļajenko. ■

Anita Freiberga

Jūrnieku garīgās veselības tiesību aizstāvība

Pasaules Garīgās veselības fonds uzsver, ka garīgā veselība ir universālas cilvēktiesības, katra cilvēka lielākā vērtība, tāpēc ikviens ir pelnījis, lai viņa veselība, neatkarīgi no vecuma, dzimuma, sociālās un etniskās piederības, tiktu pienācīgi aprūpēta.

Saskaņā ar ANO augstā cilvēktiesību komisāra biroja (OHCHR) datiem vairāk nekā viens cilvēks no desmit dzīvo ar garīgās veselības traucējumiem, prioritāte vienmēr ir fiziskā veselība, bet garīgās veselības ārstēšanas iespējas ir nepiedodami vājas, jo īpaši tas attiecas uz valstīm ar zemiem un vidējiem ienākumiem. Tāpat valda gana daudz aizspriedumu saistībā ar cilvēka garīgo veselību, kad cilvēki ar garīgās veselības problēmām joprojām tiek pakļauti dažādiem cilvēktiesību pārkāpumiem, diskriminācijai un stigmatizācijai, kas notiek globālā mērogā. Tomēr garīgās veselības stāvoklis nekad nedrīkst būt par iemeslu cilvēktiesību ignorēšanai vai cilvēku atturēšanai no atklātām sarunām par savu veselību. Medicīniski apstiprināts, ka cilvēki, kuri dzīvo ar garīgās veselības problēmām, biežāk saskaras arī ar fiziskās veselības problēmām, un tas nereti noved pie pārāgas nāves.

Ārī “Lloyd’s Register Foundation” ziņojums parāda, ka psiholoģiskās labklājības uzturēšanai ir svarīga loma drošības standartu uzturēšanā. Ziņojuma rezultāti liecina, ka, lai uzlabotu apkalpes drošību, psiholoģiskā labklājība ir jāuzskata par tikpat svarīgu kā fizioloģiskā veselība.

Noslēgtā vidē, strādājot jūrā uz kuģiem, kur jūrnieki piedevām ir iesaistīti ļoti atbildīgā darbā, nodrošinot kuģošanas un miljoniem vērtas kravas drošību, viņu emocionālais stāvoklis un garīgā veselība ir kritiski svarīgi kopējai drošībai. Taču ārsti ir satraukti par to, ka veselības ziņā jūrniekiem nemaz tik labi neklājas, īpaši pēc Covid-19 pandēmijas, kad daudziem vērojams fiziskā un garīgā spēka izsīkums, trauksmes un garīgās veselības problēmu pieaugums. Par to, ka jūrnieki īsti labi nejutās, liecina arī jūrnieku laimes indeksa regulāra monitorēšana, kas parādā, ka laimes līmenis ir krities visās kategorijās.

Viens no iemesliem, kas ietekmē jūrnieku garīgo veselību un rada bažas par jūrnieku labklājību un drošību, ir darbs 20+ stundas dienā. Šāda prakse ir pretrunā ar MLC konvencijas noteikumiem, bet jūrnieki ziņo, ka bieži tā ir realitāte un kuģa. Viņi pauž neapmierinātību, ka vecākajiem virsniekiem, šķiet, nerūp šis pārslodgots darba grafiks un darba un atpūtas laiks pastāv tikai uz papīra, kas ir nepārprotams noteikumu pārkāpums.

Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) uzsver, ka jūrnieku tiesību neievērošana ir ne tikai nelikumīga, bet arī rada nopietnus draudus drošībai. Saskaņā ar ITF datiem jūrā ir garīgās veselības krīze, jo depresija skar 25%, trauksme 17%, bet domas par pašnāvību 20% jūrnieku. Pierādīts, ka ir šādi veicinošie faktori:

- darba vides apstākļi, tostarp ar aprūpi nesaistīta darba kultūra;
- vardarbība darbā;
- apmācības trūkums, iestājoties ievērojamiem augsta riska periodiem reisa pagarināšanas laikā.

Tāpat jūrnieki ir pakļauti arvien lielākam spiedienam veikt papildu uzdevumus bez pietiekama atpūtas laika vai apmācības.

Covid-19 pandēmija parādīja, ka jūrnieku aizsardzībai ir vajadzīga lielākas tiesības un pilnvaras, jo īpaši svarīgi tas ir krīzes apstākļos. Līdz šim IMO 63 dalībvalstis ir ratificējušas ILO rezolūciju par jūrnieku atzīšanu par galvenajiem darba ņēmējiem. Cerams, ka tas novērsīs turpmākas humanitārās krīzes nākotnē krīžu apstākļos.

ILO Īpašā trīspusējā komiteja jau 2022. gada maijā apstiprināja astoņus svarīgus grozījumu Konvencijā par darbu jūrniecībā (MLC 2006), kas ietver stingrākas juridiskās prasības, lai jūrnieki varētu piekļūt medicīniskajai aprūpei krastā, nodrošinot, ka veselības aprūpe ir pieejama visiem jūrniekiem, tostarp sievietēm.

Svarīgas izmaiņas pārtikas un ēdināšanas noteikumos ietver uzlabotu piekļuvi bezmaksas augstas kvalitātes dzeramajam ūdenim un sabalansētas, uzturvielām bagātas pārtikas nodrošināšanu. Zīmīgi, ka izmaiņas MLC nosaka, ka obligātas ir jūrnieku tiesības uz sociālo savienojamību, tostarp piekļuvi internetam uz kuģa.■

ITF info

Kā apvaldīt dusmas?

Visi esam piedzīvojuši situācijas, kurās citādi nespējam reaģēt, kā vien dusmojoties. Saskaņā ar “Global Psychology Alliance” teikto, dusmas ir sajūtas, ko raksturo naidīgums pret kādu, kurš ir tīši kaitējis vai jūs aizvainojis. Reizēm dusmas var būt konstruktīvs līdzeklis negatīvu jūtu mazināšanai un pat veicināt problēmu risināšanu, tomēr reizēm tās ir tik spēcīgas, ka aizmiglo prātu, aptumšo spriedumus un saspilē attiecības. Šādas pārmērīgas dusmas var radīt arī milzīgas problēmas vispirms jau pašam dusmu emocijās ierautajam cilvēkam. Vienas no dusmu sekām ir, piemēram, paaugstināts asinsspiediens, kas var kavēt kognitīvās spējas un negatīvi ietekmēt vispārējo fizisko un garīgo veselību.

“Global Psychology Alliance” speciālisti ikvienam iesaka strādāt ar sevi, lai mācītos pārvaldīt un kontrolēt savas dusmas, jo tas ir ceļš uz emocionālo līdzsvaru un veselīgākām attiecībām. Dusmu pārvaldīšana nebūt nav pilnīga dusmu apspiešana, jo centieni nekad nedusmoties faktiski nav realizējami, bet tā ietver emociju konstruktīvu novirzīšanu, nepakļaujoties kontroles zaudēšanai. Dusmu regulēšana un to veselīga izteikšana var uzlabot attiecības, palīdzēt sasniegt mērķus un veicināt harmoniskāku dzīvi.

Viens no galvenajiem dusmu izraisītājiem darbavietā var būt stress, kam pamatā ir pārmērīga darba slodze, neatbilstoši darba apstākļi, nedroša darba vide vai izaicinoša mijiedarbība ar kolēģiem.

Vēl viens dusmu iemesls var būt slikta pārvaldība: vadības neefektīvs darbs, kritika bez konstruktīvas atgriezeniskās saites, neskaidri norādījumi, pilnvaru ļaunprātīga izmantošana, neapmierinātība ar procedūras, negodīga attieksme, nenovērtēts darbs un atbalsta trūkums.

▶▶▶ 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

Nereti saspīlējumu darba vietā rada arī ārējie faktori, ko cilvēks darba vidē ienes, piemēram, no savas personīgās dzīves, un tad negaidītas dusmas vai agresiju var izraisīt pat šķietami nenozīmīgi notikumi.

Padomi, kā pārvaldīt un kontrolēt dusmas

- Koncentrējieties uz savu elpu: ieelpojiet lēnām un dziļi, pēc tam izelpojiet caur muti.
- Nēsājiet nelielu priekšmetu, kuram varat pieķerties un koncentrēties ikreiz, kad izjūtat dusmas.
- Atslābiniet muskuļus: iesaistieties progresīvā muskuļu relaksācijā, apzināti sasprindzinot un pēc tam pakāpeniski atslābinot dažādas ķermeņa muskuļu grupas pa vienai.
- Uzrakstiet savas domas: tveriet savas emocijas un uzrakstiet tās uz papīra. Tas palīdzēs nomierināt prātu un pārdomāt apstākļus, kas izraisīja jūsu emocijas.
- Veiciet fiziskus treniņus: viena no efektīvām dusmu pārvaldīšanas metodēm ir negatīvās enerģijas novirzīšana caur fiziskiem vingrinājumiem.
- Papemiet pārtraukumu: pārtraukums no dusmu cēloņa ļauj nomierināties un atjaunot emocionālo līdzsvaru.
- Praktizējiet problēmu risināšanu: sadaliet sarežģītas problēmas mazākās daļās, izdomājiet dažādas pieejas un novērtējiet katra varianta iespējamus rezultātus.

Visbeidzot, dusmu pārvaldīšana ir izšķiroša, lai saglabātu veselīgas attiecības un vispārējo labklājību. Ir svarīgi atcerēties, ka dusmas ir normāla emocija, taču tas, kā mēs izvēlamies uz tām reaģēt, var būtiski mainīt mūsu un apkārtējo cilvēku dzīvi. ■

Tikai domāšanas maiņa uzlabos darba kultūru un drošību

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs ir neatkarīga institūcija, kas veic nelaimes gadījumu izmeklēšanu aviācijas, jūras un dzelzceļa nozarēs un atrodas Satiksmes ministrijas pārraudzībā, kura uzrauga Transporta nelaimes gadījumu izmeklēšanas biroja naudas plūsmu.

Jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanu Latvijā veic Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļa saskaņā ar standartiem, kas definēti Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) 2008. gada 16. maija Rezolūcijā MSC.255(84) "Starptautisko standartu un ieteicamās prakses kodekss jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai" (negadījumu izmeklēšanas kodekss), izmantojot metodoloģiju, kas noteikta Eiropas Komisijas 2011. gada 9. decembra Regulā Nr. 1286/2011, "ar ko pieņem jūras negadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas kopējo metodoloģiju, kas izstrādāta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2009/18/EK 5. panta 4. punktu (Izmeklēšanas metodoloģija). Jūras negadījumu izmeklēšanas procesu reglamentē Ministru kabineta 2011. gada 12. jūlija noteikumi Nr. 561 "Jūras negadījumu un jūras incidentu izmeklēšanas kārtība".

Saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un Latvijas Republikas normatīvajiem aktiem Jūras nodaļas speciālisti veic jūras negadījumu un incidentu sākotnēju izvērtēšanu, sagatavo izmeklēšanas ziņojumus un izstrādā rekomendācijas, ziņo Satiksmes ministrijai, Eiropas Komisijai, EMSA un IMO par Latvijas Republikas teritorijā notikušajiem jūras negadījumiem un incidentiem, kā arī par citās valstīs notikušajiem jūras negadījumiem un incidentiem, ja tajos ir iesaistīti Latvijas Republikas karoga

kuģi, analizē jūras negadījumu un incidentu cēloņus, sistematizē un uzglabā informāciju par visiem jūras nozares negadījumiem un incidentiem, kā arī datus par notikušajiem jūras negadījumiem un incidentiem ievada Eiropas Komisijas, Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) digitālajā sistēmā EMCIP (*European Maritime Casualty Investigation Platform*), kā arī IMO digitālajā sistēmā GISIS (*Global Integrated Shipping Information System*).

Zvejnieki atrodas riska zonā

2024. gada 20. martā Latvijas Zivrupnieku savienības gada sapulcē citu jautājumu starpā tika apspriesti arī zvejnieku darba drošības un drošas darba vides jautājumi. Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja Jūras nodaļas pārstāvis iepazīstināja sapulces dalībniekus ar zvejniecības nozares negadījumu statistiku. Prezentācijā tika apspriesti daži fakti un secinājumi no negadījumu izmeklēšanas materiāliem. Notika uzdevokļu apmaiņa par dažādiem nozares darba drošības jautājumiem, tai skaitā par darba drošības dokumentāciju, trešo



juridisko personu izmantošanu darba vides uzraudzībā un citiem aktuāliem jautājumiem, tika panākta sākotnējā vienošanās par turpmāku sadarbību, lai uzlabotu kopējo drošības kultūru nozarē.

Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas vadītājs Aleksandrs Pavlovičs uzskata, ka sadarboties ir ļoti nepieciešams, jo situācija zvejniecības nozarē drošības standartu ieviešanā ir visai bēdīga. "Pirmām kārtām mēs iedziļināties zvejas un zvejnieku drošības aspektos un izvērtējam, kāda ir patiesā situācija zvejniecības nozarē," saka Aleksandrs Pavlovičs un uzsver, ka saistībā ar zvejnieku drošības jautājumiem pastāv vairāki mīti.

Viens no mītiem, ko nācies dzirdēt no nozares pārstāvjiem: ja zvejnieks ir sertificēts atbilstoši SCTW konvencijas prasībām un viņam ir kompetences sertifikāts, tad gadījumā, ja darbā uz kuģa ar viņu kaut kas slikts atgadās, pats vien vainīgs, jo, visticamāk, nebūs ievērojis drošības standartus. Tur it kā varētu būt zināma loģika, jo, piemēram, ja ņemsim ikdienas ceļu satiksmes lietas, tad cilvēkam, kurš ieguvis auto vadītāja tiesības, nav viens taču katru dienu īpaši neatgādina, ka nedrīkst braukt pie sarkanās gaismas, tāpat arī nevajadzētu sertificētam zvejniekam atkal un atkal atgādināt par noteikumu ievērošanu, jo viņš taču ir sertificēts drošības jautājumos. Tomēr Pavlovičs uzsver, ka tā īsti vis nav, te darbs un procedūras drīzāk ir tādas kā profesionāliem autovadītājiem – tālbraucējiem un autobusu šoferiem, kuriem aktuāli tādi faktori kā nogurums, darba slodze, laika apstākļi un vēl daudz kas cits.

Pēc konkrēta negadījuma, kļūdas vai incidenta, komunicējot ar zvejniekiem, nākas dzirdēt: jā, bija kļūda, tā diemžēl notiek, tas pieder pie lietas, jūra ir jūra, cilvēks taču ir pieredzējis, sertificēts, un negadījums notika tikai nejaušības pēc. "Kad sākam iedziļināties visos procesos, kāpēc noticis tas vai cits negadījums, izrādās, ka gluži tā vis nav, ir nepareizi uzskatīt, ka zvejniekam drošībai darbā uz kuģa pietiek tikai būt sertificētam, jo darba process ir atkarīgs arī no citiem apstākļiem," saka Pavlovičs. "Nenosaukšu nevienu



Aleksandrs Pavlovičs.

konkrētu kompāniju, nevienu kuģi, pat nevienu negadījumu, bet pilnīgi godīgi teikšu, ka saistībā ar reālu, nevis formālu darba drošības ieviešanu uz zvejas kuģiem notiek haoss. Ir tāds jēdziens kā drošības kultūra. Ja runājam par transporta un satiksmes nozari, tad tā var būt zemā līmenī, var būt augstā līmenī, bet, ja runājam par zvejas kuģiem un zvejas nozari, varu teikt, ka drošības kultūras vienkārši nav. Varbūt ir izņēmumi kompānijās, kurās neesam bijuši, par to neņemam spriest, bet, kad pēc incidenta sākam pētīt zvejas kuģu un kompānijas darba drošības dokumentāciju, tad redzam, ka formāli visas procedūras ir ievērotas, formāli it kā viss būtu kārtībā, bet faktiski tā tas nav."

Statistika runā pati par sevi

Aleksandrs Pavlovičs uzsver, ka Latvijā ir ļoti bēdīga nelaimes gadījumu statistika darba vietās, un te runa nav tikai par zvejniecības nozari, bet rūpniecību kopumā, pēc nāves gadījumu un smagu nelaimes gadījumu skaita Latvija atkal ieņem pirmo vietu Eiropā. Saskaņā ar "Eurostat" datiem bojā gājušo skaits darba vietās Latvijā ir aptuveni 2,5 reizes lielāks nekā vidēji Eiropas Savienībā un četras reizes lielāks nekā tādās valstīs kā Zviedrija un Vācija. 2021. gadā letālo nelaimes gadījumu skaits uz 100 000 nodarbināto svārstījās no aptuveni viena Nīderlandē, Grieķijā, Somijā, Zviedrijā un Vācijā līdz vairāk nekā četriem Latvijā. Citā "Eurostat" publicētajā datu kopā, kas pazīstama kā "standartizētais incidentu rādītājs", Latvija ir ierindota trešajā vietā aiz Lietuvas un Maltas

attiecībā uz nāves gadījumiem darba vietās. 2021. gadā augstākais standartizētais letālo nelaimes gadījumu biežums darbā tika reģistrēts Lietuvā (5,45 nāves gadījumi uz 100 000 nodarbināto), sekoja Malta (4,98 nāves gadījumi), Latvija (4,73 nāves gadījumi) un Francija (4,45 nāves gadījumi). Savukārt Zviedrijā, Grieķijā, Vācijā, Somijā un Nīderlandē tika reģistrēti zemākie rādītāji starp ES dalībvalstīm — 2021. gadā uz 100 000 nodarbināto personu bija mazāk par 1,2 letāliem nelaimes gadījumiem.

"Kā redzam, statistika ir ļoti bēdīga. Eiropā esam pirmajā vietā nelaimes gadījumu skaita ziņā, kas attiecināmi tieši uz darba drošības ieviešanu, pareizāk sakot, uz drošības neieviešanu. Pasaulē gan mums priekšā vēl ir Āfrikas valstis," saka Aleksandrs. "Un te esam nonākuši pie otrā mīta, proti, ka ārzemniekiem ar darba drošību ir vēl sliktāk nekā mums. Ja raugāties uz statistiku, no 2011. līdz 2024. gadam tieši uz zvejas kuģiem gājuši bojā astoņi zvejnieki, no tiem viens pazudis bez vēsts. Uz citiem Latvijas karoga kuģiem nav bijuši jūrnieku nāves gadījumi, tātad visi nāves gadījumi uz Latvijas karoga kuģiem notikuši vienīgi uz zvejas kuģiem. Neņemam spriest, tas ir slikti vai labi, taču, ja ņemam vērā, ka pēc oficiāliem datiem Latvijas zvejas flotē ir mazāk par četrdesmit zvejas kuģiem, kuru garums pārsniedz 24 metrus, un salīdzinām ar citu valstu skaitliski lielām zvejas flotēm, tad esmu pārliecināts, ka astoņi bojā gājušie ir pat ļoti daudz. Pārsvārā visos gadījumos zvejnieki gāja bojā, pārkrītot pār bortu vai iekrītot ūdenī pie piestātnes starp kuģiem. Četras gadījumos no astoņiem nelaimē bija vainojams alkohols.

Protams, var jau teikt, ka ārzemniekiem ir vēl sliktāka situācija, britiem, piemēram, pēdējo divdesmit gadu laikā gājuši bojā 135 zvejnieki, ko nekādā ziņā nevar salīdzināt ar mūsu astoņiem, taču jāņem vērā, ka 2022. gadā Apvienotās Karalistes zvejas flotē bija reģistrēts 5541 zvejas kuģis. Neņemam salīdzināt efektivitātes un drošības rādītājus, bet fakts, ka mums uz zvejas kuģiem notiek nelaimes gadījumi, kas beidzas ar nāvi, ir negatīvi vērtējams."

▶▶▶ 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

Galvenais, lai dokumenti kārtībā

Jūras negadījumu izmeklēšanas nodaļas vadītājs Aleksandrs Pavlovičs uzsver, ka biroja kompetencē nav pārbaudīt kādas kompānijas zvejas kuģu drošības standartu ievērošanu vai salīdzināt to ar citas kompānijas reālo situāciju darba drošības jomā, tas paliek regulatoru, tas ir, Jūras administrācijas un, pēc piekritības, Darba inspekcijas ziņā. "Mēs ejam uz kuģiem, kad jau noticis negadījums, un šajā ziņā varu teikt, ka situācija ir ļoti bēdīga. Paskaidrošu, kāpēc. Ja Google ievada meklēšanas vārdus "nopirkt darba drošības dokumentāciju", piedāvājums ir ļoti plašs un, sākot no 28 eiro, šādus dokumentus it kā pilnā komplektā var brīvi nopirkt. Visos gadījumos, ko izmeklējam, zvejas kompānijas dokumentu pakotni bija nopirkušas, tā bija solīda biežuma mape, kur varēja atrast pilnīgi visu, sākot no kovida drošības procedūrām vai drošības, strādājot ar datoru (kā sargāt muguru), un beidzot ar visām citām darba drošības procedūrām. Šos dokumentus var uzrādīt inspektoriem, kuri atzīmē, ka dokumentācija ir kārtībā, lai gan ir bijuši gadījumi, kad dokumenta tekstā palicis ieraksts "velkonis" un neviens nav papūlējies to nomainīt pret "zvejas kuģis". Bēdīgi, ka visos gadījumos, kad esam gājuši uz kuģiem, nācies secināt, ka dokumentu pakotne neatbilst patiesībai. Labākajā gadījumā tur var atrast Eiropas drošības bukletu kopijas un standarta frāzes, ka vajag būt uzmanīgam, izvairīties no cilpām un strādāt ar cimdium. Bet tad, kad notikusi nelaime, nāves gadījums, kad cilvēks ar zvejas aprīkojumu aizrauts pāri bortam, uz elementāru jautājumu, vai konkrētai trosei saskaņā ar darba procedūrām tur vajadzēja atrasties, neviens nemācēja atbildēt. Un tāda situācija tika konstatēta nevis vienā, bet visos gadījumos, ko pa šiem gadiem esam izmeklējuši. Viss akcents tiek likts uz tām instrukcijām, ko prasa Ministru kabineta noteikumi, nevis uz darba drošību, kam nav nekādu rakstisku standartu: kādi bija bojā gājušā darba pienākumi, ko viņš izdarīja nepareizi. Mūsu birojs pēc katra konkrēta gadījuma var iesniegt tikai drošības ieteikumus, bet,



ja nav nekādu rakstītu standartu, kā cilvēkam jāstrādā, nevaram pat definēt to, kas ir pārkāpts. Šādos gadījumos zvejas nozares kompānijām sniedzam tikai vienu fundamentālu ieteikumu: savediet kartībā darba un darba drošības dokumentāciju uz kuģa, apmāciet cilvēkus un veiciet darba drošības kontroles pasākumus.

Pats nāku no Jūras spēkiem, daudzus gadus biju kuģa komandieris, tāpēc zinu, ka Jūras spēkos katram solim, ko sper, katram darba posmam, katrai procedūrai ir smalks apraksts, tāpēc katrs cilvēks zina, kas un kādā secībā viņam jādara konkrētajā brīdī. Uz Jūras spēku kuģiem gluži tapāt kā uz zvejas kuģiem strādā ar trāļiem, arī kara jūrnieki strādā ar trāļiem, tikai pretminu trāļiem, kas var būt kilometriem gari, tur ir troses, savienojumi, cits diezgan sarežģīts aprīkojums, bet pa visiem gadiem uz Jūras spēku kuģiem nav bijis neviens incidents. Esmu pārliecināts, tas tikai tāpēc, ka Jūras spēkos ir ļoti stingras instrukcijas, ko varētu pielīdzināt tehnoloģiskām kartēm, kur katra rīcība uz klāja, ko reizēm izpilda obligātā dienesta matrozis bez SCTW sertifikāta, ir noteikta

stingrā secībā, laikā un tiek stingri kontrolēta.

Kad par Jūras spēku instrukcijām izstāstīju zvejniekiem – nevis kā pārmetumu, bet kā informāciju, viņu pretarguments bija jautājums, cik bieži vispār Jūras spēki liek tos trāļus? Varbūt reizi mēnesī? Protams, cilvēkam, kurš to teica, bija taisnība – zvejnieki to dara katru dienu, kad ir sezona, viņi to dara dienā un naktī, bet tas jau nenozīmē, ka viņiem varētu pazemināt drošības standartus. Ja viņi to dara bieži, tad drošības standartiem vajadzētu būt vēl stingrākiem: cilvēka dzīvībai ir absolūta vērtība."

Riska izvērtējums

Un te mēs atkal atgriežamies pie Ministru kabineta noteikumiem, kas prasa darba instrukcijas, nevis darba drošības instrukcijas, ieskaitot aprakstus tam aprīkojumam, kas tiek izmantots uz kuģa. Diemžēl uz zvejas kuģiem pēc būtības nav ne darba instrukciju, ne darba drošības instrukciju!

"Darba vidē ir tāda moderna prasība kā riska novērtējums, kur daudzkrāsu tabulās tiek izvērtēti dažādi riski, kā arī sniegti ieteikumi, kā riskus novērst. Zvejniecības kompānijās, bet ne uz pašiem zvejas kuģiem, šādi riska novērtējuma dokumenti ir, kas ļauj domāt, ka tie tiek uzskatīti par darba drošības pamatu un it kā aizvieto darba drošības instrukcijas, taču tā tam nevajadzētu būt. Visās starptautiskajās un konvencionālajās darba drošības vadlīnijās riska

novērtējumu definē vienīgi kā platformu tālākai darba vides uzlabošanai – darba drošības instrukcijām un dokumentācijai. Gadījumos, kad lūdzām uzrādīt riska novērtējuma dokumentus, ne reizi uz zvejas kuģiem neatradām pat tematisku riska novērtēšanas lapu, kas attiecas uz konkrēto kuģi,” pauž A. Pavlovičs. “Mums arī bija pamatotas aizdomas, ka darba drošības žurnālos, kur zvejnieki parakstās par instruktāžu, paraksti bija viltoti, kas, iespējams, izdarīts jau *post-factum*, pēc negadījuma, kad dokumentus centās savest kārtībā. Mēs neesam policija, lai šādas lietas izmeklētu, ir institūcijas, kam būtu pienākums to pārbaudīt, varam vien atgādināt kuģu īpašniekiem un zvejas kuģu kapteiņiem, cik svarīgi ir visi drošības jautājumi un drošības noteikumu ievērošana, tāpēc nesakārtoti dokumenti un viltoti paraksti var ļoti skaudri atsaukties. Ceru, ka mēs tiksim sadzirdēti!”

Individuālais drošības aprikojums

Saskaņā ar likumdošanas aktiem zvejniekiem, strādājot uz augšējā klāja, nav obligāti jāvelk glābšanas veste, kaut gan elementāra loģika saka, ka to vajadzētu darīt. Pašu zvejnieku vidū valda uzskats, ka strādāt ar glābšanas vesti ir bīstamāk nekā bez tās. Zvejnieki apgalvo: “Visi tie vestes striķi var nokļūt darba aprikojumā, trosēs un savienojumos, padarot situāciju par bīstamu.” A. Pavlovičs atceras sarunu ar kādu darba drošības inspektoru, kurš veica inspekcijas dažādos ražošanas objektos. Viņš stāstīja, ka ļoti bieži ražošanas objektos no darbiniekiem nākas dzirdēt: ar griezējdisku ērtāk strādāt bez aizsargbrillēm, jo ar brillēm gluži neko nevar redzēt, bet neredzēt ir bīstami. Vēl kāds apgalvojis, ka, strādājot ar elektriskajiem nažiem, darba cimdi samazina pirkstu jutīgumu, tāpēc ar cimdiem izrādās strādāt bīstamāk nekā bez tiem. Atgriezoties pie jautājuma par glābšanas vestēm uz kuģiem, visiem nozarē ir zināms, ka modernās glābšanas vestes ir vieglas, tāpēc netraucē roku un ķermeņa kustībām, taču tās varētu būt diezgan dārgas. Te nu darba devējiem jāmeklē atbilde, vai iegādāties normālas glābšanas vestes, lai veicinātu to izmantošanu uz

kuģa, vai cerēt, ka ar darbiniekiem jūrā nekas nenotiks.

Turpinot sarunu par drošības kultūru, Aleksandrs Pavlovičs piemin, ka uz mūsu zvejas kuģiem vienkārši nav tāda aprikojuma kā individuālā vietas noteikšanas ierīce (PLB – *Personal Locator Beacon*), mobilā telefona lieluma ierīces, kas izstaro ar GPS radio signālu glābējiem, ja cilvēkam tā ir kabatā un viņš pārkritis pār bortu. Ierīce ļoti būtiski palielina cilvēka izdzīvošanas iespēju, jo glābēji zinās, kur meklēt. Šāda ierīce maksā, sākot no 200 eiro, kā vidējais kvalitātes mobilais telefons. Protams, šāds aprikojums nav obligāts, un kompānijas īpašnieks var uzdot sev un citiem retorisku jautājumu, vai kompānija var atļauties ieguldīt naudu aprikojumā, domājot par cilvēku drošību. Bet citās valstīs, kur ir, domājams, cits drošības kultūras līmenis, notiek iniciatīvas, kur valsts vai dažādi fondi (arī no Eiropas projektiem) iegādājas PLB saviem zvejniekiem, lai visiem būtu pa rokai. Šajā sakarā rodas arī jautājums par mūsu valsts un nevalstisko organizāciju potenciālu šajā jomā.

“Vēl uz mūsu kuģiem nav speciāla aprikojuma cilvēka izvilksanai no jūras atpakaļ uz bortu. Pēc pasaules statistikas datiem, pārkrišana pār bortu darba laikā ir tālu priekšā visiem citiem nelaimes gadījumiem uz zvejas kuģiem. Pastāv vienkārši un tehniski sarežģīti tehniskie līdzekļi, kas domāti ātrai un efektīvai rīcībai, lai satvertu ūdenī iekritušo zvejnieku un ievilkto viņu atpakaļ uz kuģa, bet ne uz Latvijas zvejas kuģiem. Tas noteikti nav augstas drošības kultūras elements,” saka Pavlovičs.

Ko tādā gadījumā var darīt tagad?

Aleksandrs Pavlovičs stāsta, ka, pirmkārt, tiek komunicēts ar atbildīgajām zivsaimniecības nozares struktūrām, bet pamatā aktīvāk vajadzētu iesaistīties Valsts darba inspekcijai, kuras uzdevums ir pārbaudīt darba drošības dokumentāciju. “Visos gadījumos, ko mēs esam izmeklējuši, tās ārpakalpojumu struktūras, diezgan nopietnas firmas, kuras līgumu ietvaros nodrošina zvejniecības kompānijām darba vidi, parasti nozūd no skatuves, kad

noticis nelaimes gadījums. Tie darba drošības eksperti mēnešiem neatbild uz biroja sūtītajiem jautājumiem, atsūta tādas atrunas kā “pie mums viss notiek saskaņā ar augstākajiem kvalitātes standartiem” vai atrunājas ar to, ka par līgumsaistībām atbildīgās personas atvaļinājušās no darba un nav zināms, kur tās atrodas. Secinājums te var būt tikai viens: tie ārpakalpojumu darba drošības



sniedzēji ļoti labi izprot reālo darba drošības situāciju un potenciālos juridiskos sarežģījumus, ja noticis negadījums. Rodas jautājums, vai Valsts darba inspekcija efektīvi kontrolē kopējo situāciju zvejniecības nozarē?

Kas attiecas uz zvejniecības kompānijām, jāsaprot, ka kuģu īpašnieki ļoti labi izprot situāciju, arī to, kāda drošības prakse ir ieteikta, nevis obligāta, un tad viņi naudu lieki netērē, tomēr redzu, ka daudziem no viņiem labā griba noteikti ir.”

Sarunas beigās atkal atgriežamies pie jau runātā, un A. Pavlovičs vēlreiz uzsver, ka drošības kultūra zvejniekiem ir nevis zemā līmenī, bet pēc būtības tādas vispār nav. “Zvejnieki ir pieredzējuši jūrnieki, kas jūrā pavadījuši desmitiem gadu. Diemžēl nelaimes gadījumi notiek arī ar ļoti pieredzējušiem jūrniekiem. “Jūra ir jūra, viss kas var notikt. Tā vienkārši notiek!” – tāda ir zvejnieku attieksme, uztvere un domāšana. Lai kaut kas mainītos, respektīvi, lai negadījumu statistika tuvotos nullei, ir jāmainās domāšanai, un ne tikai zvejniekiem, bet droši vien arī valsts līmenī. Mums nav gatavas receptes, bet zvejnieku darba drošībai ir ļoti liels izaugsmes potenciāls. Mēģināsim darīt to, kas ir mūsu spēkos.”

Anita Freiberga

Galvenā prioritāte ir jūrnieku drošība

1982. gada 10. decembrī stājās spēkā ANO Jūras tiesību konvencija, ko ratificējušas 168 valstis, un tās 17. pantā rakstīts:

“Miermīlīgas caurbraukšanas tiesības.

Saskaņā ar šīs konvencijas noteikumiem visu valstu kuģiem, gan piekrastes valstu, gan to valstu, kurām nav izejas uz jūru, ir miermīlīgas caurbraukšanas tiesības pa teritoriālo jūru.”

Kuģošana brīvība ir ne tikai pasaules drošības, bet arī labklājības pamatā, jo aptuveni 80% preču tiek pārvadāti pa jūrām. Diemžēl ģeopolitiskā situācija pasaulē, ignorējot ne tikai starptautiskās konvencijas, bet arī veselo saprātu, diktē pavisam citus noteikumus. Jau esošajiem karstajiem punktiem, kur jūrniekus un kuģošana drošību apdraud pirātu uzbrukumi, tagad klāt nāk arī hutiešu apdraudējumi Sarkanajā jūrā, kad kopš 2023. gada 19. oktobra hutieši ar Irānas atbalstu izvēršu vardarbīgus uzbrukumus komerciālajai kuģniecībai.

“The International Bargaining Forum” (IBF) sociālie partneri arvien vairāk ir nobažījušies par hutiešu veiktajām darbībām, kas apdraud tranzītā braucošo kuģu un jūrnieku drošību, tāpēc Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) un “The Joint Negotiating Group” nākušas klajā ar kopīgu paziņojumu par situāciju Sarkanajā jūrā.

UZZIŅAI

“The International Bargaining Forum” (IBF) ir institūcija, kas apvieno Starptautisko Transporta darbinieku federāciju (ITF) un starptautiskos jūrniecības darba devējus, lai risinātu darba ņēmēju darba tiesību jautājumus.

Pēc draudīgajiem incidentiem Sarkanajā jūrā un Adenas līcī, kas arvien vairāk apdraud jūrnieku drošību un labklājību, 2024. gada 12. martā sapulcējās “The IBF Warlike Operations Area Committee” (WOAC) un vienojās par papildu drošības pasākumiem.



Šāda rīcība bija nepieciešama, jo kopš iepriekšējā kopīgā paziņojuma konflikta reģionā diemžēl ir vēl vairāk saasinājies, uzbrukumi tirdzniecības kuģiem kļūst arvien biežāki. Traģisks piemērs ir hutiešu uzbrukums sauskravas kuģim “True Confidence”, kura rezultātā bojā gāja trīs jūrnieki un seši tika ievainoti. Pārējie apkalpes locekļi kuģi pameta. Anonīma ASV amatpersona informēja, ka “True Confidence” trāpīja nemiernieku izšauta raķete. Kuģim nodarīti nopietni bojājumi, un tas pārvietoja nekontrolēti. Nemiernieki veikuši arī citus gaisa triecienus, bet amerikāņu kuģi, kas veic drošības misiju Sarkanajā jūrā, notriekuši vienu ballistisko raķeti, trīs pretkuģu raķetes un sešus bezpilota lidaparātus.

“Kuģi, kas šķērso Sarkanā jūru un Adenas līci, ir hutiešu raķešu mērķis, un tas nopietni apdraud jūrnieku dzīvību. Mēs aicinām fraktētājus, operatorus un kuģu īpašniekus izvairīties no braukšanas caur šo teritoriju, lai neapdraudētu jūrnieku drošību turpmāku uzbrukumu gadījumā,” teikts IBF paziņojumā.

Reaģējot uz šiem uzbrukumiem, IBF WOAC ir paplašinājusi augsta riska zonu, iekļaujot tajā ne tikai jau iepriekš noteikto Adenas līci un apkārtējos ūdeņus, bet arī Sarkanās jūras dienvidu daļu, Bābelmandeba šaurumu un jūras drošības tranzīta koridoru (MSTC) visā Adenas līcī, kā arī noteikusi jūrniekiem tiesības atteikties

kuģot šajā teritorijā, nodrošinot viņiem repatriāciju uz uzņēmuma reģiona kompensāciju, kas līdzvērtīga divu mēnešu pamatalgai. Divu mēnešu pamatalgas kompensāciju nepiemēro, ja jūrnieku, saglabājot viņam tādu pašu dienesta pakāpi, algu un visus citus noteikumus, pārceļ uz citu kuģi, kas pieder tam pašam īpašniekam vai operatoram vai arī ir saistīts ar to pašu īpašnieku vai pārvaldnieku. Pārcelšanas laikā netiek zaudēti ienākumi, un darba devējs ir atbildīgs par visām izmaksām, kas radušās pārcelšanas laikā.

Pieņemot lēmumu noteikt jūrniekiem tiesības atteikties kuģot augsta riska zonā bija pārdomāts solis, apzinoties, ka tas varētu negatīvi ietekmēt globālo tirdzniecību, taču uzsvērot, ka jūrnieku drošība ir pirmajā vietā.

Jūrnieku drošība un aizsardzība ir globāla atbildība, kam nepieciešami globāli risinājumi, tāpēc IBF WOAC mudina starptautisko sabiedrību sadarboties ar vietējām pašvaldībām šajā reģionā, lai atbalstītu starptautisko kuģniecību un nodrošinātu jūrnieku drošību, lai kuģi varētu reģionu šķērsot tranzītā bez draudiem un agresijas, kā to nosaka starptautiskās tiesības.

“Kravas kuģa nolaupīšana, ko hutieši veica netālu no Jemenas, Sarkanās jūras dienvidos, ir ļoti nopietns incidents ar globālām sekām,” saziņas platformā “X” uzsvēruši Izraēlas bruņotie spēki.

IBF WOAC stingri nosoda hutiešu spēku rīcību, 2023. gada 19. novembrī nolaupot kuģi "Galaxy Leader", kura apkalpes locekļi joprojām tiek turēti par ģilniekiem. Sociālie partneri mudina visas valdības, kas ir ieinteresētas starptautiskajā kuģniecībā, darīt visu iespējamo, lai nodrošinātu kuģa "Galaxy Leader" un tā apkalpes tūlītēju atbrīvošanu, bet hutiešus nekavējoties pārtraukt naidīgas darbības.

Sarkanā jūra ir ļoti svarīgs jūrasceļš. Tā savieno Indijas okeānu ar Vidusjūru. Sarkanās jūras dienvidos atrodas Bābelmandebs šaurums, bet ziemeļos Suecas kanāls. Jūru ik gadu šķērso aptuveni 17 tūkstoši kuģu.

Sarkanā jūra ir svarīgs, bet tagad bīstams jūras ceļš

ANO dati liecina, ka pēc Jemenas hutiešu nemiernieku uzbrukumiem kravas kuģiem Sarkanajā jūrā komercpārvadājumu apjoms Suecas kanālā ir samazinājies par vairāk nekā 40%, konteinerkuģu skaits, kas katru nedēļu šķērso Suecas kanālu, samazinājies par 67% salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, bet naftas tranzīts sarucis par 18%. Kopumā caur Sarkanā jūru, kas savieno Eiropu un Āziju, transportē 12–15% pasaules tirdzniecības kravu.

"Mēs esam ļoti nobažījušies, ka uzbrukumi kuģiem Sarkanajā jūrā

palielina spriedzi globālajā tirdzniecībā, saasinot jau ģeopolitikas un klimata pārmaiņu radītos tirdzniecības traucējumus," žurnālistiem sacīja ANO Tirdzniecības un attīstības konferences (UNCTAD) vadītājs Jans Hofmans.

Saskaņā ar UNCTAD datiem kuģu novirzīšana no Sarkanās jūras maršruta ap Dienvidāfrikas Labās Cerības ragu par 42% samazinājusi tranzīta apjomu caur Suecas kanālu. Suecas kanāls Ēģiptē savieno Vidusjūru ar Sarkanā jūru. Vairāk nekā 80% starptautiskās preču tirdzniecības apjoma notiek, izmantojot jūras ceļus, uzsvēra Hofmans.

Situāciju īpaši sarežģī tas, ka arī citi pasaules jūras tirdzniecības ceļi saskaras ar traucējumiem un kopš Krievijas iebrukuma Ukrainā pirms diviem gadiem, kas izraisīja pārtikas cenu kāpumu pasaulē, tranzīts caur Melno jūru ir būtiski ierobežots.

Turklāt sausums Centrālamerikā ir izraisījis ūdens līmeņa pazemināšanos Panamas kanālā, ievērojami samazinot satiksmes plūsmu pa šo svarīgo maršrutu.

Caur Sarkanā jūru tiek vesta liela daļa Eiropai nepieciešamās jēlnaftas un sašķidrinātās dabasgāzes, tāpat arī ievērojams daudzums pārtikas un citu patēriņa preču. Jūrnieceības eksperte Viktorija Mičela uzsver Sarkanās jūras nozīmi globālajā

tirdzniecībā. "Sarkanā jūra ir ļoti svarīgs jūras ceļš. Caur to plūst 12% pasaules tirdzniecības. To izmanto, lai pārvadātu visdažādākā veida kravas – konteinerus, graudus, naftu un naftas produktus. Viss, kas nonāk veikalos, viss kas nonāk mūsu transportlīdzekļu tvertnēs, ir transportēts caur Sarkanā jūru," Mičela sacīja intervijā telekanālam "Al Jazeera".

Vācijas kuģniecības giganta "Hapag-Lloyd" pārstāvis raidsabiedrībai BBC sacīja, ka kompānija turpinās izvairīties no Sarkanās jūras maršruta. Normālos apstākļos caur Suecas kanālu mēnesī izbrauca vidēji 50 "Hapag-Lloyd" kuģi, bet tagad to skaits sarucis līdz aptuveni piecpadsmit.

MSC un "Maersk", divas no lielākajām kuģniecības līnijām pasaulē, apturējušas kuģošanu pa Sarkanā jūru līdz turpmākam paziņojumam, savukārt Francijas CMA-CGM paaugstina likmes pārvadājumiem starp Āziju un Vidusjūras reģionu.

Kopenhāgenā bāzētās kuģniecības analītiskās platformas "Xeneta" galvenais analītiķis Pīters Sands norādīja, ka katrs reiss, kas tiek veikts ap Labās Cerības ragu, nevis caur Suecas kanālu, nozīmē papildu izmaksas par degvielu viena miliona dplāru apmērā, turklāt jāņem vērā, ka ievērojami pieaugs arī apdrošināšanas izmaksas. ■

Arodbiedrības iestājas pret izdevīgajiem karogiem

2023. gadā "Nautilus International" kopsapulcē tika pieņemta rezolūcija par ērto karogu problēmas risināšanu un iekšzemes kuģošanas paplašināšanu, un tagad notiek intensīvs darbs, lai ES kuģošanas nozarē ieviestu labas prakses principus, pieņemot Eiropas Padomes lēmumus par ērtajiem karogiem uz Eiropas Savienības valstu kuģiem.

Kad "Nautilus International" biedri pilsapulcē nobalso par priekšlikumu, tas kļūst par šīs organizācijas oficiālu politiku. Tiek pieņemta rezolūcija, un tālāk jau notiek smags

darbs, veicot padziļinātu izpēti par rezolūcijā ietvertajām idejām un šo prasību īstenošanu Eiropas Savienībā.

UZZIŅAI

"Nautilus International" ir arodbiedrība un profesionāla organizācija, kas apkalpo, atbalsta un aizsargā vairāk nekā 20 tūkstošus jūrnieceības darbinieku Apvienotajā Karalistē, Nīderlandē un Šveicē. Šai organizācijai ir visciešākā sadarbība ar Starptautisko Darba organizāciju (ILO) un Eiropas valstu jūrnieceības arodbiedrībām.

Arī Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) arvien uzstājīgāk vērsas pret izdevīgo jeb tā saukto lēto karogu reģistriem, jo katru dienu ITF saņem ziņas par kuģu apkalpēm, kurām darba devēji ir parādā lielas naudas summas, daudzām apkalpēm algas vienkārši netiek maksātas. Ir arī informācija, ka kuģošanas kompānijas kavē vai vispār neveic naudas pārskaitījumus jūrnieceības ģimenēm, par ko noslēgta vienošanās. Daudzos gadījumos jūrnieceiki mēnešiem ilgi nesaņem apsolīto samaksu, bet bez naudas

▶▶▶ 36. lpp.

▶▶▶ 35. lpp.

viņi nevar pat aizbēgt, lai paši dotos mājup. Viens no svarīgākajiem ITF inspektoru darba aspektiem ir samaksas atgūšana jūrniekiem. ITF ik gadus no jūrniekiem nesamaksātajām algām atgūst vidēji 34,3 miljonus dolāru. Uz daudziem izdevīgo karogu (FOC) kuģiem tagad attiecas ITF koplīgumi, kas sniedz tiešu aizsardzību vairāk nekā 250 tūkstošiem jūrnieku. Tomēr, neskatoties uz grūtībām, daudzi FOC jūrnieki ir pārāk iebiedēti, lai protestētu, jo negodīgi apkalpes komplektēšanas aģenti publisko to jūrnieku vārdus, kuri sūdzas arodbiedrību inspektoriem. Joprojām ir ierasta prakse, ka kuģa kapteinis jūrnieka grāmatiņā raksta "ITF nemiera cēlājs", ja ir šāds ieraksts, tad skaidrs, ka jūrnieks nekad vairs netiks pieņemts darbā. Ir pat gadījumi, kad jūrnieki, atgriežoties mājās, par sadarbošanos ar arodbiedrībām tiek ieslodzīti cietumā. Tagad, kad jūrnieku darba tirgus atvērts Ķīnai, nozarē ieplūdis vēl lētāks darbaspēks, kas radīs labvēlīgus apstākļus arī atalgojuma samazināšanai.

"Nautilus International" kopsapulcē tika nosodīta FOC izplatīšanās, kas bieži nozīmē zemas algas, sliktus darba apstākļus uz kuģa un ilgas darba stundas bez pienācīgas atpūtas, kas darba ņēmējiem rada stresu un nogurumu. Arī Covid-19 pandēmija atklāja FOC trūkumus, kad no karogvalsts puses jūrniekiem tika liegta repatriācija, kas noveda pie kuģu apkalpju maiņas krīzes. Ņemot to visu vērā, Apvienotās Karalistes, Nīderlandes, Šveices un citu līdzīgi domājošu valstu valdības aicina arī IMO aktīvāk iesaistīties, rosinot kuģu reģistrācijas prakses globālu pārskatīšanu un pastiprinātu Apvienoto Nāciju Organizācijas Jūras tiesību konvencijas (UNCLOS) 91. panta ievērošanu, kas prasa patiesu saikni starp kuģa īpašnieku un reģistrācijas valsti, lai nodrošinātu, ka katra valsts attiecībā uz sava karoga kuģiem efektīvi īsteno jurisdikciju un administratīvo uzraudzību saskaņā ar UNCLOS 94. pantu.

"Kopā ar ITF kolēģiem mēs rīkojam kampaņas nacionālā un starptautiskā līmenī, lai atjaunotu saikni starp kuģa īpašumtiesību valsti un karogu, ar kuru tas kuģo," saka

"Nautilus" starptautisko attiecību vadītājs Denijs Makgovens. "Lai sasniegtu šo mērķi, notiek diskusijas ar tādām politikas veidošanas institūcijām kā IMO un ILO, ar kurām kopā cenšamies aplūkot ne tikai UNCLOS, bet arī citas konvencijas, kas palīdzētu sasniegt mūsu mērķus visu jūrniecības profesiju labā."

Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas ziņojumā par jūrnieku tiesībām konstatēts, ka 80% pasaules jūras valstu ir spēkā tiesību akti, kas aizsargā šo valstu kuģošanas kompānijas, rūpējoties par kvalificētu jūrniecības darbinieku piesaisti un jūrniecības izglītības nodrošināšanu, godīgu konkurenci un drošību. Ziņojumā norādīts, ka tādās kuģošanas lielvalstīs kā Apvienotā Karaliste un Nīderlande nav šādas likumdošanas, tāpēc ir svarīgi, lai Eiropas valstu valdības ieviestu likumus ar skaidru mērķi sakārtot kuģošanas nozari, palielināt šo valstu karogu reģistrāciju uz kuģiem, celt jūrnieka profesijas prestižu un palielināt jūrniecības izglītības iegūšanas iespējas. ■

Ķīna iepērk Krievijas jēlnaftu

"Vortexa" veic informācijas apkopšanu un datu analīzi, koncentrējot uzmanību uz Krievijas jēlnaftas plūsmām uz Ķīnu un Indiju pēc tam, kad ASV noteikusi sankcijas attiecībā uz Krievijas tankkuģiem. Neraugoties uz pieaugošajām sankcijām pret Maskavas naftas eksportu, Krievijas jēlnaftas eksports pa jūru marta pēdējā nedēļā atguvās par aptuveni 50%, salīdzinot ar iepriekšējās nedēļas kritumu,

"Vortexa" vecākais naftas risku analītiķis Armens Azizians uzsvēra galvenos ziņojuma secinājumus:

- sankciju ietekme mazinājās, pieaugot Krievijas jēlnaftas importam uz Āziju;
- Ķīna plāno palielināt "Sokol" jēlnaftas importu par 40%;
- gandrīz puse Ķīnas "Sokol" jēlnaftas importa martā bija no sankcionētiem tankkuģiem, kas uz Ķīnu tika novirzīti no Indijas.



Pret tankkuģu floti vērstās sankcijas Krievijas jēlnaftas importa apjomu samazinājušas tikai par aptuveni 5%. Analītiķi atzīst, ka daudz kravu joprojām tiek pārvietotas kā parasti.

Kopumā Krievija turpina cīnīties, lai realizētu visus savus barelus, bet Ķīnas vēlme ņemt vairāk Krievijas naftas, kā to parāda nesensais importa pieaugums, nepārprotami palīdz šo plānu īstenot.

Arī "Bloomberg" analītiķi ziņo, ka Ķīna jau tuvākajos mēnešos plāno importēt rekordlielu daudzumu Krievijas jēlnaftas, ko nodrošina lieli

"Sokol" naftas apjomi, no kuriem atteikusies Indija, bažījoties par ASV sankcijām.

Ķīna ir gatava aprīlī saņemt aptuveni 1,7 miljonus barelu Krievijas jēlnaftas dienā. Paredzams, ka "Sokol" apjoms trīskāršosies salīdzinājumā ar marta iepirkumu, sasniedzot visu laiku augstāko līmeni – 379 000 barelu dienā.

Ķīna ir bijusi konsekventa Krievijas jēlnaftas pircēja kopš Maskavas iebrukuma Ukrainā un ir izmantojusi lētāko "Sokol" jēlnaftu.

Pašlaik nav skaidrs, kā "Sokol" jēlnaftas kravas nonāks pie faktiskajiem pircējiem, ņemot vērā ASV jaunākās sankcijas, kas vērstas pret tankkuģiem, kuri pārvadā Krievijas kravas.

"Bloomberg" ziņo, ka arī tie "Sokol" naftas uzkrājumi, kas bija izveidojušies pie Singapūras un Dienvidkorejas, lēnām sarūk. ■

Informatīva kampaņa par zemūdens troksni

Projekta “Red Noise Baltship” ietvaros Latvijas Hidroekoloģijas institūts izvērta informatīvu kampaņu par zemūdens troksni – tā veidiem, rašanos, ietekmēm un cēloņiem, kā arī trokšņu samazināšanas iespējām Baltijas jūrā. Viens no projekta ietvaros sagatavotajiem informatīvajiem materiāliem ir “Kuģu un atpūtas laivu radītie zemūdens trokšņi un to normatīvais regulējums”.



“Ja aplūkojam terminus *skaņa* un *trokšnis*, tie šķiet ļoti līdzīgi – tās ir vibrācijas gaisā vai ūdenī, ko mēs uztveram ar dzirdi. Jo lielāki ir skaņas viļņi (amplitūda), jo spēcīgākas ir vibrācijas un skaļāka pati skaņa. Tomēr ļoti bieži, runājot par troksni, tas tiek definēts kā nevēlama skaņa vai skaņa, kuras izplatīšanās laikā netiek veiktas nekādas lietderīgas vai bioloģiskas funkcijas. Šādi definējumi diemžēl ir ļoti subjektīvi un viens otru neizslēdzot, tajos var saskatīt pretrunas. Piemēram, seismiskajā izpētē radītās skaņas ir tieši radīti skaņas signāli, nevis troksnis, toties zemūdens iemītniekiem šādas skaņas būs nevēlamas, tātd troksnis,” skaidro Reinis Kostanda. “Lai nepajuktu dažādajos skaidrojumos, mēs lietojam vispārīgu terminoloģiju – zemūdens troksnis, kas ietver visas skaņas, kas radušās cilvēka tišas vai netišas darbības rezultātā. Turpretim plašāks termins *zemūdens skaņa* apzīmē skaņu ainavu kopumā, iekļaujot, bet ne obligāti nošķirot,

bioloģiskās, ģeofizikālās un antropogēnās skaņas.

Peldlīdzekļu dzenskrūves rada lielāko zemūdens troksni

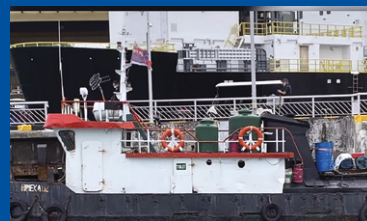
Jaunākie pētījumi liecina, ka seismiskajiem pētījumiem ir negatīva ietekme uz zooplanktonu, kurš jūras barības ķēdē nodrošina zivis un citus jūras dzīvniekus ar barību. Tādējādi zemūdens troksnis var ne tikai negatīvi ietekmēt atsevišķas jūras zīdītāju vai zivju sugas, bet arī izraisīt jūras biotopu degradāciju.

Kuģu un atpūtas laivu radītie zemūdens trokšņi ir galvenais cilvēka radīto zemūdens trokšņu veids. Šie zemūdens trokšņi ir zināmi kā ilgstoši zemas frekvences trokšņi, kurus galvenokārt rada dzenskrūves kavitācija, peldlīdzekļa dzinēja darbība un pats peldlīdzekļa korpuss. Baltijas jūra ir viena no noslogotākajām iekšzemes jūrām pasaulē, tajā

▶▶▶ 38. lpp.

Bargi sodi par uzticības ļaunprātīgu izmantošanu

2024. gada 1. martā Singapūras policijas Krasta apsardzes darbinieki jūrā pie Tuas arestēja astoņus Singapūrā reģistrēta velkoņa apkalpes locekļus un septiņus kādā ārvalstī reģistrēta velkoņa apkalpes locekļus, kuri tiek turēti aizdomās par līdzdalību nelikumīgā destilētas kuģu dīzeļdegvielas (*Marine gasoil*, MGO) darījumā. Izmeklēšanā atklājās, ka Singapūrā reģistrētā velkoņa apkalpes locekļi bez sava uzņēmuma ziņas ir piesavinājušies MGO, pārdojot to ārvalstīs reģistrēta velkoņa apkalpes locekļiem. Velkonis un skaidra nauda 8200 ASV dolāru apmērā tika konfiscēti kā lietiskie pierādījumi.



Singapūrā reģistrētā velkoņa apkalpes locekļiem tiek izvirzīta apsūdzība par darbinieku uzticības ļaunprātīgu izmantošanu, bet ārvalstī reģistrētā velkoņa apkalpes locekļiem par zagtas mantas iegādāšanos.

Ja darbinieki ir atzīti par vainīgiem uzticības ļaunprātīgā izmantošanā, pēc 1871. gada Krimināllikuma 408. panta viņus soda ar brīvības atņemšanu uz laiku līdz 15 gadiem un naudas sodu. Savukārt par zagtas mantas negodīgu pirkšanu vainīgos saskaņā ar tā paša Kriminālkodeksa 411. panta 1. punktu soda ar brīvības atņemšanu uz pieciem gadiem vai ar naudas sodu, vai ar abiem.

Singapūras tiesībsargājošās institūcijas ļoti nopietni raugās uz nelikumīgiem darījumiem ar MGO Singapūras ūdeņos, bet Krasta apsarde turpinās veikt pārbaudes, lai novērstu, atturētu un atklātu šādas nelikumīgas darbības. ■

The Swedish
InstituteCoalition
Clean BalticFISHSER
THE FISHERIES
SECRETARIAT

FRUG

Fundacja Rozwoju
Uniwersytetu GdańskiegoLATVIJAS
HIDROEKOĻĪJAS
INSTITŪTS

▶▶▶ 37. lpp.

notiek gandrīz 15% pasaules kravu pārvadājumu un tajā ik brīdi atrodas aptuveni 2000 kuģu. Pēdējās desmitgades laikā palielinājies atpūtas kuģu un jahtu skaits, veidojot 7,4% no visiem IMO reģistrētajiem kuģiem Baltijas jūrā (2015. gada dati). Tiek uzskatīts, ka peldlīdzekļu dzenskrūves rada lielāko zemūdens troksni. Dzenskrūvēm griežoties, veidojas apstākļi, kas izraisa kavitāciju. Kavītācija ir pilieneidīga šķidruma nepārtrauktības traucējumi, kuru rezultātā rodas ar šķidruma tvaiku vai gāzēm pildīti dobumi, vienkāršāk izsakoties, tā ir gaisa burbuļu veidošanās un sprāgšana šķidruma plūšanas laikā. Kavītācija arī rada eroziju peldlīdzekļu dzenskrūvēm, kas atstāj iespaidu uz peldlīdzekļa pārvietošanās ātrumu un degvielas patēriņu. Pieņemts uzskatīt, ka lielāks kavītācijas efekts izpaužas pie lielāka kuģa pārvietošanās ātruma, bet, ja kuģis pārvietojas ar mazāku ātrumu, tad peldlīdzekļa dzenskrūves radītais trokšņu līmenis ir mazāks nekā citi trokšņu avoti, piemēram, dzinēja vai peldlīdzekļa korpusa radītās vibrācijas. Tomēr tas vienmēr tā nav. "Nautilus Shipping" nesen veiktajā pētījumā (Svedendahl et al., 2021) konstatēts, ka motorlaiva rada lielāku zemūdens troksni pie deviņiem mezgliem nekā pie 18 mezgliem, kas skaidrots ar to, ka motorlaivas dzenskrūve konstruēta ātrumam virs 20 mezgliem. Pieaugot pārvadāto kravu apjomam, mainījies arī kuģu korpusu konstrukcija. Kuģi tiek būvēti lielāki un tiek aprīkoti ar jaudīgākiem dzinējiem, kas aktualizē jautājumu par kuģu radīto zemūdens trokšņu ietekmes uz zemūdens iemītniekiem pieaugumu.

Jūras stratēģijas pamatdirektīva regulē zemūdens trokšņa piesārņojumu

Lai gan pēdējos gados liela uzmanība zemūdens trokšņu sakarā pievērsta lielajiem tirdzniecības kuģiem, mazie peldlīdzekļi rada daudz lielāku

zemūdens trokšņa piesārņojumu kopējā skaņas ainavā, nekā ticis atzīts iepriekš, īpaši seklos piekrastes ūdeņos, kuros skaņa, izplatoties ūdens vidē, absorbējas un rimst lēnāk. Šobrīd Latvijai un Eiropai svarīgākais saistošais likumdošanas akts ir Jūras stratēģijas pamatdirektīva, kas nosaka Eiropas Savienības dalībvalstu atbildību par laba jūras vides stāvokļa panākšanu to jurisdikcijā esošajos jūras ūdeņos. Direktīvas prasības Latvijas likumdošanā ir pārņemtas ar Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumu. Saskaņā ar Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumu labs jūras vides stāvoklis ir tāds stāvoklis, kurā ir nodrošināta jūras ekoloģiskā daudzveidība un kurā jūras vide tiek izmantota ilgtspējīgi, saglabājot jūras ūdeņu izmantošanas potenciālu šai un turpmākajām paaudzēm. Tā kā jūras ekosistēmai piemīt zināma elastība attiecībā uz ārējām slodzēm, gan dabīgām, gan antropogēnām, tad veselīga un funkcionējoša ekosistēma ir iespējama arī zināmas antropogēnas slodzes apstākļos. Līdz ar to var secināt, ka antropogēnā iedarbība ir pieļaujama, ja tā nenoved pie nelabvēlīgām ekosistēmas izmaiņām. Lai varētu novērtēt antropogēnās iedarbības nozīmīgumu, Eiropas Komisija ir definējusi laba vides stāvokļa raksturlielumus, tai skaitā attiecībā uz jūrā ievadīto enerģiju jeb zemūdens troksni, kur troksnis vai cita veida enerģija, kas tiek novadīta jūras vidē, nedrīkst sasniegt līmeni, pie kura ir novērojama tā negatīva ietekme uz jūras ekosistēmu. Latvijā patlaban zināšanu kapacitātes, piemērotu indikatoru un datu trūkuma dēļ nav iespējams noteikt pat zemūdens trokšņa pieļaujamo sliekšni. Tādēļ labu vides stāvokli zemūdens trokšņa kontekstā grūti prognozēt. Ir nepieciešama datu vākšana jūras monitoringa programmas ietvaros un turpmāki zinātniski pētījumi.

IMO un HELCOM ieteikumi tiek īstenoti negribīgi

Pasaules līmenī IMO ir izstrādājusi vadlīnijas zemūdens trokšņu

samazināšanai, ko izraisa komerciālā kuģošana, lai novērstu nelabvēlīgu ietekmi uz dzīvotnēm ūdenī. Šīs vadlīnijas iesaka aprīkot kuģus ar kavitāciju mērošām iekārtām, kā arī pārbaudīt kuģu dzenskrūves speciālos kavitācijas tuneļos, nodrošināt kuģa korpusa rūpīgu krāsojumu un regulāri tīrīt kuģa apaugumu, tādējādi samazinot gan kuģa korpusa radīto pretestību ūdenī, gan reizē arī zemūdens troksni. Pagaidām šie ieteikumi ir kuģu īpašnieku ziņā, rekomendācijām nav likuma spēka, tāpēc kuģu īpašnieki lielākoties nav ieinteresēti šos specifiskos pasākumus īstenot. Reģionālajā līmenī Baltijas jūras reģiona vides aizsardzības komisija jeb Helsinku komisija (HELCOM) īsteno Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvenciju (Helsinku konvencija, 1974), izstrādājot rekomendācijas, rokasgrāmatas un vadlīnijas, lai mazinātu zemūdens troksni Baltijas jūras rīcības plāna ietvaros. Dokumentā minēti vairāki iespējamie pasākumi zemūdens trokšņa mazināšanai, tostarp sadarbības uzlabošana ar ieinteresētajām pusēm – kuģu būves uzņēmumiem, zvejniekiem, ostu iestādēm, enerģētikas nozari, pētniekiem un NVO. Sadarbībā jārod labākais risinājums zemūdens trokšņu samazināšanas pasākumu īstenošanai, piemēram, ostu pārvaldēm, lai optimizētu satiksmes pārvaldību un izvairītos no kuģu stāvēšanas reidā ostu akvatorijās, varētu būt abpusēji noderīga informācija no sadarbības partneriem. Perspektīvā ieteicams izskatīt kuģu ātruma samazināšanas iespējas, izmantojot kuģu ceļu ātruma ierobežojuma zonas, tādējādi mazinot kuģu radīto zemūdens troksni.

Neskatoties uz HELCOM un IMO plāniem, stratēģijām un ekspertu ieteikumiem, pasākumi zemūdens trokšņa mazināšanā ir virzījušies ļoti lēni gan valsts, gan reģionālā, gan starptautiskā līmenī, jo šiem ieteikumiem ir tikai rekomendācijas spēks. ■

Sagatavots pēc Latvijas Hidroekoloģijas
institūta materiāliem

Loģistikas jomā jāpārorientējas uz Rietumiem

28. martā notika Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēde, kurā diskutēja par šobrīd sarežģīto situāciju ostu un loģistikas nozarē saistībā ar kravu apjoma straujo samazināšanos, pārrunāja iespējamus scenārijus jaunu klientu piesaistei un tīrgus apguvei.

Premjerministre Evika Siliņa vadīja Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdi, kurā tika runāts par Krievijas un Baltkrievijas tranzīta kravu ietekmi uz Latvijas transporta un loģistikas sektoru, kā arī šī sektora pārorientēšanas virzieniem.

LOTLP sēdē nozares pārstāvji prezentēja datus balstītu aktuālo situāciju ostu un dzelzceļa tranzīta nozarē, parādot, ka nozare aktīvi strādā pie risku mazināšanas un darbības restrukturizācijas, kā arī jaunu piegādes ķēžu izveides un jaunu klientu piesaistišanas. Ostu darbība ir svarīga Latvijas ekonomikā. Ostu teritorijās arvien vairāk tiek attīstīta ražošana un kāpināta pakalpojumu pievienotā vērtība. Ostās strādājošie termināļi reaģē uz izaicinājumiem un maina savu darbību, attīstībai gadā investējot no 60 līdz pat 120 miljoniem eiro. Attīstot ražošanu, ostās pieaug apgrozījums un nodokļu maksājumi, kas gadā sasniedz aptuveni 100 miljonus eiro.

Kā uzsver nozares pārstāvji, domājot par turpmāko attīstību un nozares konkurētspējas kāpināšanu, jāorientējas uz kravu piesaisti no Rietumiem, uz sadarbību ar Centrālāziju un Tālajiem Austrumiem, kā arī jāveicina Eiropas ražotāju piesaiste ostās. Vienlaikus jāturpina veismīgi sāktā ūdens termināļu izveide Liepājā un Ventspilī, tāpat arī vēja parku un citu enerģētikas projektu attīstība.

“Lai arī situācija Latvijas ostu un tranzīta nozarē ir sarežģīta, mums jādomā par nozares attīstību. Latvijas ostas jau ilgstoši ir strādājušas pie biznesa pārorientācijas, tostarp industriālās kapacitātes celšanas, taču ir pietrūkusi mērķtiecīga valdības rīcība. Tagad esam vienojušies strādāt kopā ar ostām, meklējot optimālos risinājumus vēsturiski ierasto kravu plūsmu aizstāšanai ar citām kravām vai jaunu darbības veidu attīstīšanai. Es Latvijas ostas nākotnē



LOTLP sēdi vada premjerministre Evika Siliņa.

redzu kā multimodālus loģistikas, rūpniecības un inovāciju centrus, kuros koncentrējas investīcijas Latvijas attīstībai. Jāņem arī vērā, ka ostas un dzelzceļš ir stratēģiski nozīmīga infrastruktūra, būtiska militārās mobilitātes sastāvdaļa,” uzsvēra ekonomikas ministrs Viktors Valainis.

Satiksmes ministrs piedāvā rīcības virzienus

Satiksmes ministrs Kaspars Briškens: “Beidzot pielikt punktu ilggadējai atkarībai no Krievijas izcelsmes tranzīta – tas ir Latvijas drošības un izaugsmes interesēs. Bet kā konkrēti mēs pārorientēsim savu ostu un loģistikas nozari? Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes sēdē Satiksmes ministrija piedāvāja piecus prioritāros virzienus.

Sabiedroto valstu izcelsmes kravu plūsmas un investīcijas

Nevienam nav noslēpums, ka jaunas kravas neiekritīs klēpī no gaisa un

pašiem vien būs tās aktīvi jāmeklē. Pēdējo divpadsmit gadu laikā esmu pirmais satiksmes ministrs, kurš uzrunājis ASV transporta sekretāru par ASV investīcijām Latvijas ostās. Pēdējos gados ASV veic būtiskas investīcijas un industriālo kravu piegādes Centrālāzijā, kā arī Kaspijas jūras un Kaukāza reģionos. Piemēram, jau tagad Rīgas osta tiek izmantota “General Motors” autobūves kravu nogādei Uzbekistānā. Šī ir iespēja Latvijai. Mums ir aktīvi jālobē sava loma ASV interešu nodrošināšanā, no tā ieguvums būs ne tikai ekonomisks, bet arī mūsu drošībai.

Tuvākajā laikā plānoju vizītes Vācijā, Dānijā un Beļģijā, lai meklētu jaunas sadarbības iespējas.

Līdzīgi ir ar Tālo Austrumu jūras kravām uz Centrāleiropu. Latvijas ostas pašreiz neizmanto visu savu potenciālu, lai konkurētu ar Eiropas lielajām ostām. Piemēram, salīdzinot visu piegādes ķēdi Hamburga – Prāga un Rīga – Prāga, mums ir 300 – 400 eiro priekšrocība uz katru pārveidoto konteineru. Tā ir ļoti nozīmīga

▶▶▶ 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

priekšrocība, ko jau ilgstoši izmanto mūsu dienvidu kaimiņi. Ja tagad no zemas pievienotās vērtības tranzīta Latvijas ekonomika iegūst aptuveni 17 eiro par tonnu, tad iekļaušanās šādās augstākas pievienotās vērtības piegādes ķēdēs mūsu ieguvumu vizmaz dubultotu. Latvijai stratēģiski jāskatās uz Ziemeļamerikas, Rietumu un Ziemeļvalstu, kā arī Centrālāzijas tirgiem.

Tāpat prioritāri ir *ro-ro* pārvadājumi, tostarp stiprinot stratēģisko sadarbību ar "Stena Line" un novirzot investīcijas piestātņu rekonstrukcijai, lai spētu uzņemt lielākus kuģus.

Latvijas eksports un iekšzemes pārvadājumi

Kas jādara ar Latvijas dzelzceļu, būtiski krītoties Krievijas lēto kravu apjomiem? Loģiski ir sākt ar iekšzemes kravu pārvadājumiem, veicinot kravu pārcelšanu no autotransporta uz dzelzceļu.

Latvija ir ilgstoši investējusi milzīgus ES fondu līdzekļus lētā tranzīta infrastruktūras paplašināšanā, bet tika aizmirsts par nepieciešamību savienot mūsu industriālos parkus

ar dzelzceļu, kā arī veidot iekšzemes termināļus.

Šis kļūdas steidzami jālabo. Piemēram, esam sākuši sadarbību ar graudkopības kooperatīviem par graudu elevatoru integrēšanu dzelzceļa sistēmā, kā arī sāksim sarunas ar Zemkopības ministriju par to, lai "Latvijas valsts meži" izmantotu dzelzceļu savam koksnes eksportam. Papildus SM virzīs uz MK priekšlikumu par ES fondu pārdali vairāku iekšzemes intermodālo termināļu jeb sauso ostu izveidei.

Mēs arī ministrijā atbalstīsim ostu teritoriju attīstīšanas projektus eksporta veicināšanai, konkrēti, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un Ventspils brīvostas projektu dzeseramā ūdens termināļu izveidei eksportam uz Tuvajiem Austrumiem un citiem pasaules reģioniem.

Rūpniecības attīstība ostās/speciālajās ekonomiskajās zonās

Ostu darbību nedrīkst vērtēt tikai pēc pārkrauto tonnu apjoma. Jau šobrīd Latvijas tautsaimniecībai lielāku ieguvumu dod tieši ostu teritoriju rūpnieciskā attīstība.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas un Ventspils brīvostas industriālajos parkos kopā jau ir vairāk nekā 50 rūpnīcu. Atbalstot šo industriālo parku tālāku attīstību (t.sk. Rīgas brīvostas Spilves industriālo parku), mēs piesaistītu ārvalstu investīcijas un jaunu eksportspējīgu uzņēmumu klātbūtni Latvijā.

Konkrēts piemērs. Nesen viesojos Ventspils brīvostā un tās industriālajā parkā bāzētajā "Bucher" ražotnē. Šis Šveices uzņēmums Latvijā ražotās ielu tīrīšanas mašīnas eksportē uz vairāk nekā 30 valstīm, tā apgrozījums ir virs 80 miljoniem eiro, un tas nodrošina Latvijā aptuveni 400 labi apmaksātu darba vietu. Šis ir tikai viens no vairākiem piemēriem un iespējām, kuras valstij ir jāvaicā ar atbalstu.

Atjaunojamo resursu enerģētikas projekti

Viena no Latvijas stratēģiskajām prioritātēm ir enerģētiskās neatkarības veicināšana. Gan Latvijas piekrastē, gan citur reģionā plānoti apjomīgi atkrastes vēja parki. Jautājums, kāda būs Latvijas loma šajos enerģētikas megaprojektos?

"Van Oord Dredging and Marine Contractors B.V." jau ir parakstījis

Izstrādā inovatīvu kuģu dīzeļdzinēju izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtas prototipu

SIA "WTM Solutions" zinātnieki sadarbībā ar Rīgas brīvostas pārvaldes meitaskompāniju "LVR Flote" īsteno pētniecības projektu ar mērķi izstrādāt inovatīvu kuģu dīzeļdzinēju izplūdes gāzu attīrīšanas tehnoloģiju un gāzes attīrīšanas iekārtas prototipu, kā arī veikt tā testēšanu reālā darbības vidē uz "LVR Flote" kuģiem. Projekts tiek realizēts ar ES Atveseļošanas fonda atbalstu projekta "Mašīnbūves kompetences centrs" ietvaros, un tā mērķis ir, izmantojot savu unikālo *know-how*, radīt kuģu izplūdes gāzu attīrīšanas iekārtu, kas ir videi draudzīgāka, efektīvāka un vienlaikus lētāka par tām, ko jūras pārvadātāji izmanto pašreiz.

Pētniecības projektu "Kuģa dzinēju izplūdes gāzu attīrīšanas reaktora prototipa izstrāde un testēšana reālā darbības vidē" plānots realizēt līdz 2024. gada 31. augustam. Plānotās projekta kopējās izmaksas ir 278,48 tūkstoši eiro, tai skaitā

157,53 tūkstoši eiro ES Atveseļošanas fonda finansējums. "Lai izpildītu prasību par sēra emisiju samazināšanu izplūdes gāzēs, pašreiz uz kuģiem tiek izmantotas attīrīšanas iekārtas, tā saucamie skruberi, kas atdala sēru no pārējās degvielas sadegšanas laikā. Rezultātā sērs kopā ar sodrējiem un nesadedegušajām degvielas atliekām skruberis pārvēršas par bīstamajiem atkritumiem. Mūsu izstrādātā tehnoloģija ļauj atdalīt slāpekļa oksīdus, visas aromātiskās un ogļūdeņraža daļiņas (metānus), izdalīt sēru tīrā formā un savākt to tālākai izmantošanai. Pašlaik mēs strādājam pie risinājuma, lai neitralizētu atlikušo CO². Ceram, ka nākamajā posmā izdosies īstenot arī šo ieceri ar Latvijas Zinātņu akadēmijas prezidenta akadēmika Ivara Kalviņa tiešu līdzdalību," norāda SIA "WTM Solutions" vadošais pētnieks Dmitrijs Uspenskis.

"Atbilstoši mūsu stratēģijai "LVR Flote" atbalsta pētniecības un inovāciju projektus, kas dod pienesumu gan mūsu pakalpojumu kvalitātes celšanai, gan nozares attīstībai kopumā. Kā uzņēmumu, kas nodarbojas ar tehniskajiem pakalpojumiem, mūs interesē praktiski risinājumi, un SIA "WTM Solutions" iecere palīdzēs praktiski un efektīvi sasniegt zaļā kursa noteiktos mērķus. Šādas tehnoloģijas ieviešana no ilgtspējības viedokļa pagarina gan to kuģu dzīvildzi, kuri šobrīd darbojas ar konvencionālo degvielu, gan to kuģu tipu efektīvu darbību, kuru darbināšanai pašlaik nav pieejama videi draudzīga alternatīva, kā, piemēram, ledus klases kuģiem. Pricējami, ka šāda inovācija tiek radīta Latvijā, tādējādi arī ceļot valsts izcilību, un lepojami, ka "LVR Flote" kuģi un komanda piedalās tehnoloģiju attīstības veicināšanā," saka "LVR Flote" valdes loceklis Kaspars Ozoliņš.

līgumu ar Liepājas SEZ par atkrastes vēja parku atbalsta bāzes un lielgabarīta kravu termināļa būvniecību. Līdzīgi Ventspils brīvosta iesaistās ELWIND projektā. Konkrēti, mēs runājam par ražošanas bāzi vēja turbīnu negabarīta konstrukcijām, vēja turbīnu montāžu, komplektēšanu utt.

Varam arī spēcīgi pozicionēties sa-ražotās enerģijas pārvēršanā ūdeņradī, zaļajā amonjakā u.c. atjaunojamās enerģijas produktu ražošanā un uzglabāšanā. Ministrija atbalsta Liepājas SEZ un Ventspils brīvostas ieceri būvēt ūdeņraža rūpnīcas, kā arī esam gatavi iesaistīties nākotnes ūdeņražekonomikas attīstībā.

Valstij jāsniedz nepieciešamais atbalsts infrastruktūras nodrošināšanai un ārvalstu investoru piesaistei. Šie ieguldījumi valstij atmaksāsies ar labi atalgotām darba vietām, lielākiem nodokļu ienākumiem un klimata mērķu sasniegšanu.

Militārā mobilitāte

Latvijai ir kritiski svarīgi veicināt savienojamību ar mūsu sabiedrotājiem Rietumos ātrai militāro kravu piegādei Baltijā. Dzelzceļa un ostu infrastruktūra ir neatņemama Latvijas drošības arhitektūras sastāvdaļa. Jau šobrīd notiek darbs, lai Latvijas ostās celtu kapacitāti militāro kravu uzņemšanai. Tam nepieciešama ostu termināļu attīstība, lai mums veidotos iespējami daudz vietu, kurās jebkāda veida tehniku, sākot no puspiekabēm un beidzot ar taniem, mēs spētu operatīvi izkraut un pārvietot.

Tāpat šo kravu mobilitātei ir nepieciešams pielāgots dzelzceļa tīkls. Aktīvi sadarbojamies ar Aizsardzības ministriju, lai pielāgotu gan esošo dzelzceļa un ostu infrastruktūru, gan arī nākotnes "Rail Baltica" infrastruktūrā iestrādātu konkrētus risinājumus militārās mobilitātes vajadzībām, t.sk. veidojot kravu izkraušanas rampas abos Daugavas krastos, vairākus pārkraušanas punktus un termināļus, savienojumu ar ostu un citus risinājumus.

Labākais laiks to visu darīt bija jau vismaz pirms desmit gadiem, tomēr otrs labākais laiks ir darīt to tagad." ■

SM info

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2019.–2024.g. janvāris–marts, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	5274,6	3713,2	3026,1	3535,9	3184,4	2471,7	-22,4
labība un tās produkti	353,6	583,8	832,7	601,9	618,3	872,9	41,2
ķīmiskās beramkravas	441,7	379,2	338,7	284,7	107,5	92,7	-13,8
ogles	2929,0	1028,7	171,8	1207,4	879,6	4,4	-99,5
koksnes šķelda	285,8	372,6	236,1	299,3	253,5	423,9	67,2
Lejamkravas	967,1	743,9	644,9	426,7	277,2	209,3	-24,5
naftas produkti	958,9	731,7	621,5	398,5	268,2	165,9	-38,1
Ģenerālkravas	2110,7	1907,5	1721,7	1813,0	1819,0	2026,9	11,4
konteineri	1242,9	1168,8	1072,2	1111,0	1134,9	1315,2	15,9
(TEU)	122882	119335	105159	111319	104824	128594	22,7
Roll on/Roll of	124,2	99,0	0,0	0,0	17,0	0,0	-100,0
vienības	16798	13198	0	0	1004	0	-100,0
kokmateriāli	646,9	534,8	577,0	632,5	588,5	661,2	12,4
tūkst. m ³	761,5	663,4	744,6	807,8	749,9	848,0	13,1
metāli, metāllūžņi	88,0	97,2	60,2	51,7	18,0	31,4	74,4
Kopā	8352,4	6364,6	5392,7	5775,6	5280,6	4707,9	-10,8

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2019.–2024.g. janvāris–marts, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	2979,6	702,6	642,8	1650,0	1065,2	1041,2	-2,3
minerālmēsli	175,6	100,3	121,3	123,6	0,0	0,0	0,0
ogles	2012,5	245,0	0,0	1220,4	563,6	457,6	-18,8
labība un tās produkti	178,3	54,5	145,4	79,0	77,0	112,1	45,6
Lejamkravas	2749,8	2368,0	2305,6	1596,6	1433,5	898,8	-37,3
nafta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	2559,1	2263,5	2179,7	1443,5	1343,4	735,1	-45,3
Ģenerālkravas	654,3	653,1	636,7	719,8	640,6	408,9	-36,2
konteinerizētas kravas	0,0	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	0	82	0	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	553,2	534,8	556,2	590,0	514,7	325,2	-36,8
vienības	21836	21342	22762	24474	20621	13511	-34,5
kokmateriāli	95,3	116,4	79,5	99,9	125,6	83,7	-33,4
tūkst. m ³	106,9	125,0	89,7	112,7	141,8	94,4	-33,4
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	6383,7	3723,7	3585,1	3966,4	3139,3	2348,9	-25,2

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2019.–2024.g. janvāris–marts, tūkst. t)

Kravu veidi	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024./2023., %
Beramkravas	1478,3	1111,8	1032,1	1415,9	1329,5	1326,8	-0,2
ogles	422,0	71,7	28,8	25,3	12,7	0,0	-100,0
labība un tās produkti	673,6	636,8	576,4	930,7	827,1	928,8	12,3
celtniecības materiāli	194,1	140,7	122,1	151,3	175,0	100,1	-42,8
koksnes šķelda	122,6	89,1	132,8	90,2	102,0	195,0	91,2
Lejamkravas	118,0	179,1	156,3	116,7	91,9	63,2	-31,2
jēlnafta	13,1	12,3	6,4	3,6	1,3	0,0	-100,0
naftas produkti	88,9	139,4	130,4	100,2	90,6	63,2	-30,2
Ģenerālkravas	296,4	293,9	375,9	512,2	483,7	564,1	16,6
konteineri	7,2	14,2	29,6	66,6	12,2	16,2	32,8
skaitis TEU	739	843	2346	5502	980	1489	51,9
Roll on/Roll of	170,4	185,6	246,5	356,2	374,1	433,0	15,7
skaitis	10183	10245	12806	17987	21258	23522	10,7
kokmateriāli	112,7	82,2	90,8	76,4	90,4	114,8	27,0
tūkst. m ³	126,9	92,0	100,9	79,9	97,4	128,9	32,3
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	1892,7	1584,8	1564,3	2044,8	1905,1	1954,1	2,6

Satiksmes ministrijas informācija

Liepājas SEZ pārvalde un Ventspils brīvosta kļūst par “WindEurope” pilntiesīgiem biedriem

Wind EUROPE

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde 20. – 22. martā piedalījās “WindEurope” ikgadējā atkrastes vēja enerģijas konferencē un izstādē Bilbao, Spānijā, īpaši aktīvi darbojoties “WindEurope” ostu darba grupā. Liepāja sevi ir pieteikusi par vadošo atkrastes vēja atbalsta bāzi Baltijas jūras reģionā, ko apliecina ar “Van Oord” noslēgtais teritorijas rezervācijas līgums Liepājas ostā 55 ha platībā. Liepājas SEZ valde 18. martā pieņēma lēmumu par līdzdalību vēja nozares asociācijā “WindEurope”, un šobrīd Liepājas SEZ pārvalde jau ir pilntiesīga asociācijas biedre, lai aktīvi strādātu kopā ar vairāk nekā 500 Eiropas vēja nozares profesionāļiem.

Arī Ventspils brīvostas pārvalde kļuvusi par Eiropas lielākās vēja enerģijas asociācijas “WindEurope” pilntiesīgu biedri. Asociācija apvieno vairāk nekā 500 biedru no 35 valstīm, nodrošinot vērtīgu kontaktu tīklu visā vēja enerģijas projektu attīstības ķēdē.

“Pateicoties Ventspils ostas ģeogrāfiskajai atrašanās vietai un loģistikas iespējām, Ventspilij ir lielas iespējas kļūt par nozīmīgu atkrastes vēja parku servisa bāzi Baltijas jūrā. Sadarbībā ar ostu būvniecības jomā pieredzējušo Nīderlandes kompāniju “Witteveen+Bos” ir izstrādāts pētījums par labāko risinājumu atkrastes vēja parku un saistītās



UZZIŅAI

Asociācijā “WindEurope” darbojas vairāk nekā 500 biedru no 35 valstīm, t. sk. “Enercon”, “GE Renewable Energy”, “Hitachi Energy”, “Latvenergo”, “Orsted”, “PNE”, “RWE”, “Shell New Energies”, “Siemens Energy”, “Van Oord”, “Vestas”, kā arī Rennes, Bilbao, Amsterdams, Esbjergas, Klaipēdas un citas ostas.

infrastruktūras apkalpošanai Ventspils ostā un uzmodelēts jauns ostas terminālis. Šobrīd Ventspils brīvostai ir svarīgi izzināt citu nozares pārstāvju pieredzi, lai realizētu tālākos mērķus iesaistei atjaunojamās enerģijas ekonomikā. Uz “WindEurope” raugāties kā uz vērtīgu iespēju dibināt ilgtermiņa kontaktus ar lielāko vēja enerģijas nozares pārstāvētību Eiropā, atrast partnerus sektora, kas nepieciešami ostas attīstībai, piemēram, vēja parku servisa infrastruktūras izbūvē, ražošanas iespēju attīstībā, enerģijas ģenerēšanas un pārvadīšanas industrijās,” saka Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs.

Bilbao uz “WindEurope” ikgadējo pasākumu bija pulcējušies nozares profesionāļi, lai piedalītos izglītojošos priekšlasījumos un diskusijās par vēja enerģijas priekšrocībām, lai iepazīstinātu un iepazītos ar jaunumiem

nozārē un dibinātu jaunus kontaktus. Latvija Eiropas vēja nozares gada nozīmīgākajā notikumā bija pārstāvēta pirmo reizi. Pasākuma devīze – “Mūsu vējš – mūsu vērtība. Radīt vērtību Eiropai, dzīvot saskaņā ar Eiropas vērtībām”.

Triju dienu konferencē sprieda arī par bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, diskutēja par nepieciešamību ātrāk izbūvēt elektrotīklus un ostu infrastruktūru, kas ļoti nepieciešama atkrastes vēja parku būvniecības laikā un arī pēc tam, tos apkalpojot un uzturot.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis 21. martā LIAA stendā “Mission Latvia” stāstīja, kādu attīstības virzienu izraudzījusies Liepāja, skaidri definējot Liepājas priekšrocības, lai kļūtu par vadošo atkrastes vēja atbalsta bāzi Baltijas

UZZIŅAI

Triju dienu izstāde un konference pulcēja vairāk nekā 12 000 dalībnieku, 520 uzņēmumu, 14 ministrus un 400 citu runātāju no vēja nozares, politikas un akadēmiskajām aprindām. Pasākuma ietvaros diskutēja par vēja enerģijas vērtību, darbavietām, dabas aizsardzību, energoapgādes drošību, ekonomikas konkurētspēju, vietējo kopienu līdzdalību un citiem jautājumiem.

jūrā. "Pirmkārt, mēs atrodamies ļoti izdevīgā vietā, jo 400 kilometru rādiusā atrodas visi plānotie Baltijas jūras vēja parki. Otrkārt, Liepājas ostas iekšējā akvatorijā ir teritorija, kas saskaņā ar pilsētas un SEZ attīstības plāniem ir atbilstoša atkrastes vēja parku atbalsta bāzes izveidei. Treškārt, mums ir gan izglītības kapacitāte, lai sagatavotu speciālistus, gan rūpnieciskās jaudas, lai veidotu ražotnes dažādu komponentu ražošanai. Ziņa par Liepājas SEZ pārvaldes un "Van Oord" plāniem ir radījusi lielu interesi potenciālo investoru vidū, tāpēc daudz jāstāsta, jāatbild uz jautājumiem, jāorganizē nākamās tikšanās un vizītes jau Liepājā," uzsvēra Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis.

i UZZIŅAI

Šobrīd vēja parkos saražo 19% no visas Eiropā patērētās elektroenerģijas. ES vēlas, lai 2030. gadā saražotu jau 35%, kas palielinātu Eiropas enerģētisko drošību un neatkarību. Tas nozīmē gandrīz dubultot vēja enerģijas jaudu nākamo septiņu gadu laikā, vēsta jaunākais asociācijas "WindEurope" pārskats "WindEurope Annual Report and Outlook".

Pēdējos gados strauji pieaug investīcijas jaunos vēja parkos Baltijas jūrā, un ostas ar savu infrastruktūru kā atbalsta bāze vēja parku būvniecībā un apkalpošanā ir ļoti nepieciešamas. ■

Liepājas ostā plāno uzbūvēt atjaunojamās enerģijas kompleksu ar termināli

Lai radītu pievienoto vērtību no atjaunojamiem energoresursiem saražotai elektroenerģijai, Norvēģijas, Zviedrijas un Latvijas uzņēmumi izveidojuši SIA "CIS Liepāja" projektu vadības komandu, kuras mērķis ir veikt nepieciešamos pētījumus un izveidot atjaunojamās enerģijas kompleksu ar termināli Liepājas ostā, t.sk. udeņražā ražotni. Liepājas SEZ pārvalde ar SIA "CIS Liepāja" ir noslēgusi rezervēšanas līgumu uz diviem gadiem. Uzbūvējot ostā atjaunojamās enerģijas kompleksu ar termināli, plānots radīt vismaz 80–100 jaunu darba vietu augsti kvalificētiem speciālistiem, kas veicinās inovatīvu tehnoloģiju attīstību un izglītības programmas, kas balstītas uz zinātniskiem pētījumiem. Projekts radīs jaunas piegādes ķēdes un palielinās eksporta iespējas, veicinot Liepājas starptautisko atpazīstamību un palielinot pilsētas un ostas konkurētspēju.

Projekta vadošais partneris "Clean Industrial Solutions Holding AS" par galveno darbības mērķi ir izvirzījis investīcijas inovatīvos un ilgtspējīgas attīstības risinājumos, vienlaikus veicinot aprites ekonomiku. Plānotais atjaunojamo energoresursu komplekss ar termināli Liepājas ostā ir projekts, kas atbilst Eiropas zaļajam kursam ar mērķi veikt būtiskas pārmaiņas ekonomikā un enerģētikā, lai līdz 2050. gadam sasniegtu klimatneitralitāti. "Clean Industrial Solutions AS" vadītājs Tors Arne Pedersens uzsver, ka kopējais plānotais investīciju apjoms ražotnes un termināļa izveidei ostas teritorijā var

sasniegt apmēram miljardu eiro. Plānota ražotne ar 1000 MW jaudu, nodrošinot iespēju saražot apmēram 150 000 tonnu udeņražā.

SIA "CIS Liepāja" projekts paredz atjaunojamās enerģijas kompleksa "Power to X termināls Liepājas ostā" izbūvi Priekšostā līdz 2030. gadam. "Clean Industrial Solutions AS" vadītājs Tors Arne Pedersens: "Mainīgie klimata apstākļi, ko ietekmē CO² izmešu daudzums, nosaka nepieciešamību ne tikai mainīt cilvēku paradumus, bet arī veidot gudru un ilgtspējīgu uzņēmējdarbību, ieviešot inovatīvus risinājumus, lai īstenotu iniciatīvu kopumu, kas atbilst Eiropas zaļajam kursam. Tas prasa arī pārmaiņas enerģētikas nozarē, lai fosilos energoresursus aizstātu ar atjaunojamiem. Tas ļaus mums radīt labāku dzīvi nākamajām paaudzēm."

Liepājas SEZ pārvaldnieks Uldis Hmieļevskis: "CIS Liepāja" projekta mērķis ir veicināt CO² neitrālas enerģijas nodrošināšanu ES iekšējā tirgum. Esam gandarīti, ka vienu no pirmajām modernajām udeņražā ražotnēm plānots būvēt tieši Liepājas speciālās ekonomiskās zonas teritorijā, kas lieliski iet kopā ar "Fokker Next Gen N.V." jaunās paaudzes ar udeņražā dzinēju darbināmu lidmašīnu montāžas ražotnes izveidi Liepājas lidostā. Un tie nav vienīgie projekti, kurus kopīgi ar uzņēmējiem īstenojam, lai transformētu ostas darbību un industriju atbilstoši Eiropas zaļajam kursam." ■

Nobeigumam tuvojas sanācijas darbi Ventspilī

Ventspils brīvpilī nobeigumam tuvojas sanācijas darbi, lai attīrītu teritoriju no naftas produktu piesārņojuma un tādējādi arī pasargātu Baltijas jūru no piesārņojuma. Vēsturiskais piesārņojums radies vēl Padomju Savienības laikā industriālajos objektos un tanku poligonā tagadējā Ventspils brīvpilī teritorijā. Konstatēts, ka grunts un pazemes ūdeņi piesārņoti 14 hektāru platībā, bet stipri piesārņota ir 2,3 hektāru liela teritorija. Sanācijas darbu mērķis ir apturēt ar izšķīdušajiem naftas produktiem piesārņoto gruntsūdeņu migrāciju jūras virzienā un likvidēt grunts masīvā fiksēto brīvo naftas produktu frakciju.

Ventspils brīvpilī pārvaldes izsludinātajā atklātajā konkursā par vēsturiski ar naftas produktiem piesārņoto vietu sanāciju Ventspilī uzvarēja AS "VentEko", ar ko noslēgts līgums par 3,9 miljoniem eiro. Darbu izpildes termiņš ir 2024. gada 30. aprīlis.

Projektu "Vēsturiski ar naftas produktiem piesārņoto vietu Ventspilī – bijusī NAI "Ūdeka" (Kad.Nr. 27000290133) teritorija un naftas produktu maģistrālo cauruļvadu trase (Kad. Nr. 27000290007) – sanācija" īsteno Ventspils brīvpilī pārvalde sadarbībā ar Norvēģijas partneri – nodibinājumu "International Development Norway AS" un Latvijas partneri – nodibinājumu "Ventspils Augsto tehnoloģiju parks". Projekta budžets ir 5 117 000 eiro, Norvēģijas finanšu instrumenta (Norvēģijas grants) līdzfinansējums – 4 349 450 eiro. Projekta īstenošanas laiks ir no 2021. gada 1. jūlija līdz 2024. gada 30. aprīlim. ■

Roterdamas osta aicina Eiropas Savienību gudri pozicionēt ostas

Roterdamas osta ir paziņojusi, ka Eiropas Savienībai ir jāspēj gudri pozicionēt ostas, lai Eiropa atbilstu nākotnes prasībām.

“Ģeopolitiskais saspīlējums un pieaugošais spiediens uz rūpniecību prasa stingru nostāju no Eiropas Savienības puses. Roterdamas ostā ir liels rūpniecības komplekss, un tā ir svarīgs konteineru, enerģijas un izejvielu centrs. Šeit, tāpat kā daudzās citās Eiropas ostās, ir daudz lielu izaicinājumu, piemēram, padarīt starptautiskos pārvadājumus ilgtspējīgākus, meklēt uzticamākas piegādes ķēdes uzņēmumiem un patērētājiem, nodrošināt rūpniecības ilgtspēju, nezaudējot konkurētspēju,” sacīja Roterdamas ostas pārvaldes izpilddirektors B. Šimonss. “Gudra politika palielinās ostu lomu Eiropas nākotnes nodrošināšanā, un ostas to arī vēlēties darīt. Tā nav nejaušība, ka Roterdamā mēs sakām: kad ostai klājas labi, arī Eiropas ekonomikai klājas labi.”

Daudzi Roterdamas rūpniecības uzņēmumi vēlas ieguldīt, lai padarītu savu ražošanu ilgtspējīgāku, bet vēl nav pieņēmuši galīgo lēmumu par ieguldījumiem, jo viņiem ir ļoti svarīgi, lai Eiropas investīciju klimats piedāvātu pietiekamus vērtspāpīrus un nākotnes perspektīvas. Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēma (ETS) mudina rūpniecību kļūt ilgtspējīgākai, un oglekļa ievadkorekcijas mehānisms (OIKM) nostiprina vienlīdzīgus konkurences apstākļus visā pasaulē.

Plaša, uz stimuliem balstīta Eiropas rūpniecības politika ir nepieciešams papildinājums komercdarbības saglabāšanai, jo īpaši, ja Eiropa vēlas samazināt savu atkarību no citām valstīm un saglabāt līderpozīcijas novatoriskā, ilgtspējīgā ražošanā.

Lai nodrošinātu, ka enerģētikas pārkaršana turpinās strauji un to nekavē, piemēram, elektrotīkla jaudas trūkums, Roterdamas ostas pārvalde aicina ES strādāt pie pieejas, kuras pamatā ir pārātrinājuma jomas rūpniecības kopās, piemēram, ostās.

Osta arī iestājas par atjaunojamās enerģijas ķēžu izveides paātrināšanu Ziemeļrietumeiropā, un Eiropas fondi to var veicināt. ■

Latvijas Jūras administrācijai – 30

Būvēt, nojaukt un celt no jauna

Tā varētu teikt par Jūras administrācijas otrajiem desmit gadiem. Pirmaajos desmit JA piedzīvoja radīšanas grūtības un pārmaiņu problēmas, un, stāvot uz otrās desmitgades sliekšņa, vispirms jau bija mainījušies paši cilvēki, viņi bija daudz mācījušies, lai spētu uz uzdevumiem un problēmām paskatīties globāli, pārkāpjot šaurās resora robežas. Viņi bija iemācījušies lēmumu pieņemšanā būt elastīgi. 2004. gadā stājās spēkā ISPS kodekss, 2005. gadā Latvijā ieviesa Automātisko identifikācijas sistēmu, Latvija kļuva par Parīzes memoranda dalībvalsti un Hidrogrāfijas dienests pievienojās Starptautiskajai Hidrogrāfijas organizācijai.

2005. gadā Latvijas Kuģu reģistra pamatlicējs Staņislavs Šmulāns nolēmj doties pelnītā atpūtā, nododot stafeti Raimondam Vingrim. “Dzīve saka priekšā, ka stāvēt uz vietas nedrīkst. Protams, pieredze ir uzkrāta, bet jāprot to nodot tālāk. Jaunas asinis ir vajadzīgas, un tiem, kas uzkrājuši pieredzi, ir pienākums palīdzēt jaunajiem,” noliekot Kuģu reģistra vadītāja pilnvaras, teica Šmulāns un savu solījumu turēja, jo vienmēr bija klātesošs tad, kad viņa pieredze bija vajadzīga.

Šajā laikā aktīvi un produktīvi strādāja Hidrogrāfijas dienests. Jūrnieku reģistrs turpina cīņu ar jūrnieku viltotajiem dokumentiem, kļūstot par vadošo organizāciju Eiropas līdzfinansētam pilotprojektam “Jūrnieku sertifikātu viltojumi – drauds jūrnieku sagatavošanas sistēmai”. “Mēs jau nestrādājam slēgtā vidē, viss ir savā starpā saistīts. Administrācija savā darbā un savos sasniegumos ir atkarīga no valsts kopējās pārvaldes sistēmas, no jūrniekiem, izglītības iestādēm un mācību centriem, kuģu īpašniekiem, ostām un daudz kā cita,” sacīja JR vadītājs Jāzeps Spridzāns, kurš tolaik no jūrnieku puses saņēma ne mazums kritikas



Jānis Krastiņš (no kreisās) un Ansis Zeltiņš.



un pārmetumu. “Ko viņš iedomājas, man, kapteinim ar divdesmit gadu stāžu, tagad liks pierādīt kaut kādu tur kompetenci!” Tik sašutuši bija vecajie, bet Spridzāns to neņēma galvā un darīja savu darāmo. “Varbūt ne viss ir vienlīdz labi paveikts, bet mēs cenšamies un pilnveidojamies ar katru gadu. Tieši tāpat kā pilnveidojas arī pārējās iesaistītās puses – izglītības iestādes un mācību centri, kruinga kompānijas. Nemitīgi attīstās arī sadarbība ar nevalstiskajām organizācijām un ārvalstu partneriem, kas palīdz jūrniecības nozares izaugsmei.

Par savu lielāko sasniegumu uzskatu kompetentas, godīgas, darbaspējīgas un profesionālas komandas izveidošanu Jūrnieku reģistrā, kas spēja sakārtot mūsu atbildības jomu atbilstoši starptautiskajām prasībām un ielikt nopietnus pamatus tālākajai attīstībai. Bet vēlreiz vēlos uzsvērt, ka viss ir ļoti saistīts, ka Jūrnieku reģistra sasniegumi ir atkarīgi no daudzu jo daudzu cilvēku un institūciju darba, kas ir nepārtraukts process,” tā par paveikto teica Jāzeps Spridzāns.

Gunārs Šteinerts, kurš līdz 2008. gadam vadīja Kuģošanas drošības

departamentu, līdz viņu šajā amatā nomainīja Raitis Mūrnieks, uzskatīja: "Būtībā Jūras administrācijas pamatu pamats ir kuģošanas drošības jautājumu sekmīga risināšana, un tieši šim darbam ir pakļauta gan kuģu reģistrēšana, gan jūrniece kompetences pārbaude. Gandarījums par padarīto ir tad, kad redzi, ka tavi ideāli arī citiem nav vienaldzīgi. Ir gandarījums par to, ka jūrniecebā ienāk jauni, labi izglītoti cilvēki. Tas liecina, ka process neapstājas un viss notiek."

Tā vien šķita, ka Jūras administrācijai jau vēsturē palicis nenoteiktības laiks, kad viens uzskatīja, ka viņam taisnība, otrs, ka viņam, un, nespējot vienoties, viens otru sūtīja mācīties. Ja sistēma ir labi attīstīta, tā kļūst dzīvotspējīga, un Jūras administrācijas sistēma ir pierādījusi dzīvotspēju, jo tās darbības principi vairāku restrukturizāciju rezultātā bija skaidri definēti: JA nav ražošanas uzņēmums, bet ir struktūra ar lielām starptautiskām tiesībām, kuras darbs pamatojas uz starptautiskajām konvencijām un ir internacionāls. 2000. gadā sāktās pārmaiņas bija devušas labu rezultātu arī administrācijas darbinieku profesionālās varēšanas ziņā. Ar laika distanci Ansis Zeltiņš atzina, ka tolaik ikvienam darbiniekam, viņu ieskaitot, bija jāspēj pieņemt jauno, jāvēlas profesionāli pilnveidoties un cilvēcis-ki augt. Bija izveidots kompakts un labi strādājošs Jūras administrācijas mehānisms. Pat salīdzinot ar Eiropas attīstītāko valstu līdzīgām struktūrām, kā arī ar Lietuvas vai Igaunijas jūras administrācijām, Latvijas Jūras administrācijas struktūra bija izveidota daudz kompaktāka un veiksmīgāk strādājoša, nebija noliedzams, ka JA delegētās valsts funkcijas tiek pildītas profesionāli. Šķita, ka Jūras administrāciju nevarētu skart politiskās vētras. Bet skāra.

2009. gada vidū no darba JA aizgāja Ansis Zeltiņš, un valdes priekšsēdētāja amatā iecēla viņa līdzšinējo vietnieku Artūru Brokovski-Vaivodu, kurš par savu svarīgāko uzdevumu izvirzīja labāku sadarbību un informācijas apmaiņu ar nozares uzņēmumiem, jo īpaši ar kuģu īpašniekiem, lai informāciju no IMO un citām starptautiskajām organizācijām nozares uzņēmumiem saņemtu operatīvi.

Un tad sākās politiskās peripetijas. No 2009. gada vidus, kad no



Artūrs Brokovskis-Vaivods (no labās) un Gunārs Šteinerts spriež par drošības jautājumiem.



Sarma Kočāne (no kreisās), Jānis Krastiņš, Aleksandrs Nadežņikovs un Ansis Zeltiņš.



Jānis Krastiņš un viņa ēnas.



Ostu padomes sēde.

direktora amata aizgāja Ansis Zeltiņš, līdz 2010. gada beigām JA piedzīvoja četrus vadītājus: Artūru Brokovski-Vaivodu (no 2009. gada jūlija līdz novembrim), Nilu Freivaldu (no 2009. gada novembra līdz 2010. gada augustam), Aigaru Krastiņu (no 2010. gada augusta līdz decembrim), Jāni Krastiņu (no 2010. gada decembra).

2010. gada 29. decembrī Satiksmes ministrija kā JA akcionāre veica izmaiņas uzņēmuma valdē: par valdes priekšsēdētāju iecēla JA Hidrogrāfijas dienesta vadītāju Jāni Krastiņu un par valdes locekli – Rīgas brīvostas ostas kapteiņa vietnieku Artūru Brokovski-Vaivodu, kurš ilgus gadus pildīja JA valdes locekļa pienākumus un bija valdes priekšsēdētājs.

Administrācijas darbs atkal iegāja normālās slīdēs. Administrācijas kabinetu durvis atkal bija atvērtas. Starp citu, atvērtas durvis tiešām ir JA raksturīga iezīme.

Kas tad vēl JA notika otrajos desmit gados? Latvija iekļuva Parīzes memoranda baltajā sarakstā, IMO un EMSA auditi atzina JA sistēmu par atbilstošu starptautiskajiem standartiem, administrācija kļuva par iniciatoru vidusskolēnu konkursam "Enkurs", kas, sākot no 2007. gada, tiek rīkots ik gadus. Tāpat šajā laikā JA kļuva par izdevēju žurnālam "Jūrniece" un grāmatai "Latvijas bākas", kas iznāca 2014. gadā, it kā noslēdzot otro desmitgadi.

Divdesmit gadu. Daudz vai maz? Kā uz to skatās. Ja pasaules radišanas mērogā, tad tikai tāds nieks. Bet, ja Latvijas neatkarības atgūšanas kontekstā, tad pietiekami daudz, lai nobaudītu paveiktā darba pirmos augļus. ■

Turpmāk vēl

Anita Freiberga

Liendienas Jūras administrācijā

Gaidot Liendienas, Latvijas Jūras administrācijas darbinieki vienojās akcijā, lai uz svētkiem iepriecinātu bērnus no Latvijas Audžuģimeņu biedrības. Tika ziedotas šokolādes olas un šokolādes zaķi, kā arī nauda Lieldienu kārumu iegādei.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības Lieldienu pasākumā, kas notika Latvijas Etnogrāfiskajā brīvdabas muzejā, audžubērni varēja gan meklēt zaķa paslēptās olas, gan piedalīties dažādās rotaļās un atrakcijās, balvās saņemot sponsoru sarūpētos gardumus.



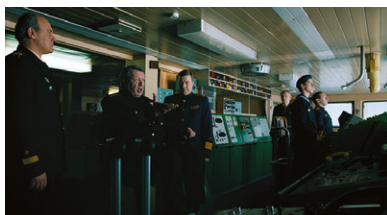
Savukārt pirmajā darba dienā pēc Liendienām Jūras administrācijā notika tradicionālais konkurss par krāšņāko Lieldienu olu. Darbinieku un viņu ģimenes locekļu krāsotās olas kolēģi vērtēja aizklātā balsojumā,



izvēloties košākās un skaistākās. Pēc uzvarētāju apbalvošanas visi konkursa dalībnieki dalījās ar savām olu krāsošanas receptēm un iesaiņtījās olu kaujās.

“Dumpis” nonācis uz ekrāniem

10. aprīlī kino “Splendid Palace” notika režisora Andreja Ēķa daudzsēriju mākslas filmas “Dumpis” pirmizrāde. Daudzsēriju filma ir uz patiesiem notikumiem balstīta vēsturiskā drāma, kas norisinās 1975. gadā Rīgā, kad viens cilvēks uzsāka cīņu pret valdošo iekārtu, kas izraisīja dumpi uz PSRS bruņukuģa “Storoževoj”. Zaudējis ticību Padomju Savienības vadītājiem un militārajai struktūrai, politiskais komisārs Valērijs Špagins, savu komunistisko ideālu vadīts, izlemj sarīkot dumpi uz kuģa. Iestājoties pret korupciju, visatļautību un vienkāršo cilvēku pazemošanu, viņš aizsāk sacelšanos, kas pārvēršas par daudz ko lielāku, nekā sākotnēji iecerēts. Padomju Savienības vadība



dara visu, lai dumpi apturētu un pēc tam informāciju par sacelšanos noslēptu.

Režisors Andrejs Ēķis: “Mans mērķis bija atspoguļot to īpašo atmosfēru, kāda valdīja padomju laikos, kad valdošā ideoloģija bija nepatiesa un melīga, ietekmējot cilvēku prātus, rosinot vienam otru nodot un ikdienā runāt nepatiesību, neskatoties

uz savām īstajām domām. Krievijas totalitārais režīms šodien ne ar ko neatšķiras no padomju laiku Kremļa, armijā tikumi nav mainījušies, bet trāģisko neatbilstību starp ideoloģiskajiem lozungiem un nožēlojamo realitāti joprojām saskata varbūt tikai daži cilvēki. Šo arī vēlējamies parādīt “Dumpī”. Varbūt šis stāsts iedrošinās kādu dumpinieku rīkoties līdzīgi arī Krievijā mūsdienās!”

Burinieki, kokardes un zirgi

“Viena burinieka modeļa uzbūvēšana prasa apmēram piecus gadus. Kad burinieks pabeigts, es iepauzēju – ir jāsaņem, lai ķertos klāt nākamajam, zinot, cik lielu darbu tas atkal prasīs,” saka kapteinis Valērijs Jevzikovs.

Viņš ne tikai būvē burinieku modeļus, bet arī veido katram kuģim diorāmu, kas raksturo atbilstošu laikmetu. Burinieku modeļi vidēji ir apmēram metru gari, tie visi ir autentiski vēsturisko kuģu modeļi. Lai tādus uzbūvētu, nepieciešama ne tikai milzu pacietība, vajadzīgi arī precīzi rasējumi. “Visvairāk saglabājušies angļu burinieku rasējumi, par tiem arī vislielākā interese un lielākais pieprasījums. Ir iespējams nopirkt arī gatavus komplektus, kuros ir gan rasējumi, gan nepieciešamās detaļas, taču es paturu tikai rasējumus, detaļas gatavoju pats. Gatavajām detaļām nav kvalitātes. Piemēram, virves arī vienmēr viju pats. Sīkākas detaļas ņemu līdzī rēisā, pie tām strādāju brīvajos brīžos,” skaidro kapteinis Jevzikovs.

Ar burinieku modeļiem viņš sācis aizrauties, mācoties jūrskolā. Tad gan modeļi bijuši vienkāršāki, tādu varēja uztaisīt pat viena gada laikā. Arī otrs kapteiņa vaļasprieks saistīts ar jūru, un arī tam aizsākums meklējams jau jūrskolā.

“Es kolekcionēju jūras virsnieku cepuru kokardes – dažādu valstu, gan kara flotes, gan tirdzniecības flotes. Jūrskolas laikā kāds kursa biedrs man uzdāvināja padomju tirdzniecības flotes virsnieka kokardi. Šī dāvana nogulēja neaiztikta vismaz 15 vai pat 20 gadus, atradu to, pārceļoties no vienas dzīves vietas uz citu, un sāku pētīt, sāku meklēt informāciju, līdz aizrāvos. Nu jau ar kokaržu kolekcionēšanu nodarbojos 10 gadus. Šādu kolekcionāru pasaulē nav daudz, tiem pat nav savs īpašs apzīmējums. Ir apzīmējums “signumantika”, tā ir emblēmu un identifikācijas uzrakstu kolekcionēšana, kurus nēsā uz apģērbiem, galvassegām un arī uz dažāda veida aprīkojuma. Taču tas sevī ietver plašāku spektru.

Kokaržu kolekcionēšana ir diezgan sarežģīta, jo to īpašnieki paši tās bieži vien nenovērtē. Ir liela veiksmē



Valērijs Jevzikovs.



atrast senus kokardes, kas būtu labā stāvoklī. Materiāls, no kā kokardes tiek izgatavotas, parasti ir diezgan maigs un trausls, izņemot atsevišķas metāliskas daļas.

Pirmajos gados tās varēja nopirkt samērā vienkārši, bet tagad jāmeklē galvenokārt izsolēs, taču konkurence ir liela. Neesmu īsti sapratis, kas tās

izpērk, varbūt muzeji. Izsolēs internetā nereti ir tā, ka kāda kokarde izlikta pārdošanā un neviens par to neizrāda interesi, un tad viss notiek pēdējās sekundēs. Tā es pazaudēju Maltas tirdzniecības flotes virsnieka kokardi – solīju 180 mārciņas un it kā jau biju vinnējis, bet pēdējā brīdī kāds pārsolīja par 40 mārciņām. Viņš acimredzot gribēja būt pārliecināts, ka to kokardi dabūs, tādēļ uzreiz pielika tādu summu,” stāsta Valērijs Jevzikovs.

Ieejot jebkurā ostā, kapteinis mēdz apjautāties ločiem par kokardēm, tā viņš gan atradis ne vienu vien kokardi, gan arī ieguvis vērtīgu informāciju. Kāds angļu locis izstāstījis, ka Griničā ir Nacionālais jūras muzejs (*National Maritime Museum, NMM*), kurā ir kokaržu kolekcija. Vēlāk tas pats locis muzejā kolekciju nofotografējis un atsūtījis attēlus Jevzikovam. “Redzēju, ka mana kolekcija ir vismaz divas reizes lielāka, tajā ir ap 400 eksemplāru, daži arī ļoti reti, vairāk nekā 150 gadu veci, turklāt tā visu laiku papildinās,” neslēpj kapteinis.

Gandrīz par katru savas kolekcijas kokardi Valērijs Jevzikovs savācis arī visu pieejamo informāciju. Katra kokarde ir gluži kā dzimtas ģerbonis, kurā svarīgs katrs sīkums, kas zinātajam var daudz pastāstīt. Savulaik katrai tirdzniecības flotes kompānijai bija sava atšķirīga kokarde vai pat vairākas, taču mūsdienās apmēram 90% šo kompāniju vairs neeksistē. “Kokardes vēl saglabājušās kompānijām “Maersk”, “British Petroleum Tanker”, “Bibby Line”, arī dažām Japānas kompānijām, piemēram, “Nippon Yusen Kaisha”, taču šādu kompāniju atlicis maz. Runājot par kara floti – tā vienmēr un visās valstīs izcēlusies ar lielāko konservatīvismu un uzticību tradīcijām. Visvairāk kara flotes virsnieku kokaržu ir no Anglijas. Tās ir ļoti dažādas. Piemēram, mainoties monarham,

▶▶▶ 48. lpp.

►►► 47. lpp.

mainījās arī nianse kokardēs. Uz angļu kara flotes kokardes ir kronis, un svarīgas atšķirības ir pat atsevišķu kroņa dārgakmeņu krāsās! Reizēm informāciju par kokardi var piemeklēt, izmantojot krāsu gammu. Krāsām vispār ir milzīga nozīme – angļu flotē sievietēm kokardēs noteikti elementi ir zilā krāsā, mediķiem – sarkanā un tā tālāk,” uzsver kolekcionārs.

Gadās arī, ka vienai un tai pašai kompānijai viena un tā paša laika kokardes ir atšķirīgas, tāpēc ka tās ražotas dažādās rūpnīcās. Ir arī pavisam dīvainas kokardes, ko, izrādās, īpašnieks “uzlabojis”, lai padīzotos dāmu priekšā! Un mēdz būt arī unikālas, ļoti senas kokardes, ko tā arī nav iespējams identificēt.

“Ja skatās katalogos, var secināt, ka pavisam ir vismaz ap 2000 dažādu kokaržu. Diemžēl lielākā daļa no tām vairs ir tikai vēsture. Taču arī vēsture, protams, ir nenovērtējama. Ļoti grūti atrast pirms 1900. gada ražotās un lietotās kokardes. Zinu, ka daudz dažādu kokaržu ir bijis Krievijas flotē, tomēr pārdošanā to nav. Laikam tur neviens ar to nenodarbojas. Manā kolekcijā nav Latvijas kokaržu, nav arī informācijas par tām. Kad kolekcija bija izstādīta Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, vairāki cilvēki stāstīja, ka viņiem mājās kaut kas esot, solīja parādīt un varbūt uzdāvināt vai pārdot, taču pēc tam pazuda. Esmu gatavs arī mainīt – kokaržu apmaiņas fonds man pa šiem gadiem iekrājies apjomīgs,” saka kapteinis Jevzikovs.

Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā varēja apskatīt ne tikai Valērija Jevzikova kolekcijas kokardes, bet arī aprakstus par tām. Tā kā izstādes sagatavošana notika laikā, kad kapteinis bija reisā, viņš vislielāko pateicību izsaka savai sievai, kura paveica visu “melno darbu”. Bez viņas šādas ekspozīcijas muzejā nebūtu bijis. Tāpat Valērijs Jevzikovs ir ļoti pateicīgs kapteinim Ēvaldam Grāmatniekam, kurš ļoti palīdzējis organizatoriskajos darbos.

“Informāciju par kokardēm es parasti meklēju reisa laikā, tad vairāk saņāk “parakties” internetā. Informācijas jau ir daudz, taču lielākā daļa izrādās nederīga. Ir arī grāmatas,



bet arī tās lielāka cerība atrast internetā. Protams, tas viss ir interesanti, ne velti Konfūcijs ir teicis: “Zīmes un simboli valda pār pasauli, nevis vārds un likums!”

Valērijs Jevzikovs dzimis Baltkrievijā, un tagad pat grūti pateikt, no kurienes lauku zēnam radies sapnis par jūru. Taču, beidzot 8. klasi, viņš cieši apņēmis iestāties jūrskolā. “Avīzēs varēja atrast informāciju par dažādām skolām, es atradu par Astrahaņas, Liepājas un Ļeņingradas jūrskolām. Aizrakstīju uz visām. No Ļeņingradas atbilde tā arī nepienāca, taču saņēmu apliecinājumu no Astrahaņas, ka viņi ir gatavi mani uzņemt – skolu biju pabeidzis ar izcilību. Kad jau posos ceļā, pienāca ziņa no Liepājas, ka arī tur esmu uzņemts. Jāizvēlas bija ātri, un galveno lomu nospēlēja attālums no Baltkrievijas – kur Astrahaņa un kur Liepāja! Liepājā ierados 15 gadu vecumā,

pases man vēl nebija un arī neviena pazīstama nebija. Taču man atkal paveicās – tajā laikā Latvijas zvejnieku kolhozi deva stipendijas savas puses puīšiem, kuri stājās jūrskolā, un kāds no stipendiātiem nebija jūrskolā uzņemts, tā nu šo stipendiju dabūju es,” atceras kapteinis.

Pabeidzis jūrskolu, viņš sāka strādāt zvejnieku kolhozā, kurš atradās Rīgā. Taču tad nāca deviņdesmitie gadi, viss juka un bruka, un bija jāmeklē, ko darīt tālāk. “Daudzas kruingkompānijas meklēja stūrmaņus, taču padzirdējušas, ka esmu no zvejniekiem, teica – ā, nu tad pienāciet vēlāk! Tad kāds man ieteica doties uz “Latvijas kuģniecību”, un tur man darbu solīja, ja nolikšu “tehnikā minimuma” eksāmenu. Izrādījās gan, ka šo “minimumu” nokārtot bija daudz grūtāk nekā valsts eksāmenus. Tomēr nokārtoju un nonācu uz ledus klases ķīmiskajiem tankkuģiem – “Ventspils”, “Rundāle”, “Samburga”. Par kapteini kļuju 2002. gadā, pavisam Kuģniecībā nostrādāju līdz 2009. gadam. Tad sapratu, ka savā ziņā sāku degradēties – visu laiku viens un tas pats, līdzīgas kravas, līdzīgi reisi, ir iestājusies rutīna. Saņēmu piedāvājumu no “Nordic Tankers” un sāku kuģot zem Dānijas karoga,” stāsta Valērijs Jevzikovs.

Covid-19 pandēmijas laikā viņš uz kuģa Āzijā atradās septiņus mēnešus. Tikai tad, kad tūristiem tika atvērtas Maldivu salas, arī jūrniekiem izdevās nomainīties. Tagad kapteinis strādā galvenokārt Eiropā. Viņam ir pieredze darbā ziemeļos, un no reisiem brīvajā laikā viņš mēdz strādāt par ledus loci, galvenokārt vedot kuģus no Tallinas. Mājās esot, kapteinis vada arī kursus Liepājas jūrnieku mācību centrā.

Taču laiks atliek vēl vienai Valērija Jevzikova mūža mīlestībai – zirgiem. “Zirgi ir mana aizraušanās no agras bērnības. Dzīvojot Liepājā, esmu atradis privātu zirgaudzētavu, to apmeklēju vismaz divas reizes nedēļā, lai dotos izjādēs. Tā man ir atpūta un relaksācija. Ir bijusi doma par sacensībām – bet nē, tas nav man. Ir bijusi doma arī par sava zirga iegādāšanos, taču ar zirgu jāstrādā regulāri, un jūrniekam tas nav iespējams,” saka kapteinis Jevzikovs. ■

Sarma Kočāne



Experts
← THAT DRIVE
THE INDUSTRY
Forward →

- ✔ BOSIET & CA-EBS
- ✔ O&G UK Medical

Let Atlas Professionals coordinate
your next offshore role

Register by scanning the QR code



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



- + (371) 67389300
- Katīnas dambis 20
- jurfor@jurfor.lv



RTU ZINĀTKĀRES CENTRĀ “FUTURIMO RĪGA” atklāj izstādi

“Mans kompass rāda uz jūru”

Izmēģināt vadīt kuģi vējā un viļņos, plānot kuģu satiksmi Rīgas jūras līcī, piedalīties hidrotērpa un glābšanas vestes uzvilšanas ātruma sacensībās un iepazīt kuģa uzbūvi – to un daudz ko citu var izstādē “Tavs kompass rāda uz jūru”. Izstāde ļauj bērniem un jauniešiem ar interaktīvu eksponātu un dažādu uzdevumu palīdzību iepazīt jūrniecības daudzpusību un inženiertehniskās prasmes, kas nepieciešamas darbā uz kuģiem, ostās un uzņēmumos, kas saistīti ar jūrniecību.

Izstāde būs skatāma līdz oktobrim “Futurimo Rīga”, Meža ielā 1, k 6.

Izstāde ir veidota “FUTURIMO RĪGA” sadarbībā ar Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Jūras administrāciju, RTU Latvijas Jūras akadēmiju, RTU Liepājas Jūrniecības koledžu, SIA “Novikon-tas” Jūras koledžu, NBS Jūras spēku štābu, SIA “LSC”, SIA “LVR Flote”, Rīgas Brīvoostas pārvaldi, citām Latvijas lielo un mazo ostu pārvaldēm, kā arī SIA “Proalifing” atbalstu.

