



JŪRNIEKS

NR. 5 (150) 2025

Kapteinis

KĀRLIS IRBENIEKS:

“Kamēr pildām darba pienākumus uz kuģa, demokrātija neeksistē. Tāda šī sistēma ir izveidota un rakstīta ar asinīm. Arī katra jauna konvencija ir rakstīta ar asinīm.”

LJS rosina diskusijas par jūrniecības izglītības nākotni

Latvijā tiekas Baltijas valstu kuģošanas drošības un jūrnieku sertifikācijas speciālisti

IFSMA aicina novērst riskus kuģniecībai un jūrniekiem

Our cean
Our bligation
Our ppportunity

Jūrnieka viedoklis: Teorētiski jūrnieku aizsargā MLC konvencija, bet patiesībā kontraktā ierakstītais īsti nevienu neinteresē, vismaz uz ķīmijas tankkuģiem visu nosaka krava un grafiks, ko nedrīkst pārkāpt.



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 JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi Latvijā. Septembris – oktobris
- 3 Drošības pamatkursa programmās iekļauj kompetenci par vardarbības un uzmākšanās novēršanu uz kuģiem
- 6 Baltijas valstu kuģošanas drošības un jūrnieku sertifikācijas speciālisti tiekas Latvijā
- 7 Baltijas jūras hidrogrāfijas komisijas konferencē Latvija nodod komisijas vadību Lietuvai
- 8 Noslēgusies EK audita par kuģu un ostu aizsardzības jautājumiem praktiskā daļa
- 8 RTU LJA iedibina jaunu tradīciju
- 9 Latvijā PMO koncentrētās inspekciju kampaņas pirmajā mēnesī pārbaudīti 29 kuģi
- 10 Deviņos mēnešos Latvijas ostās ārvalstu kuģi ienākuši 4056 reizes
- 10 Izdota Ventspils ostas pieeju karte
- 10 Baltijas valstu kapteiņu asociāciju tikšanās Rīgā
- 11 Noris darbs pie STCW konvencijas pārskatīšanas
- 11 "Saab UK" vadīs NATO jauno zemūdens aizsardzības projektu
- 12 ASV apgādes padziļināt militāro sadarbību ar Somiju
- 13 "The European Coast Guard Functions Forum" diskutē par drošības jautājumiem
- 14 Pētnieku grupa strādā pie jūrniecības industrijas dekarbonizācijas Baltijas jūras reģionā

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 16 Motivācijai ir milzīga nozīme
- 21 No vēlamā līdz realitātei
- 22 No jūras uz krastu. Kā jūrniekiem atvieglot nokāpšanu krastā?
- 23 Atbildība, kas liek izdegt
- 24 Pirmajā vietā jūrnieku garīgā veselība
- 27 Jaunākais jūrnieku laimes indekss
- 28 Apvienotā Karaliste iegulda ostu infrastruktūrā un zaļajās tehnoloģijās
- 28 Filipīnu valdība aizliedz saviem jūrniekiem strādāt Sarkanās jūras dienvidu daļā un Adenas līcī
- 29 Publīcēts "Inmarsat Maritime" ziņojums "Jūras drošības nākotne"
- 29 Eiropā pieaug problēmas ar neatbilstošas kvalitātes kuģu degvielu
- 30 Jaunākais jūrniecībā
- 31 Kā apturēt nekontrolējamu karoga maiņas praksi?
- 31 Ukrainas droni uzbrūk Krievijas naftas sistēmām Baltijas reģionā
- 31 Londona pastiprina sankcijas pret Krievijas "ēnu floti"
- 33 Austrālija uzsākusi ražot autonomās zemūdenes
- 33 NYK un GCMD pārbauda biodegvielas ilgtermiņa drošību kuģniecībā
- 34 Operācija "Pacific Viper" izvērsīs cīņu pret narkoterorismu
- 35 Post factum. Kāpēc uz kuģa izcēlās ugunsgrēks?
- 35 Kruīza kuģis vairās šķērsot Sucas kanālu
- 36 Krievija turpina pārkāpt kuģošanas drošību Arktikā

OSTAS

- 37 Statistika
- 37 Rīgas ostas termināļos apstrādā Latvijā izaudzēto graudu kravas
- 38 Pieaug kruīza kuģu vizītes
- 38 Digitālie loģistikas risinājumi uzlabo kravu apstrādes ātrumu
- 39 Strādā pie praktiskiem risinājumiem zilās ekonomikas attīstībai
- 39 Tallinā tiekas projekta "H2Deri@BSP" partneri
- 40 Sprīž par integrētu transporta koridoru starp Baltijas jūras un Ukrainas Melnās jūras ostām
- 41 "Stena Line" iegādāsies "Terrabalt" un nodrošinās ostas operācijas Liepājā
- 41 Salacgrīvas osta nākotnē – atbalsts vēja enerģijai

PRO MEMORIA

- 42 Kapteini Māri Mertenu pieminot
- 45 Andri Jurdžu pieminot

BRĪVRĪDIS

- 46 Vecā jūrnieka ligzda



Žurnāls "Jūrnīeks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Dmitrija Kļimova (1. vāka ilustrācija), Raita Mūrnieka, Sarmas Kočānes, Anītas Freibergas, Eduarda Lapsas, Gata Dieziņa, Gata Rozenfelda (Valsts kanceleja), Emīla Atstāja, Roberta Lagzdiņa, AP Čereka Sokolevska, Valtera Veita, Andreja Tirmaņa, Toma Donauska, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, "LVF Flote", Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Aizsardzības ministrijas, Jūras spēku, RTU LJA, RTU LJK, "Jūras Informācija" foto, Italian Coast Guard, "Saab UK", CMA, MSC, GCMD, "MagicPort Maritime Intelligence and Sentinel", "Associated Press", Panama Canal Authority, ETA, IMO, PMA, OECD, ECSA, MOL, "Shutterstock", publicitātes foto, "Reuters", AFP/Scanpix, EPA, flickr foto. Foto no Oskara Spādes un Ginta Šimaņa personīgā arhīva.

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



Starptautiskās kuģu kapteiņu asociācijas federācijas (IFSMA) ATKLĀTA VĒSTULE VALDĪBĀM, ORGANIZĀCIJĀM UN JŪRNICĪBAS NOZAREI

Kuģu kapteiņu trauksmes signāls

Globālie draudi, tendences un riski kuģniecībai un jūrniekiem

Pašreizējo ģeopolitisko klimatu raksturo pastiprināti reģionālie konflikti un spriedze kritiskajās jūras teritorijās. Konflikti Tuvajos Austrumos, Ukrainā un citos reģionos ir izraisījuši uzbrukumu pieaugumu tirdzniecības kuģiem, ko veic valstis un teroristiski grupējumi, izmantojot tradicionālās metodes un hibrīdlīdzekļus. Šādi apdraudējumi ir noveduši pie stratēģisku jūras ceļu, piemēram, Sarkanās jūras un Hormuza šauruma, slēgšanas vai kuģošanas ierobežojumiem, nopietniem globālās loģistikas traucējumiem, jūras satiksmes maršruta maiņas un paugstinātiem operacionāliem riskiem.

Lai gan jūrniekiem ir būtiska loma globālās tirdzniecības nodrošināšanā, arvien biežāk viņi tiek izmantoti kā bandinieki šajos konfliktos.

Pirātisma atdzimšana un kriminālo grupējumu draudi

Pēc daudzu gadu pirātisma samazināšanās, tas atkal ir kļuvis par nopietnu draudu. Pirātisms ir atsācies arī pie Somālijas krastiem, kur 2024. gadā tika reģistrēti kuģu nolaupīšanas incidenti. Teroristu bandas kopā ar politiski motivētām grupām savās darbībās arvien vairāk izmanto progresīvās tehnoloģijas, tostarp bezpilota lidaparātus un jūras mīnas, tāpēc to uzbrukumi kļūst arvien neparedzamāki un bīstamāki.

Ekonomiskais protekcionisms un sankcijas

Pieaugošais protekcionisms, kā arī vienpusējas sankcijas un tirdzniecības ierobežojumi ir radījuši globālo tirdzniecības ceļu pārkonfigurāciju un kuģošanas nenoteiktību, palielinot spiedienu uz kuģu kapteiņiem, kuģojot ierobežotos vai jutīgos reģionos, kuros ir lielāks kuģu un apkalpes nolaupīšanas risks, bet izteiktie aizrādījumi par sankciju pārkāpumiem bieži vien ir tikai tukši vārdi bez pienācīga juridiska pamata vai arī tam pietrūkst pietiekamu pierādījumu.

Kuģu kapteiņu un apkalpes kriminalizācija

Pieaug tendence noteikt kriminālatbildību kuģu kapteiņiem un vecākajiem virsniekiem par darbībām, kas saistītas ar sankcijām pakļautiem režīmiem vai incidentiem, kurus tās nevar kontrolēt. Tas ir novedis pie kuģu arestu skaita pieauguma, apkalpes aizturēšanas un kriminālvajāšanas, to skaitā kapteiņu aizturēšanas krimināllietās, kurās pret viņiem tiek celtas apsūdzības par tādām pārkāpumiem kā kontrabanda vai kravu pārkāpumi, par

kuriem viņi nezināja. Tas bieži vien noved pie ilgstošas aizturēšanas bez tiesas vai apsūdzības, kas acīmredzami pārkāpj starptautiskos tiesību standartus un nesniedz pieņemtās IMO/ILO pamatnostādnes par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem, kas tiek turēti aizdomās par nozieguma izdarīšanu.

Pasākumi cīņai pret kriminalizāciju bieži tiek apspriesti, bet ir redzams, ka tiem ir ļoti maza ietekme.

Darba tiesību pārkāpumi un pieaugošs spiediens uz kuģu kapteiņiem

Ir atzīmēts, ka kuģu kapteiņi arvien vairāk strādā augstā stresa līmenī, saskaroties ar draudiem par aizturēšanu, kriminālvajāšanu un finansiāliem sodiem. Viņi bieži ir pakļauti pārmērīgam spiedienam no ostas iestādēm, kuģošanas kompānijām, fraktētājiem un citām ieinteresētajām personām. Šie nosacījumi nopietni ietekmē lēmumu pieņemšanu un apkalpes labklājību, apdraudot kuģošanas drošību.

IFSMA pauž bažas

IFSMA pauž nopietnas bažas par pieaugošo ģeopolitisko spriedzi, pieaugošajiem draudiem un globālo jūras drošību, kā arī satraucošo tendenci kriminalizēt jūrniecības profesionāļu darbību, tā pārkāpjot viņu pamattiesības. Kuģu kapteiņi bieži vien ir galvenie apsūdzētie, jo tieši viņiem nākas pieņemt ātrus lēmumus augsta riska un spiediena apstākļos, kas ir apdraudējums ne tikai kuģim un kravi, bet arī apkalpes dzīvībai. Jūrniekiem ir būtiska loma globālajā tirdzniecībā, bet viņi arvien biežāk tiek izmantoti kā bandinieki šajos konfliktos. COVID-19 pandēmija skaidri parādīja, ka jūrnieki ir būtisks posms globālajā piegādes ķēdē. Atzīstot šo faktu, IMO un ILO ir oficiāli pasludinājušas jūrniekus par galvenajiem darbiniekiem.

Aicinājums valdībām un starptautiskajām organizācijām

IFSMA ļoti stingri aicina visas valdības un starptautiskās organizācijas nodrošināt kuģu kapteiņu un apkalpes locekļu aizsardzību no patvaļīgas aizturēšanas un kriminālizēšanas, kā arī ievērot cilvēktiesības jūras operācijās un izveidot skaidru tiesisko regulējumu attiecībā uz kuģu aizturēšanu ostās, sankciju izpildi un jo īpaši IMO un ILO pamatnostādņu īstenošanu par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem, kad viņi tiek turēti aizdomās par nozieguma izdarīšanu.

►►► 2. lpp.

>>> 1. lpp.

Aicinājums kuģniecības pārvaldības uzņēmumiem

IFSMA ļoti stingri aicina kuģošanas kompānijas un pārvaldības institūcijas nodrošināt jūrnieku apmācību par sankciju riskiem, nodrošināt juridisko palīdzību un institucionālo atbalstu tiem kapteiņiem un jūrniekiem, kurus saskaņā ar IMO un ILO pamatnostādnēm par taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem tur aizdomās par nozieguma izdarīšanu.

Aicinājums visām jūrniecības nozares ieinteresētajām personām

IFSMA ļoti stingri aicina visas jūrniecības nozares ieinteresētās personas veicināt informācijas apmaiņu par augsta riska jomām un atbalstīt starptautiskas iniciatīvas, lai izbeigtu jūrniecības profesiju kriminalizāciju.

IFSMA turpinās aizsargāt kuģu kapteiņu tiesības un drošību, turpinās sadarboties ar galvenajām ieinteresētajām personām visā pasaules kuģniecībā, tostarp valdībām, starpvaldību un nevalstiskajām organizācijām, valsts iestādēm un rūpniecības partneriem, lai veicinātu taisnīgus un drošus darba apstākļus jūrniecības profesionāļiem.

UZZIŅAI

Starptautiskā kuģu kapteiņu asociāciju federācija (IFSMA) (www.ifsma.org) tika izveidota 1974. gadā, lai ievērotu starptautiskos kuģu kapteiņu un jūrnieku profesionālās kompetences standartus. IFSMA veido savu politiku, lai nodrošinātu drošu kuģošanas praksi, pasargātu cilvēkus, aizsargātu jūras vidi un īpašuma drošību.

1975. gadā IFSMA kā nevalstiskai un apolītiskai organizācijai tika piešķirts konsultatīvs statuss International Maritime Organization (IMO), kas tai ļauj pārstāvēt nozares viedokli, kā arī aizsargāt starptautiskajā tirdzniecības flotē strādājošo kuģu kapteiņu intereses.

IFSMA
ITF House, 49-60 Borough Road,
SE1 1DR, Lielbritānija
Tīmekļa vietne: www.ifsma.org
E-pasts: hq@ifsma.org
Datums: 2025. gada 16. septembris

Notikumi Latvijā. Septembris – oktobris

Vizītes centrā – Baltijas jūras drošība

7. septembrī Latvijas Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs un Somijas prezidents Aleksandrs Stubs ar dzīvesbiedri Suzannu Inesi Stubu apmeklēja Latvijas Jūras spēkus. Vizītes centrā bija Baltijas jūras drošība, tikšanās ar Jūras spēku vadību un iepazīšanās ar militārās infrastruktūras attīstību un ūdenslīdzēju apmācībām.



Ministru prezidente apmeklē Latvijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģi "Virsaitis"

26. septembrī darba vizītes Mēklenburgā–Priekšpomerānijā ietvaros Ministru prezidente Evika Siliņa apmeklēja Vācijas Jūras spēku centru "Hohe Düne" Rostokā, kā arī Latvijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģi "Virsaitis", kur iepazīnās ar "Baltic Sentry" aktivitātēm.

"Augstu vērtēju to, ko darāt Baltijas jūras drošības stiprināšanai kā NATO valsts. Man bija svarīgi ieraudzīt dzīvē, kā ikdienā plecu pie pleca strādā latvieši, poļi un vācieši un citi sabiedrotie, lai rūpētos par reģiona drošību. Ir būtiski, ka varam dalīties ar labāko pieredzi un mācīties viens no otra," uzsvēra Ministru prezidente Vācijas Jūras spēku centrā "Hohe Düne", kur pašlaik dienē vairāki jūrnieki no Latvijas.

Jūras spēku centrā Ministru prezidente iepazīnās ar pasākumiem



Baltijas jūras reģiona drošības stiprināšanā un piedalījās darba sarunās ar Mēklenburgas–Priekšpomerānijas Ministru prezidenti Manuelu Švēzigu un teritoriālo bruģoto spēku komandieri, flotes admirāli Ulrihu Raineki. Vizītes noslēgumā E. Siliņa apmeklēja Latvijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģi "Virsaitis", kas pašlaik kaujas dežūrā atrodas NATO pirmās pastāvīgās jūras pretmīnu grupas vadībā.

Apmeklējuma laikā E. Siliņa tikās ar kuģa komandu un atzīmēja sabiedroto ciešo sadarbību un Latvijas jūrnieku nozīmīgo ieguldījumu: "No sirds pateicos ikvienam no jums par rūpēm Baltijas jūras drošības stiprināšanā. Pieaugošā dažādu incidentu intensitāte Baltijas jūrā apliecina, cik ļoti nepieciešami ir spēcīgi un labi sagatavoti mūsu Jūras spēki. Latvija ar jums lepojas!"

Rīgā norisinājās NATO Militārās komitejas konference

No 26. līdz 27. septembrim Rīgā norisinājās NATO augstākās militārās institūcijas – Militārās komitejas – konference bruģoto spēku komandieru līmenī. Sanāksmi vadīja NATO Militārās komitejas priekšsēdētājs admirālis Džuzepe Kavio Dragone, un tajā piedalījās arī Sabiedroto spēku virspavēlnieks Eiropā ģenerālis Aleksuss G. Grinkevičs, Sabiedroto spēku virspavēlnieks transformācijas jautājumos admirālis Pjērs Vandjē, kā arī

Drošības pamatkursa programmās iekļauj kompetenci par vardarbības un uzmākšanās novēršanu uz kuģiem

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Kuģošanas drošības komiteja pieņēmusi Rezolūciju MSC.560(108) par STCW konvencijas kodeksa A-VI/1-4 standarta grozījumiem, ieviešot jaunu jūrniekiem apgūstamo kompetenci par vardarbības un uzmākšanās (*violence & harassment*) novēršanu uz kuģiem. Grozījumi stāties spēkā 2026. gada 1. janvārī, un pārejas periods nav paredzēts.

Sākot ar 2025. gada 9. septembri, Latvijas jūrniecības mācību iestādēs “Drošības pamatkurss” un “Drošības pamatkurss – atjaunošanas programma” mācību kursu programmās iekļāvušas STCW konvencijas kodeksa A-VI/1-4 standarta grozījumus noteikto kompetenci par vardarbības un uzmākšanās novēršanu uz kuģiem. Pēc kursa apgūšanas tiek izsniegta prasmju apliecība, kurā norādīts: “Iekļaujot STCW kodeksa A-VI/1-4 grozījumus, kas pieņemti ar Rezolūciju MSC.560(108)”.

KĀ APMAINĪT DROŠĪBAS PAMATKURSA APLIECĪBU?



VĒRSTIES MĀCĪBU IESTĀDĒ, KUR IZSNIEGTA IEPRIEKŠĒJĀ PRASMJU APLIECĪBA



IEPAZĪTIES AR GROZĪJUMIEM



SAŅEMT JAUNU APLIECĪBU AR ATBILSTOŠU ATSAUCI

GROZĪJUMI STĀSIES SPĒKĀ 2026. GADA 1. JANVĀRĪ
VAIRĀK INFORMĀCIJAS: WWW.LJA.LV



Aicinām jūrniekus Latvijas jūrniecības mācību iestādēs apgūt jaunās kompetences un saņemt jaunas “Drošības pamatkurss” vai “Drošības pamatkurss – atjaunošanas programma” apliecības, kas atbilst STCW konvencijas grozījumu prasībām!

1. Jūrniekam jāvērsas tajā mācību iestādē, kur saņemta iepriekšējā prasmju apliecība.
2. Jūrnieks mācību iestādē tiek iepazīstināts ar grozījumiem.
3. Jūrniekam tiek izsniegta jauna prasmju apliecība, kurā iekļauta atsaucē uz STCW kodeksa A-VI/14 grozījumiem.

Informējam, ka Jūrnieku reģistra izdotu jūrnieku kvalifikācijas sertifikāti turpina būt derīgi līdz dokumentos norādītajam datumam. Pēc 2026. gada 1. janvāra sertifikācijas nolūkiem Jūrnieku reģistrā tiks pieņemtas tikai tās prasmju apliecības, kurās norādīta atsaucē uz STCW grozījumiem.

visu 32 dalībvalstu bruģoto spēku komandieri.

Latvijas prezidents Edgars Rinkēvičs un citi līderi aicināja transformēt Baltijas gaisa patrulēšanas misiju uz pilnvērtīgu gaisa aizsardzības misiju ar stingrākiem noteikumiem. NATO Militārās komitejas priekšsēdētājs admirālis Džuzepe Kavo Dragone norādīja, ka jebkuri draudi pret NATO tiks atbildēti ar izlēmīgu un proporcionālu rīcību. Merilo secina, ka alianse šobrīd ir saliedēta un gatava tālāk stiprināt austrumu flangu.

Savukārt, Dānijas viceadmirālis Franks Tojens uzsvēra, ka

Kopenhāgena reaģē uz jaunajiem izaicinājumiem, sākot no Krievijas agresijas līdz pat dronu uzbrukumiem, tostarp Dānijas lidostām. Jūras dimensijā Dānija uzrauga Baltijas jūru ar kuģiem, lidaparātiem un sauszemes radariem, nodrošinot detalizētu situācijas pārraudzību. “Dānija ir lepna jūrniecības nācija ar salīdzinoši lielu industriju. Mēs to uztveram ļoti nopietni,” sacīja viceadmirālis, atgādinot arī par valsts līdzdalību NATO pastāvīgajos Jūras spēkos. “Kad NATO mūs aicina, Dānija vienmēr skatās uz šo pieprasījumu ar pozitīvu attieksmi.”

Norisinājās aizsardzības mācības “Namejs 2025”

8. oktobrī noslēdzās Nacionālo bruģoto spēku organizētās visaptverošas valsts aizsardzības mācības “Namejs 2025”, kurās piedalījās aptuveni 12 000 Latvijas un sabiedroto karavīru un zemessargu. Mācībās,



kas sākās 2. septembrī, piedalījās karavīri un zemessargi no visām NBS vienībām, tostarp Valsts aizsardzības dienesta karavīri, rezerves karavīri un Sabiedroto bruģoto spēku karavīri.

Mācībās trenēja sadarbību ar Krīzes vadības centru un Civilās aizsardzības operacionālās vadības centru, tostarp Valsts kanceleju un nozaru ministrijām, to padotības iestādēm, valsts drošības iestādēm, vairākām pašvaldībām un komersantiem, sniedzot valsts aizsardzības vajadzībām nepieciešamo atbalstu un tādējādi stiprinot visaptverošu valsts aizsardzības sistēmu Latvijā.

►►► 4. lpp.



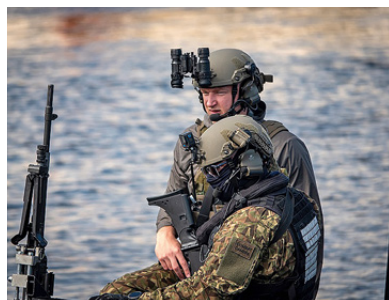
▶▶▶ 3. lpp.

"Namejs 2025" mācības tika organizētas sadarbībā ar NATO daudznacionālās divīzijas "Ziemeļi" štābu. Tajās iesaistījās sabiedroto karavīri no ASV, Igaunijas un Lietuvas, NATO daudznacionālās brigādes Latvijā štāba, NATO spēku integrācijas vienības Latvijā, Kanādas bruņoto spēku pavēlniecības Latvijā.

Mācības "TARASSIS" ir būtiska koordinācija starp jūras un sauszemes spēkiem

23. septembrī Ventspils ostā ar kravas kuģi ieradās Lielbritānijas bruņoto spēku tehnika un karavīri, kas piedalās līdz šim lielākajās Apvienoto reaģēšanas spēku starptautiskajās mācībās "TARASSIS". Kuģa ierašanās ir daļa no mācību aktivitātēm, kas no septembra līdz oktobrim norisinājās Latvijā un citviet Ziemeļeiropā, pārbaudot JEF (*Joint Expeditionary Force*) spēju kopīgi reaģēt uz drošības izaicinājumiem.

Ventspils ostā ienākušais kuģis ar JEF kaujas tehniku un personālu bija viens no praktiskajiem pārbaudījumiem, lai praksē trenētu JEF spēku pārsviešanu. Pārbaudījums ietvēra ne tikai kuģa sagaidīšanu, bet arī daudz dažādu uzdevumu – transporta izkraušanu, tehnikas nodošanu,



drošības uzraudzīšanu un tālāku sabiedroto vienību nosūtīšanu uz mācību uzdevumu izpildes vietām.

Jūras spēku komandieris flotiles admirālis Māris Polencs norādīja, ka šajā mācību operācijā Latvijas Jūras spēki pildīja uzņemošās valsts funkcijas, kā arī nodrošināja ostas infrastruktūras aizsardzību. Šajā procesā ir būtiska koordinācija starp jūras un sauszemes spēkiem, kā arī civilajām iestādēm.

Rīgu apciemoja simttūkstošais kruīza pasažieris

Saskaņā ar Rīgas brīvostas pārvaldes apkopotajiem datiem, šajā nedēļas nogalē Rīgas ostā pārsniegta 100 tūkstošu apkalpoto kruīza pasažieru



skaita atzīme, kas ir vēsturiski lielākais vienā sezonā apkalpoto kruīzu pasažieru skaits. Simttūkstošais pasažieris Rīgā ieradās 28. septembrī ar vācu kruīza līnijas "TUI Cruises" kuģi "Mein Schiff 3".

Latvijas uzņēmēji "TransLogistica Kazakhstan 2025" meklē sadarbību transporta un loģistikas jomā

No 29. septembra līdz 2. oktobrim norisinājās satiksmes ministra Ata Švinkas un nozares uzņēmēju darba vizīte Kazahstānā un Uzbekistānā, kā arī viena no vērienīgākajām transporta un loģistikas izstādēm Eirāzijā "TransLogistica Kazakhstan 2025", kas norisinājās Kazahstānas pilsētā Almatī. Izstādes ietvaros norisinājās vairākas konferences un forumi, tostarp VII Starptautiskais transporta un loģistikas biznesa forums "New Silk Way" (tulk. – Jaunais zīda ceļš), kas ir stratēģisks dialogs par tranzīta



maršrutu nākotni, Kazahstānas lomu pārvadājumos Eirāzijā un starptautiskās sadarbības perspektīvām, un forums "Kazahstāna – Eiropas Savienība", kas veicinās eksporta-importa pārvadājumu pieaugumu un pāreju uz *zaļajām* tehnoloģijām.

Vizītes laikā norisinājās gan tikšanās ar Latvijas vēstnieku Uzbekistānā, gan Latvijas – Uzbekistānas biznesa seminārs, lai veicinātu sadarbību transporta un loģistikas jomā, kā arī tikšanās ar tādu nozaru kā rūpniecības, transporta, derīgo izrakteņu un lauksaimniecības produktu eksporta pārstāvjiem.

Latvijas delegāciju izstādē un darba vizītē pārstāvēja Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas pārstāvji, tostarp satiksmes ministrs Atis Švinka, "Latvijas Dzelzceļš" un tā meitasuzņēmums "LDZ Cargo", Rīgas brīvostas pārvalde, Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, ko pārstāvēja analītiķis un plānošanas vadītājs Mārcis Nēliuss, attīstības projektu vadītāja Kristīne Jansone un mārketinga speciāliste Karīna Mihadjuka, kā arī ostas uzņēmumu "Ventspils Grain Terminal", "Ventspils tirdzniecības osta" un "Baltic Coal Terminal" pārstāvji.

Karš Ukrainā ir izjaucis līdzšinējās loģistikas ķēdes, tāpēc Kazahstāna saglabā savu stratēģisko nozīmi kā būtisks mērķa tirgus un svarīga saikne sauszemes tranzītam.

RTU Ventspils ostā apseko Dienvidu molu

Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Būvniecības un mašīnzinību fakultātes pētnieki šovasar Ventspils ostā izlases veidā apsekoja Dienvidu mola atsevišķas betona konstrukcijas un novērtēja to tehnisko stāvokli. Pētījuma mērķis bija izvērtēt hidrobūvju ilgmūžību un izstrādāt jaunas metodes, kas nākotnē palīdzēs projektēt izturīgākas un drošākas būves jūras vidē. Ventspils brīvostas pārvalde ir atsaukusies RTU zinātnieku grupas lūgumam sniegt praktisku atbalstu zinātniskā projekta programmas īstenošanā, lai pētnieki varētu veikt nepieciešamos mērījumus un pārbaudes. RTU zinātnieku grupa rudenī plāno Dienvidu molu apmeklēt atkārtoti, lai dabā veiktu hidrobūves betona papildu pārbaudes, tostarp pirmo reizi apbūvētu urbšanas metodes pielietojamību un piemērotību betona konstrukciju pārbaudēm uz vietas objektā.

Pēc iegūto datu apstrādes un analīzes tiks sagatavota pētījuma atskaite, un attiecīgie materiāli tiks nodoti arī Ventspils brīvostas pārvaldes rīcībā. RTU pētnieku iegūtie rezultāti būs nozīmīgi ne tikai Ventspils mōlam – tie sniegs vērtīgu informāciju, lai jūras hidrobūvju projektēšanā un būvniecībā izvēlētos izturīgākus betona sastāvus, nodrošinot ilgāku un drošāku šo būvju ekspluatāciju.

RTU Latvijas Jūras akadēmija stiprina sadarbību ar jūrnierības nozari

Oktobra sākumā RTU Latvijas Jūras akadēmijā (LJA) viesojās Latvijas Kruinga kompāniju asociācijas biedri, lai pārrunātu turpmāko sadarbību jūrnierku profesionālajā sagatavošanā. Sarunu laikā tika prezentēta RTU LJA attīstība un pozitīvās pārmaiņas, kā arī konkrēti projekti, lai veicinātu



jūrnierības profesiju atpazīstamību un sekmētu topošo jūrnierības studentu piesaisti, izaugsmi un izglītošanu. Kruinga kompāniju asociācijas pārstāvji puda gandarījumu par RTU LJA līdz šim paveikto gan mācību programmu īstenošanā un pilnveidē, gan akadēmijas straujo attīstību un vadības ieguldījumu.

Stiprina ekonomisko sadarbību ar Vāciju

No 23. līdz 26. septembrim vairāk nekā 180 Latvijas uzņēmēji, zinātnieki un organizāciju pārstāvji piedalījās Latvijas Ministru prezidentes Evikas Siliņas un ekonomikas ministra Viktora Valaiņa vadītajā vizītē Hamburgā un Rostokā, kuras mērķis bija stiprināt ekonomisko sadarbību un turpināt iesāktu jaunu risinājumu izstrādē ar Vācijas partneriem 5G jūras inovāciju un tehnoloģiju jomā. Evika Siliņa ir paudusi stingru apņemšanos padziļināt ekonomiskās saites ar Vāciju, īpaši uzsverot potenciālu Ziemeļvācijas reģionā.



Vizītes laikā bija vairāk nekā 400 biznesa tikšanās, kā arī tika noslēgtas trīs sadarbības līgumi, tostarp ar "Rheinmetal", kas paredz investēt vairāk nekā 200 miljonus eiro mūnīcijas ražotnes attīstīšanai Latvijā. Arī citi Vācijas aizsardzības nozares uzņēmumi izrāda interesi par sadarbības iespējām un ražotņu izveidi Latvijā, tāpat notika diskusijas par vairākiem projektiem, kas saistīti ar ostu digitalizāciju, enerģētiku, kibernetiku, kā arī vēl citiem sadarbības virzieniem.

"Šī misija apliecina, ka Latvija var būt uzticams partneris lielajiem industrijas spēlētājiem. Mūsu uzņēmēji panākuši konkrētas vienošanās enerģētikas, digitalizācijas un aizsardzības industrijas jomās – tas ir apliecinājums Latvijas inovāciju un drosmīgo ideju spēkam," uzsvēra Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras direktore Ieva Jāgere.

Osta stiprina sadarbību ar apkaimju iedzīvotājiem

22. septembrī Rīgas osta uzņēma savus kaimiņus no Kundziņsalas, Vecmīlgrāvja un Sarkandaugavas apkaimēm, lai iepazīstinātu ar Kundziņsalā strādājošo uzņēmumu darbu, kā arī uzsāktajiem un plānotajiem attīstības projektiem.



Ventspils brīvosta saņem atzinību

Lielbritānijas izdevums "fDi Intelligence" pētījumā "Global Free Zones of the Year" piešķir īpašu atzinību Ventspils brīvostas pārvaldei par sektororientētu investīciju piesaistes stratēģiju, un tā ir vienīgā Baltijas valstu speciālā ekonomiskā zona, kas šogad saņēmusi šādu novērtējumu.

Žūrija uzteica brīvostas mērķtiecīgo darbu, attīstot atjaunojamās enerģijas, IKT un ražošanas klasterus, pielāgojot infrastruktūru un atbalsta mehānismus uzņēmējiem.

Nodots ekspluatācijā daudzfunkcionāls ostas servisu kuteris

Rīgas ostā pēc Salacgrīvas ostas pārvaldes pasūtījuma un kompāniju "Anytec" un "BELSS" speciāla projekta uzbūvēts slēgta korpusa alumīnija kuteris (garums 9,5 m, platums 2,96 m), kas paredzēts darbam gan ostas akvatorijā, gan piekrastē navigācijas zīmju uzturēšanai,

▶▶▶ 6. lpp.

▶▶▶ 5. lpp.

meklēšanas un glābšanas, kā arī citiem darbiem. Kuteris ir aprīkots ar modernākajām navigācijas un dziļummērīšanas iekārtām, dzinēja vadības sistēmu un integrētu ugunsdzēsības sistēmu.



"LVR Flote" nosvinēja 15. dzimšanas dienu

Pirms 15 gadiem 13. septembrī tika dibināta Rīgas brīvoostas pārvaldes kapitālsabiedrība "LVR Flote", tolaik Rīgas brīvoostas flote. Piecpadsmit gadu laikā uzņēmums attīstījis par daudzpusīgu ostu tehnisko pakalpojumu sniedzēju ar spēcīgu komandu, jaudīgu floti un skaidru misiju: ar pakalpojumu klāstu un kvalitāti stiprināt Latvijas ostu konkurētspēju.

"LVR Flote" vadība dzimšanas dienā teica lielu paldies saviem darbiniekiem, kur katrs ir spilgta personība, bet tikai visi kopā veido stipru komandu. Par godu dzimšanas dienai tika atklāta arī kolēģa Andra Skujas gleznu izstāde.■



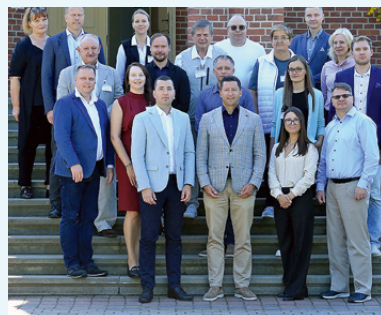
Baltijas valstu kuģošanas drošības un jūrnieku sertifikācijas speciālisti tiekas Latvijā

No 3. līdz 5. septembrim Latvijā norisinājās tradicionālā Baltijas valstu par kuģošanas drošību atbildīgo speciālistu tikšanās, kuras laikā dalībvalstu delegācijas pārrunāja jautājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību un jūrnieku apmācību un sertificēšanu.



Latvijas, Lietuvas un Igaunijas speciālistu gadskārtējā kopīgā sanāksme notika jau 28. reizi. Tikšanās galvenais mērķis bija dalīties pieredzē, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt to risinājumus, kā arī saskaņot viedokļus dažādos starptautiskā mērogā aktuālos jūrniecības nozares jautājumos.

Šogad trīs valstu pārstāvji apsprieda jūras dronu reģistrācijas jautājumus un testa platformas izveidošanu, līdzšinējo praksi autonomo kuģu testēšanā un izmantošanā, tiesisko regulējumu atpūtas jahtu un atpūtas laivu pielāgošanai cilvēkiem ar īpašām vajadzībām, kā arī



ar kuģu aģentu sertifikāciju saistītus jautājumus.

Speciālisti dalījās pieredzē par ostas valsts kontroles un karoga valsts kontroles īstenošanu, kā arī par problēmām, ko rada *ēnu flote* un kuģošanas drošības informācijas viltošana.

Jūrnieku sertifikācijas speciālisti izvērtēja STCW-F konvencijas (Starptautiskā konvencija par zvejas kuģu personāla sagatavošanas un diplomēšanas, kā arī sardzes pildīšanas standartiem) grozījumu īstenošanas progresu un visu trīs valstu redzējumu par jaunajām zvejas kuģu personāla apmācības prasībām. Notika viedokļu apmaiņa par saprašanās memorandiem ar trešajām valstīm un jūrnieku informācijas sistēmas un ES jūrnieku e-sertifikācijas platformas integrāciju. Igaunijas speciālisti dalījās pieredzē par elektroniskajiem sertifikātiem, kā arī tika izvērtēta praktiskā pieredze *bezpapīra* sertifikācijas jomā iekšzemes reisos.

Sanāksmes laikā tika pārrunāti dažādu starptautisko jūrniecības organizāciju auditu rezultāti Baltijas valstīs, kā arī pieredze konstatēto trūkumu novēršanā. Tika izskatīti arī citi aktuāli jautājumi.■



Baltijas jūras Hidrogrāfijas komisijas konferencē Latvija nodod komisijas vadību Lietuvai



Rīgā noslēgusies Baltijas jūras Hidrogrāfijas komisijas (BSHC) konference, kurā piedalījās speciālisti no Baltijas valstīm, Polijas, Vācijas, Dānijas, Zviedrijas un Somijas, kā arī pārstāvji no ASV, Lielbritānijas un Jaunzēlandes. BSHC konferenci vadīja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kurš BSHC vadītāja pienākumus veic rotācijas kārtībā. IHO sekretariātu pārstāvēja ģenerālsekretārs Dr. Mathias Jonas.



Konferences laikā visu BSHC dalībvalstu pārstāvji atskaitījās par gada laikā paveikto un aktuālākajiem notikumiem katrā valstī. Tika pārrunātas visām Baltijas jūras valstīm kopīgās problēmas, kā arī turpmākā darba plāni. Aktuālākais pašlaik ir pāreja uz jauno Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) standartu S-100, tādēļ dalībvalstu pārstāvji lielāko uzmanību pievērša S-100 ieviešanas un harmonizācijas jautājumiem, lai nodrošinātu vienotu pieeju un izpratni visās valstīs.

Tikšanās laikā tika parakstīti dokumenti, kas par BSHC pildtiesību



biedru apstiprināja Lietuvu, jo Lietuva nesen kļuva par pildtiesīgu IHO biedru. Lietuva arī pārņēma no Latvijas BSHC vadību uz nākamo komisijas darbības gadu. ■

Noslēgusies EK vizīte par kuģu un ostu aizsardzības jautājumiem praktiskā daļa

No 23. līdz 26. septembrim Latvijā notika Eiropas Komisijas (EK) Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta vizīte par kuģu, ostas iekārtu un ostu aizsardzības jautājumiem praktiskā daļa.

Vizītes teorētiskā daļa norisinājās pagājušā gada oktobrī, kad tika pārbaudīta kuģu, ostu un ostu iekārtu aizsardzības dokumentācija. Pēc vizītes teorētiskās daļas EK ļoti

atzinīgi novērtēja Latvijas Jūras administrācijas datu bāzes, kā arī nacionālo SafeSeaNet sistēmu SKLOIS (Starptautiskā kravu loģistikas un ostu informācijas sistēma).

Vizītes praktisko daļu EK auditori izvēlējās veikt Liepājas ostā.

Vizītes mērķis ir analizēt nacionālo kvalitātes kontroles sistēmu un jūrniecības aizsardzības pasākumus,

procedūras un struktūru, kā arī pārbaudīt, kā ir īstenota Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Regula (EK) Nr. 725/2004 par kuģu un ostu iekārtu aizsardzības uzlabošanu un 2005. gada 26. oktobra Direktīva 2005/65/EK par ostu aizsardzības uzlabošanu.

EK vizītes gala ziņojums par pārbaudes rezultātiem sagaidāms novembrī. ■

RTU LJA iedibina jaunu tradīciju

7. oktobrī RTU Latvijas Jūras akadēmija aizsāka jaunu un ļoti svarīgu tradīciju: pieminot pirmo un ilggadējo Latvijas Jūras akadēmijas rektoru Jāni Bērziņu, augstskolas pasniedzēji kopā ar studentiem un jūrnieceības nozares cilvēkiem apmeklēja viņa atdusas vietu Matīsa kapos.



Diskusijas RTU LJA.



Piemīņas brīdis Jāņa Bērziņa atdusas vietā Matīsa kapos.

“Mēs godinām cilvēku, kura vīzija un darbs lika pamatus Latvijas Jūras akadēmijai. Viņš bija ne tikai pirmais akadēmijas rektors, bet arī tās garīgais balsts un iedvesmotājs, cilvēks, kurš ticēja, ka Latvijai vajadzīgi izglītoti, profesionāli un atbildīgi jūrniece, un kurš palīdzēja izveidot izglītības iestādi, kas šodien ir starptautiski atzīta jūrnieceības izglītības mācību iestāde,” savā uzrunā uzsvēra RTU LJA direktors Edijs Štāls. “Godinot viņa piemiņu, mēs nepazaudējam

Piemīņas brīdis pie Krišjāņa Valdemāra Lielajos kapos.

saikni ar savām saknēm un apņemamies turpināt viņa iesākto darbu – stiprināt jūrnieceības izglītību Latvijā un audzināt jauno jūrnieceku paaudzi ar tādu pašu degsmi un atbildības izjūtu, kādu viņš mums iedvesa. Lai piemiņa Jānim Bērziņam – Latvijas Jūras akadēmijas pamatlicējam, rektoram, profesoram un jūrnieceības izglītības idejas nesējam!”

Krišjāņa Valdemāra 200. jubilejas gadā RTU Latvijas Jūras akadēmijas studenti, mācībspēki, darbinieki un jūrnieceības nozares pārstāvji apmeklēja Krišjāņa Valdemāra atdusas vietu Lielajos kapos.

“Katrs no mums, kas izvēlas kalpot jūrai, turpina Valdemāra iesākto ceļu – ceļu uz gudru, stipru un spēcīgu Latviju. Lai viņa piemiņa mūs iedvesmo būt cienīgiem nest šo vārdu tālāk – ar prātu, sirdi un jūrnieceka godu,” teica Edijs Štāls.

Diskusijas par jūrnieceības izglītību un jauniešu piesaisti jūrnieceībai

Atzīmējot Krišjāņa Valdemāra 200. dzimšanas dienu, Latvijas Jūrnieceības savienība sadarbībā ar RTU un RTU Latvijas Jūras akadēmiju RTU Vēstures dienu ietvaros 10. oktobrī rīkoja pasākumu “21. gadsimts un

Krišjānis Valdemārs”, kurā uzstājās žurnāliste Anita Freiberga, pedagogijas vēsturniece Dr. paed. Alīda Zigmunde pastāstīja par Rīgas Politehnikuma / Rīgas Politehniskā institūta absolventu devumu jūrnieceībai 19. un 20. gadsimtā, RTU Zinātniskās bibliotēkas darbiniece Brigita Ālere iepazīstināja ar RTU Zinātniskās bibliotēkas retumiem jūrnieceības nozarē, savukārt RTU Latvijas Jūras akadēmijas direktors Edijs Štāls dalījās pārdomās par jūrnieceības izglītību Latvijā 21. gadsimtā.

Pasākuma laikā notika diskusija “Jūrnieceības izglītības nākotne Latvijā”, kurā tika analizēti gan jūrnieceības izglītības attīstības virzieni, gan praktiskās sadarbības iespējas starp RTU un industriju, īpaši uzsverot jauno speciālistu sagatavošanas kvalitāti un motivāciju. Diskusiju vadīja Anita Freiberga, un tajā piedalījās RTU rektors Tālis Juhna, RTU studiju prorektore vietniece neatkarīgo institūtu un aģentūru pārraudzībā Ieva Rācenāja, RTU LJA direktors Edijs Štāls, students Adams Aleksandrs Soini, kā arī nozares profesionāļi – Latvijas



Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas viceprezidents kapteinis Normunds Vilkaušs un Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas valdes loceklis, kuģu vecākais mehāniķis Uldis Ozols.

Savukārt 17. oktobrī RTU Liepājas Jūrniecības koledžā notika diskusija par jauniešu piesaisti jūrniecībai, kurā piedalījās kuģu mehāniķis, Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas valdes loceklis Uldis Ozols, Latvijas Kruingu kompāniju asociācijas valdes loceklis Juris Čapass, RTU Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) direktora p.i. Elīna Dimza, kapteinis un RTU LJK pasniedzējs Valdis Melnis, Liepājas domes priekšsēdētāja vietnieks Jānis Džeriņš, NBS Jūras spēku pārstāvji Artūrs Lunte un Aldis Brumbergs, bet diskusijas vadīja Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Roberts Gailītis.

Saruna bija tieša, godīga un vajadzīga — par karjeras izvēli, darba vidi uz kuģa, izaicinājumiem un nākotnes pārmaiņām nozarē. Jaunieši uzdeva drosmīgus jautājumus un saņēma atbildes no cilvēkiem, kuri paši nesen strādāja vai joprojām strādā jūrā. Diskusija deva vērtīgas atziņas, ko ņems vērā, pilnveidojot mācību saturu un pieeju. "Šeit veidojas nākamie kuģu virsnieki, mehāniķi un loģistikas speciālisti ar profesionālu pamatu un cilvēcīgu skatu uz dzīvi. Mēs mācām to, kas būs jāzina jūrā, dzīvē un darbā ar komandu," uzsvēra RTU LJK direktora p.i. Elīna Dimza.

Roberts Gailītis diskusijā jautāja, ko kruinga kompānijas sagaida no jaunajiem speciālistiem, kādu attieksmi



Diskusijas RTU LJK.

uz kuģiem sagaida kuģu virsnieki no praktiskantiem. Jānis Džeriņš uzsvēra jūrniecības izglītības nozīmi Liepājas reģiona attīstībā, bet Jūras spēku pārstāvji dalījās pieredzē par civilo un militāro jūras speciālistu sadarbību.

Pasākuma ietvaros veiktā RTU Liepājas Jūrniecības koledžas studentu aptauja, kurā piedalījās 45 respondenti, parāda, ka jūrniecība turpina būt pievilcīga nozare, bet jauniešus izvēlēties jūrnieka profesiju motivē tas, ka: tiek nodrošināts labi atalgots darbs, karjeras izaugsmes iespējas un stabils grafiks. Tāpat jauniešus piesaista ceļošanas iespējas, izaicinošs darbs un profesionālā attīstība, tomēr viņus satrauc ilgā prombūtne un smagie darba apstākļi. Lai piesaistītu un noturētu jaunus jūrniekus, nepieciešams uzlabot mācību programmas, piedāvāt apmaksātas prakses un kadetu programmas, aktīvi uzrunāt jauniešus skolās, kā arī skaidri komunicēt par reālām darba un atalgojuma iespējām.

Latvijas jūrniecības nozare vienojās nākt kopā, apvienot spēkus un rūpēties par nozares tēlu Latvijā, lai kopīgiem spēkiem izglītotu un informētu sabiedrību un jauniešus par to, ka šī nozare ir dzīva, dinamiska un vajadzīga.■

Latvijā PMoU koncentrētās inspekciju kampaņas pirmajā mēnesī pārbaudīti 29 kuģi

No 1. septembra līdz 30. novembrim visās Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) dalībvalstīs, arī Latvijā, notiek ikgadējā koncentrētā ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa. Šogad kampaņas laikā īpaša uzmanība tiek pievērsta kuģu balastūdeņu apsaimniekošanai.

Latvijā kampaņas pirmajā mēnesī pārbaudīti 29 ārvalstu kuģi. Viens kuģis aizturēts par pārkāpumiem, kas nav saistīti ar balastūdeņu apsaimniekošanu.

Latvijā Ostas valsts kontroles (OVK) inspekcijas veic Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) inspektori.



Kampaņas mērķis ir noteikt, vai kuģi atbilst obligātajām prasībām, kas noteiktas 2004. gada Starptautiskajā konvencijā par kuģu balastūdeņu un nosēdumu kontroli un apsaimniekošanu (BWM konvencija).

Veicot OVK inspekcijas, inspektori pastiprināti pārbauda, vai pienācīgi sertificēta BWM konvencija, vai uz kuģa ir apstiprināts un atjaunināts balastūdeņu apsaimniekošanas plāns un vai apkalpe ar to iepazīstināta, vai balastūdeņu apsaimniekošanas sistēma darbojas, vai tiek veikti ieraksti balastūdeņu reģistrācijas žurnālā, vai un kā tiek apsaimniekoti balastūdeņu nogulumu.■

Deviņos mēnešos Latvijas ostās ārvalstu kuģi ienākuši 4056 reizes

Šā gada pirmajos trīs ceturkšņos Latvijas ostās ārvalstu kuģi ienākuši 4056 reizes. Pagājušā gada šādā laika periodā tika reģistrēta 4331 ārvalstu kuģa vizīte, tātad ienākušo kuģu skaits samazinājies par 6,36 %.

Deviņos mēnešos Latvijas ostās visvairāk ienākuši kuģi, kas kuģo zem Portugāles karoga, kā arī Dānijas, Nīderlandes, Lībērijas un Maltas karoga kuģi.

Deviņos mēnešos Latvijas ostās iebraukuši 247750 pasažieri, tas ir par 16 % vairāk nekā pērn šādā laika posmā.■

Izdota Ventspils ostas pieeju karte

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļa izdevusi jaunu navigācijas karti "Baltijas jūras centrālā daļa. Pieejas Ventspils osta". Kartes Nr. 2257 INT 1163, kartes mērogs – 1:25 000.

Latvijas Jūras administrācijas izdotās jūras navigācijas kartes var iegādāties Latvijas Jūras administrācijas tīmekļvietnē: <https://shop.lja.lv/>■



Baltijas valstu kapteiņu asociāciju tikšanās Rīgā

2025. gada 25. septembrī Rīgā tikās Baltijas valstu kapteiņu asociāciju pārstāvji. Šogad uz kopējo tikšanos tika uzaicinātas kapteiņu asociācijas no Lietuvas, Igaunijas un Somijas. Latviju pārstāvēja Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns, viceprezidenti kapteiņi Normunds Vilkausis un Kaspars Burkits, LKKA Padomes loceklis kapteinis Ainārs Austrums un asociācijas biedrs kapteinis Imants Nartišs. Valstu kapteiņu asociācijas iepazīstināja kolēģus katrs ar savām asociācijām, to mērķiem un darbību pēdējo gadu laikā, problēmām un to risināšanas metodēm.

Par šāda pasākuma nepieciešamību pavasarī tika nolemts LKKA

kopsapulcē, un pēc tikšanās visi kapteiņi to atzinīgi novērtēja, jo tā deva iespēju atjaunot jau bijušos kontaktus un nodibināt jaunus ciešāki sadarbībai, iepazīties ar kaimiņvalstu asociāciju darba stilu, prioritātēm un plānotajām aktivitātēm. Kapteiņu sievām bija sarīkota interesanta ekskursija "Jugend Riga" gida pavādībā. Tikšanās noslēdzās ar kopīgām vakariņām neformālā gaisotnē.

Asociāciju pārstāvji atzina, ka tikšanās bija gaidīta, un augsti novērtēja līmeni, kādā tā bija organizēta, izteica vēlmi turpināt šāda līmeņa tikšanās arī turpmāk, lai attīstītu sadarbību un izmantotu iespēju dalīties organizāciju darba pieredzē, iepazīstinot ar labās prakses piemēriem.■



Noris darbs pie STCW konvencijas pārskatīšanas

Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW konvencija) ir viens no galvenajiem jūras drošības instrumentiem, ko pieņēmušas IMO dalībvalstis. Tā attiecas uz jūrnieku izglītību, apmācību, novērtēšanu un sertificēšanu.



STCW konvencijas visaptverošās pārskatīšanas process tika uzsākts 2023. gadā. Pārskatīšanas daļa, ko pabeidza 2024. gada februārī, izgaismoja vairāk nekā 600 trūkumu konvencijas tekstā, sākot no neatbilstībām līdz novecojušām apmācības un sertifikācijas prasībām. Līdz konvencijas izstrādes procesa beigām, kas pašlaik paredzētas 2030. gadā, eksperti strādās pie pārskatīšanas procesa, kas novērsīs visaptverošajā pārskatīšanā konstatētos trūkumus. Lai veicinātu ES darbības koordinēšanu un iesniegumu sagatavošanu, paredzams, ka turpmākajos gados starp dalībvalstīm IMO sesiju starp laikā turpināsies regulāras tehniskās sanāksmes, kurās piedalīsies arī



Eiropas Komisija un Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA).

EMSA ir apņēmības pilna sasniegt izvirzīto mērķi, proti, izstrādāt tādu instrumentu, kas saglabās savu aktualitāti arī turpmākajās desmitgadēs, ņemot vērā pašreizējās un paredzamās izmaiņas kuģniecības nozarē un nepieciešamību risināt tādu aktuālu jautājumus kā jūras vides aizsardzība, digitalizācija, drošība un jūrniecības karjeru pievilcība, tostarp iekļaujot tādu jūrniekiem svarīgus standartus kā mobilitāte, dzīves apstākļi un citus jūrnieku labklājības aspektus.

Eksperti diskutē par sadarbības uzlabošanu

10. un 11. septembrī EMSA galvenajā mītnē un tiešsaistē pulcējās ES, EEZ piekrastes valstu un Eiropas Komisijas eksperti, lai piedalītos "The Consultative Technical Group for Marine Pollution Preparedness and Response" (CTG MPPR) 19. sanāksmē. CTG MPPR galvenais mērķis ir ES līmenī nodrošināt platformu, kurā regulāri varētu tikt dalībvalstis, dalīties ar labāko praksi un dot ieguldījumu prasmju uzlabošanā un reaģēšanā uz nejašu un tišu piesārņojumu no kuģiem un naftas un gāzes ieguves iekārtām.

Pirmajā dienā īpašā konsultāciju platformā galvenā uzmanība tika pievērsta tehniskām diskusijām par EMSA pakalpojumu attīstību saistībā ar reaģēšanu piesārņojuma gadījumā. Mērķis bija izpētīt, kā pielāgot esošo instrumentu kopumu, lai, efektīvi risinot jaunus izaicinājumus, problēmas un vides riskus, tas arī nākotnē saglabātu savu potenciālu.

Otrā diena bija veltīta valsts un ES līmeņa operatīvo norišu pārskatīšanai un pētniecībai. Grupa apsprieda arī CTG MPPR darba programmu, kas paredzēta, lai veicinātu pieredzes apmaiņu un stiprinātu kolektīvās zināšanas par jūras piesārņojuma reaģēšanas darbībām.

"Saab UK" vadīs NATO jauno zemūdens aizsardzības projektu

NATO ir izvēlējusies "Saab UK" vadīt "MANGROVE" konsorcijs "The Allied Underwater Battlespace Mission Network" (AUWB-MN) projekta vadībai. Projekta mērķis ir sabiedroto jūras spēku starpā uzlabot jūras autonomo sistēmu un parastu platformu sadarbības spējas.

UZZIŅAI

"Saab UK" pastāvīgi paplašina tehnoloģiju iespējas, projektē, ražo un uztur progresīvas sistēmas aeronautikas, ieroču, vadības un kontroles, sensoru un zemūdens sistēmu jomā. Uzņēmuma galvenā mītne atrodas Zviedrijā.

Šis projekts tika aizsākts 2025. gada septembrī, un tas veicinās ātru un drošu informācijas apmaiņu, kā arī integrāciju, atbalstot kopīgās operācijas starp militārajām vienībām. Paredzams, ka šāda sadarbība kļūs par jaunu NATO standartu, jo projekts ir daļa no NATO Digitālās okeāna un pretzemūdeņu karadarbības viedās aizsardzības iniciatīvas.

To sponsorē divpadsmit dažādas valstis: Apvienotā Karaliste, Zviedrija, ASV, Austrālija, Spānija, Vācija, Itālija, Portugāle, Kanāda, Nīderlande, Dānija un Norvēģija, kas apņēmušās ieviest projektā izstrādātos standartus.

"Saab" ar prieku vada šo NATO svarīgo projektu. Visa "MANGROVE" konsorcijs pieredze un sadarbības fokuss nākamo 12 mēnešu laikā būs vērsts uz veiksmīgu misiju tīkla izveidi NATO operācijām zemūdens kaujas telpā," teica "Saab" biznesa stratēģijas vadītājs Mats Viksels. "Pieaugot visu zemūdens jomas aspektu stratēģiskajai nozīmei, šis būs izšķirošs ieguldījums mūsu kolektīvajā jūras drošībā un aizsardzībā. AUWB-MN projekts ir nozīmīgs solis uz priekšu mūsu spēju modernizācijā un NATO sabiedroto spēju efektīvi darboties kopā zemūdens spēju pilnveidošanā.

"Esam pārliecināti, ka "Saab UK" un "MANGROVE" konsorcijs nodrošinās stabilu un efektīvu informatīvo tīklu, kas stiprinās NATO jūras aizsardzību," piebilda NATO pretzemūdeņu karadarbības viedās aizsardzības iniciatīvas projekta direktors Deivids Bērtons.

ASV apņemas padziļināt militāro sadarbību ar Somiju

Somijas aizsardzības ministrs Anti Hakanens paziņojis, ka, neskatoties uz ASV plāniem samazināt operācijas citviet NATO austrumu flangā Eiropā, tās paredz padziļināt militāro sadarbību ar Somiju.



Somija, kas NATO pievienojās 2023. gadā, reaģējot uz Krievijas iebrukumu kaimiņvalstī Ukrainā 2022. gadā, ir noslēgusi divpusēju aizsardzības sadarbības līgumu ar

ASV, kas piešķir ASV armijai netraucētu piekļuvi 15 objektiem un teritorijām Somijā.

"Esam gandarīti, ka ASV ir gatavas padziļināt sadarbību ar mums," A. Hakanens pastāstīja aģentūrai "Reuters", kad atradās uz ASV Jūras spēku raķešu iznīcinātāja "US S Bainbridge", kas piestāja Helsinkos pirms kopīgajām NATO mācībām Baltijas jūrā.

A. Hakanena paziņojums nāca pēc tam, kad Somijas dienvidu kaimiņvalstis Igaunija, Latvija un Lietuva paziņoja par saviem centieniem glābt nozīmīgo ASV drošības palīdzības programmu, kas tiek finansēta no Pentagona budžeta un par kuras samazināšanu, īstenojot savu politiku "Amerika pirmajā vietā", paziņoja ASV prezidents Donalds Tramps.

Trīs Baltijas valstis aicināja ASV Kongresu atbalstīt Baltijas drošības

iniciatīvu, ko uzsāka 2020. gadā prezidenta Trampa pirmās prezidentūras termiņa laikā, reaģējot uz pieaugošajiem drošības draudiem reģionā pēc Krievijas iebrukuma Ukrainā 2014. gadā.

Baltā nama amatpersona, kura jautājuma jūtīguma dēļ saglabāja anonimitāti, teica, ka daļa no ASV prezidenta Donalda Trampa plāna ir panākt, lai "Eiropa uzņemās lielāku atbildību par savu aizsardzību, un šāda politika ir koordinēta ar Eiropas valstīm. Kā uzsvēra anonīmā amatpersona, tad ASV finansējums Baltijas valstīm pagaidām nav samazināts, un tas sasniedz aptuveni 7 miljardus dolāru gadā, no kuriem gandrīz 6 miljardi dolāru ir ārvalstu militārais finansējums, ko šīs valstis izmanto, lai iegādātos ASV ražotu munīciju un citus materiālus.

A. Hakanens puda viedokli, ka nekas neliecina par to, ka ASV vēlētos izstāties no divpusējā nolīguma ar Somiju, kas ASV nodrošina plašāku piekļuvi un redzamību Arktikas reģionā.

"No mūsu puses divpusēji jautājumi ļoti spēcīgi un dziļi virzās uz priekšu visās aizsardzības sadarbības jomās: materiālos, apmācībā, operatīvajā plānošanā, DCA nolīguma īstenošanā," viņš teica.

ASV karakuģa "US S Bainbridge" komandieris Reimonds Millers divpusējās saites ar Somiju nosauca par ļoti spēcīgām un piebilda, ka ASV spēku atkāpšanās austrumu flangā nav notikusi.

"Savā karjerā neesmu redzējis nekādas pazīmes, kas liecinātu par to, ka mūsu spēja sadarboties ar NATO jebkur austrumu flangā būtu palēninājusies," viņš sacīja "Reuters". ■



LR prezidents Edgars Rinkēvičs (no kreisās), Lietuvas prezidents Gintars Nausēda, Polijas prezidents Karols Navrockis, Igaunijas prezidents Alars Kariss un Dānijas premjerministre Mate Frederiksenā 2025. gada 28. augustā tiekas Polijā, lai apspriestu atbalstu Ukrainai un Baltijas jūras reģiona drošību.

“The European Coast Guard Functions Forum” diskutē par drošības jautājumiem

No 2025. gada 9. līdz 12. septembrim Romā, Itālijā, notika “The European Coast Guard Functions Forum”, ko organizēja Itālijas krasta apsardze un kurā piedalījās krasta apsardzes iestādes, starptautiskās organizācijas un jūrniecības partneri no visas pasaules, lai diskutētu par drošības riskiem un jūrniecības problēmām, kā arī lai meklētu kopīgus risinājumus apdraudējuma mazināšanai. Forumā notika vairāki diskusiju paneli.

Eiropas Krasta apsardzes funkciju diskusiju panelis, ko vadīja Eiropas Jūras drošības aģentūra (“The European Maritime Safety Agency”, EMSA), bija veltīts sadarbības uzlabošanai ES līmenī un kopīgas pieejas izstrādei esošo jūrniecības problēmu risināšanai. Eiropas Krasta apsardzes sadarbības partneri ir EMSA, EFCA un Frontex.

10. septembrī notika Vidusjūras krasta apsardzes funkciju forums (MCGFF), kas nodrošināja platformu dialogam starp Vidusjūras reģiona iestādēm un operatīvajām aģentūrām. EMSA uzsvēra, ka svarīgs darba instruments ir Eiropas Savienības (ES) finansētā SAFEMED programma, kuras mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību, kuģu un ostu drošību, samazināt kuģu radīto piesārņojumu, uzlabot piesārņojuma novēršanas pakalpojumus un jūrnieku apmācības kvalitāti un kvalifikāciju, tāpat dzīves un darba apstākļus uz kuģiem, kā arī veicināt reģionālo sadarbību starp valstīm un visām struktūrām, kas Vidusjūras baseinā nodarbojas ar jūrniecības jautājumiem.

Forumu noslēdza 4. Krasta apsardzes globālais samits, ko kopīgi vadīja Itālijas un Japānas krasta apsardzes dienestu speciālisti. Diskusijās, kurās piedalījās dalībnieki no vairāk nekā 120 valstīm un 40 starptautiskajām organizācijām, tika apspriesti navigācijas drošības, vides aizsardzības, dekarbonizācijas un alternatīvo degvielu ieviešanas jautājumi, kā arī tādi apdraudējumi jūrniecībai un kuģošanas drošībai kā, piemēram, kiberuzbrukumu riski un “ēnu flote”.

Forumā piedalījās arī IMO ģenerālsekretārs Arsenio Domingess, kurš, uzrunājot klātesošos, pateicās Itālijas infrastruktūras un transporta



ministram, Itālijas un Japānas līdzpriekšsēdētājiem par šī ļoti svarīgā globālā samita rīkošanu, kā arī ES zivsaimniecības komisāram par piedalīšanos šajā nozīmīgajā pasākumā.

“Esmu ļoti pateicīgs Itālijai par samita rīkošanu, tās vadošo lomu krasta apsardzes kopīgu centienu veicināšanā starptautiskā mērogā, kā arī par atbalstu IMO darbam.

Šī gada Krasta apsardzes globālajam samitam ir īpaša nozīme, jo pirmo reizi to vada Eiropas valsts, – līdz šim to vadīja tikai Japāna. Itālija ir tilts starp Eiropu, Āfriku un Āziju un pašlaik ir līdere Eiropas tuvsatiksmes pārvadājumos (*short sea shipping*), nodrošinot 17 % no Eiropas tirgus.

Okeāns mūs visus savieno un nodrošina jūras ceļus globālajai ekonomikai. Kuģniecība katru gadu pārvadā vairāk nekā 12,3 miljardu tonnu preču, ko paveic 1,9 miljoni jūrnieku. Okeāns ir tas, kas uztur dzīvību uz mūsu planētas, nodrošina zivsaimniecību un veicina tūrismu, un šajā kontekstā “jūras jomas izpratne” ietver visu, kas varētu ietekmēt drošību, aizsardzību, ekonomiku vai vidi, savukārt krasta apsardzes darbinieki visā pasaulē IMO ieskaitā ir jūras acis un ausis,” teica IMO ģenerālsekretārs.

Viņš arī norādīja, ka, neskatoties uz to, ka jūrnieki ir apmācīti rīkoties visbīstamākajos laika apstākļos, draudi dzīvībai jūrā un kuģošanai ir klātesoši, jo negadījumi var notikt un notiek. Par to liecina statistika: 2024. gadā gāja bojā 27 kuģi, kas ir visu laiku zemākais rādītājs, taču tas ir liels skaitlis, jo īpaši, ja tas tiek skatīts kontekstā ar vairāk nekā 3000 ziņojumiem par kuģošanas negadījumiem vai incidentiem, tostarp 250 ugunsgrēkiem.

“Vēl viena problēma, kurai nepārtraukti jāpievērš uzmanība un jāveic koordinētas darbības, ir migrantu pārvietošanās jūrā, kas rada humānas problēmas meklēšanas un glābšanas darbībām. Tikai Vidusjūrā vien 2024. gadā tūkstošiem cilvēku veica riskantu jūras šķērsošanu, bet vairāk nekā 2500 cilvēku tiek uzskatīti par pazudušiem vai bojā gājušiem.

Runājot par drošību, 2024. gadā tika ziņots par gandrīz 150 pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumiem, kas apdraudēja kuģus un kravas, kā arī jūrnieku dzīvības un globālās tirdzniecības integritāti.

Kuģošana saskaras ar kiberuzbrukumiem, narkotiku tirdzniecību un krāpnieciskām darbībām, kas

▶▶▶ 13. lpp.

apdraud karoga un ostas valsts režīmus, kuriem vajadzētu būt garantam katra kuģa un katra reisa drošībai.

Krasta apsardzes dienestu klātbūtne attur no nelikumīgām darbībām, bet operatīvās darbības, tūlītēja iejaukšanās un regulāra patrulēšana palīdz sargāt jūras drošību, kas ir IMO galvenais mērķis. Krasta apsardzes atbalsts jūrnieceības nozares drošībai un aizsardzībai ir būtisks ekonomiskajai stabilitātei, ilgtspējīgai jūrnieceības attīstībai un kuģošanas drošībai."

IMO ģenerālsēkretārs A. Domingess uzsvēra, ka šī foruma diskusijas ir ļoti svarīgas, jo liela nozīme ir operatīvai informācijas apmaiņai, preventīviem pasākumiem, inovāciju ieviešanai, kā arī nepārtrauktai reģionālās starptautiskās sadarbības stiprināšanai.

"Vēlos uzsvērt, ka IMO 1979. gada Starptautiskā konvencija par jūras meklēšanu un glābšanu (SAR) ir uzskatāma par globālās sadarbības stūrakmeni. SAR konvencija izveidoja sistēmu, ar kuras palīdzību valstis apņemas sniegt palīdzību personām, kas jūrā nonākušas briesmās, neatkarīgi no tautības vai statusa.

Papildus humānajiem apsvērumiem SAR konvencija uzsver arī kopīgas un operatīvas informēšanas nozīmīgumu. Katra koordinēta glābšanas operācija, katrs pārrobežu brīdinājums, katra kopīga reaģēšana ir apliecinājums tam, ko mēs varam sasniegt, ja informācija plūst brīvi un atbildīgi," uzsvēra A. Domingess. "IMO piedāvā atbalstu. Cieši sadarbojoties ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju, esam izstrādājuši Starptautisko aeronavigācijas un jūras meklēšanas un glābšanas (IAMSAR) rokasgrāmatu, kas tiek regulāri atjaunināta ar jaunākajām vadlīnijām, atbalstot IMO Globālā SAR plāna ietvaros izveidoto sistēmu. Esam arī izstrādājuši paraugkursus, tostarp vadlīnijas SAR administrācijām, SAR misiju koordinatoriem un notikuma vietas koordinatoriem.

IMO Jūras drošības komitejas rezolūcijā, ko pieņēma šī gada jūnijā, vēl vairāk ir uzsvērtā jūras informācijas apmaiņas loma, izmantojot valsts un reģionālos jūras informācijas apmaiņas centrus, lai uzlabotu jūras drošību un aizsardzību, kas ir solis uz priekšu organizētās noziedzības apkarošanā un situācijas izpratnes stiprināšanā.

Uzlabojot drošības koordināciju un palielinot informētību par jūras jomu valsts un reģionālā līmenī, reģionālā informācijas apmaiņa un starptautiska sadarbība IMO ietvaros, apmainoties ar labāko praksi, – tas viss atbalsta starptautiskās sabiedrības spēju cīnīties pret visu nelegālo jūras tirdzniecību, tostarp narkotiku kontrabandu, un sagatavoties reaģēšanai uz jebkāda veida jūras incidentiem.

Jaunās tehnoloģijas, sākot ar mākslīgā intelekta vadītu novērošanu un beidzot ar satelītu novērošanas sistēmām, piedāvā vēl nebijušus rīkus draudu paredzēšanai un novēršanai, bet šīs tehnoloģijas var arī palielināt riskus, piemēram, mākslīgā intelekta vadītu kiberuzbrukumu iespējamību, tāpēc aicinu dalīties pieredzē un mācīties citam no cita, jo tikai izpratne par situāciju jūrā dod iespēju visiem krasta apsardzes dienestiem uzlabot meklēšanas, glābšanas un reaģēšanas spējas, kā arī stiprināt jūras drošību.

Mēs visi dalām vienu okeānu un vienu planētu. Mūsu saistībām un kopīgajai atbildībai ir jāvirza mūs uz priekšu. IMO joprojām ir apņēmības pilna uzlabot drošību, aizsardzību un vides kvalitāti."■

Pētnieku grupa strādā pie jūrnieceības industrijas dekarbonizācijas Baltijas jūras reģionā

RTU Dabaszinātņu un tehnoloģiju fakultātes pētnieku grupa sadarbībā ar RTU Latvijas Jūras akadēmiju projektā "Kuģu oglekļa emisiju samazināšana, izmantojot e-LNG un e-LPG degvielu Baltijas jūras kuģniecības reģionā" īsteno visaptverošu pētījumu, lai paātrinātu jūrnieceības industrijas dekarbonizāciju Baltijas jūras reģionā. Projekta laikā tiek sintezēti un raksturoti jauni katalizatori, lai no CO₂ iegūtu e-LNG un e-LPG degvielas, izmantojot ūdeņraža pievienošanas procesu.

ES ANM granta RTU-PA-2024/1-0052 projekta 5.2.1.1.i.0/2/24/I/CFLA/003 ietvaros finansētu pētījumu projektu "Kuģu oglekļa emisiju samazināšana, izmantojot e-LNG un e-LPG degvielu Baltijas jūras kuģošanas reģionā (Nr. RTU-PA-2024/1-0052)" vada RTU Latvijas Jūras akadēmijas zinātņu doktore Kristīne Lazdoviča, projektā piedalās Zane Ābelniece, Agija Stanke, Gerda Gaidukova,

Dinija Saulīte un Viva Medne (RTU) un Imants Aleksandrovskis, Jānis Brūnavs un Rinalds Zvejnieks (RTU LJA).

"CO₂ pārveide par e-LNG un e-LPG: ceļš uz kuģniecības dekarbonizāciju"

Jūras transports ir neaizstājams, pa jūru tiek pārvadāti vairāk nekā 86 %

no visām komerciālajām kravām. Kuģniecība Baltijas jūrā ir ļoti intensīva – šeit kursē daudz līniju kuģu, un tie pārvadā apmēram 15 % no pasaules kravu plūsmas. Tas padara Baltijas jūru par vienu no noslogotākajām jūras teritorijām pasaulē. Tomēr intensīva kuģu satiksme arī negatīvi ietekmē vidi – rodas gaiss, ūdens un trokšņu piesārņojums un naftas produktu noplūdes riski.



Dinija Saulīte, Rinalds Zvejnieks, Imants Aleksandrovs, Jānis Brūnavs, Viva Medne, Zane Ābelniece.

Starptautiskā kuģniecībā galvenokārt izmanto fosilo kurināmo, piemēram, flotes mazutu (HFO), flotes dīzeldegvielu (MDO) un flotes gāzeļu (MGO). To dedzināšana rada siltumnīcas efektu izraisošās gāzes – oglekļa dioksīdu (CO_2), slāpekļa oksīdus (NO_x) un metānu (CH_4). Šīs gāzes paātrina klimata pārmaiņas.

Kopumā kuģniecība rada ap 3 % no visām pasaules siltumnīcefekta gāzu emisijām.

Izmantojot mazutu vai dīzeldegvielu, izdalās arī sēra oksīdi (SO_x), kuri, veidojot atmosfērā atstarojošus aerosolus, kaut arī dod nelielu, īslaicīgu (dienas, nedēļas) klimata dzesēšanas efektu, tomēr kaitē cilvēku veselībai un videi ("skābie lieti"). Šī iemesla dēļ sēra saturu degvielā ierobežo gan starptautiskie, gan reģionālie regulējumi.

Baltijas jūra ir atzīta par īpaši jutīgu teritoriju, tāpēc šeit darbojas stingrāki noteikumi. Tā ir noteikta par emisiju kontroles zonu (ECA), kas nozīmē, ka kuģiem šajā reģionā ir jāsamazina gaisā nonākošie sēra un slāpekļa oksīdi daudz stingrāk nekā citur.

Prognozes par nākotni ir dažādas un atkarīgas no mūsu rīcības vai bezdarbības. Zinātnieki lēš, ka laika posmā no 2081. līdz 2100. gadam globālā temperatūra varētu būt par 1,4–4,5 °C augstāka nekā pirmsindustriālajā periodā. Okeānu līmenis šobrīd ceļas par aptuveni 3,5 cm ik pēc desmit gadiem, turklāt mēs zaudējam polāros un kalnu ledājus. Ja globālā sasilšana pārsniegs 2–2,5 °C, pastāv risks, ka iestāsies nekontrolējama planētas uzkaršana. Klimatologi brīdina, ka planētas polāro ledu, šļūdoņu un mūžīgā sasaluma

zemju atkušana atbrīvos tur uzkrāto metānu, kas savukārt procesu būtiski intensificēs. Tas nozīmē arvien biežākas dabas katastrofas, mežu ugunsgrēkus, daļēju sauszemes un okeānu ekosistēmu sabrukumu, pārtikas un ūdens trūkumu blīvi apdzīvotos reģionos, kā arī sociālās krīzes, reģionālu nestabilitāti un intensīvu migrāciju.

Qua vadis – Kurp ejam?

Būtiska daļa no plānotās emisiju samazināšanas kuģniecībā tiktu panākta, izmantojot zema oglekļa satura degvielas alternatīvas. Baltijas jūras reģionā kā pārejas risinājums no naftas degvielām tiek izmantota fosilā dabasgāze šķidrā formā (LNG). Tā nerada SO_x un NO_x emisijas un samazina CO_2 izmešus par 20–25 % salīdzinājumā ar tradicionālajām kuģu degvielām. Lai gan LNG izmantošanai nepieciešamas sarežģītas kriogēnās tehnoloģijas, tā apstrāde, uzglabāšana un transportēšana ir vienkāršāka nekā dabasgāzei gāzveida formā, jo sašķidrinot tās tilpums samazinās apmēram 600 reizes. Vadošie jūras dzinēju ražotāji (MITSUBISHI, MAN B&W un Wärtsilä) jau ražo divdegvielu dzinējus, kas darbojas ar HFO un LNG. Arī vairākās Baltijas jūras ostās ir izbūvēta LNG uzglabāšanas un uzpildes infrastruktūra. Vēl viens oglekļa bāzes kurināmais ar zemākām emisijām nekā flotes mazuts (HFO) un flotes dīzeldegviela (MDO) ir sašķidrinātā naftas gāze (LPG). LNG un LPG iespējams ražot arī ilgtspējīgākos, zaļos veidos, neizmantojot fosilo dabasgāzi. Atjaunojamais LPG var samazināt oglekļa emisijas vēl par aptuveni 80 % salīdzinājumā ar tradicionālo fosilo LPG.

"Power-to-Fuel" (P2F) ir tehnoloģijas, lai gāzveida vai šķidro fosilo degvielu pārveidotu par videi draudzīgāku e-degvielu, tostarp izmantojot ūdens elektrolīzes procesā iegūtu ūdeņradi. Šīs tehnoloģijas tiek plaši atzītas kā daudzsološs ceļš uz kurināmā "vides pēdas nospieduma" samazināšanu. Šī tehnoloģijas apvieno CO_2 un H_2O , izmantojot atjaunojamo elektroenerģiju, lai iegūtu sintētiskas degvielas. Tādējādi iespējams vienlaikus samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un veidot ilgtspējīgu ekonomiku. Salīdzinot ar citām metodēm, CO_2 hidrogenēšana ar termokatalīzi ir praktiskāka, jo tā ļauj izmantot lielus CO_2 apjomus. Šo procesu bieži īsteno, izmantojot modifcēto Fišera–Tropscha sintēzes (MFTS) ceļu, kas ir gan lētāks, gan videi draudzīgāks, jo prasa mazāk ķīmisko sāļu un patērē mazāk enerģijas.

Projekta "Kuģu oglekļa emisiju samazināšana, izmantojot e-LNG un e-LPG degvielu Baltijas jūras kuģošanas reģionā" mērķis ir izstrādāt špīneļa tipa ferīta katalizatorus, kas spēj efektīvi pārveidot CO_2 hidrogenēšanas procesā par sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) un sašķidrinātās naftas gāzes (LPG) oglekļa dioksīdu. Vienlaikus pētnieki īsteno lietderības un risku novērtējumu, izmantojot daudzkritēriju analīzes metodes, kurā tiek ņemtas vērā degvielu cenas, pieejamība, infrastruktūras un dzinēju pārbūves izmaksas, kā arī SEG emisiju modelēšana, lai prognozētu reālu pārejas periodu uz jaunajām degvielām Baltijas jūras kuģošanas reģionā. Kartējot esošo un plānoto degvielas infrastruktūru, izvērtējot katalītisko procesu potenciālu un kvantificējot emisiju samazināšanas iespējas, pētnieku komanda sniedz atbalstu politikas veidotājiem un industrijas līderiem, lai izstrādātu rentablus, praktiskus risinājumus kuģniecības siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai, padarot Baltijas jūru par paraugreģionu *zaļajai* kuģniecībai. DNV ("Det Norske Veritas") lēš, ka tuvāko 3 līdz 4 gadu laikā būs nepieciešama aptuveni 33 tūkstošu jūrnīeku papildu apmācība alternatīvo degvielu jomā, kas ir nopietns izaicinājums jūrnīecības izglītībai pasaulē, arī RTU Latvijas Jūras akadēmijai.■

RTU LJA sagatavota informācija

Motivācijai ir milzīga nozīme

Kapteinis KĀRLIS IRBENIEKS nāk no tās jūrnieku cilts, kas 1991. gadā pirmā uzsāka mācības tikko izveidotajā Salacgrīvas Jūrniecības koledžā, pēc tam turpināja studijas Latvijas Jūras akadēmijā, uzsāka veiksmīgu karjeras ceļu un sekmīgi strādā starptautiskajā tirdzniecības flotē. Normunds Vilkaušs, Ivo Logins, Artis Ozols, Mārcis Skuja – tie ir tikai daži no Kārļa Irbenieka kursa biedriem, kuri ne tikai kļuvuši par labiem speciālistiem, bet kuriem joprojām nav zudis tas romantikas, patriotisma un nacionālās pašapziņas gars, kas dzima Atmosdas laikā.

“Ļoti interesanti, ka daudzi no mūsu kursa ir kļuvuši par labiem speciālistiem, kapteiņiem. Domāju, ka tas ir tāpēc, ka mēs nākam no laika, kad jūra bija kaut kas vairāk, nekā tikai darba vieta,” saka Kārlis Irbenieks. “Tas vēl bija Atmosdas un romantiskās eiforijas laiks, patriotisma un nacionālās pašapziņas laiks. Tolaik visi čaļi bija motivēti studēt, un visi pasniedzēji bija motivēti mums dot zināšanas, jo motivācija nāca caur šo patriotismu un nacionālo pašapziņu. Blakus bija Ainaži ar milzīgo vēsturisko nospiedumu, arī Salacgrīva ar dziļām zvejnieku tradīcijām, un tas viss ir ierakstīts mūsu gēnos. Ar lielu degsmi nāca arī mūsu pasniedzēji, kuriem patiešām bija ļoti liela loma mūsu izaugsmē. Tolaik pasniedzēji paši rakstīja un veidoja mācību materiālu, jo vienīgā mācību grāmata latviešu valodā bija Hugo Legzdīņa “Navigācija”. Pats Legzdīnš sēdēja eksāmenu komisijā un stingri vērtēja gan mūsu zināšanas, bet tādi pasniedzēji kā Valdis Ozoliņš un Jānis Grāvis mūs ne tikai izglītoja, bet iemācīja arī jūrnieka stāju. Gadus piecus pēc tam, kad jau bijām pabeiguši Salacgrīvas Jūrniecības koledžu, pasniedzēji ar nožēlu stāstīja, ka jaunajiem cilvēkiem bija zudusi motivācija studēt. Kas zina, kāpēc tā notiek?”

1999. gada Latvijas Jūras akadēmijas absolvents Kārlis Irbenieks kopš 2006. gada strādā uz naftas un gāzes platformu apgādes kuģiem Ziemeļjūrā, un šo darbu izvēlējās tāpēc, ka gribēja strādāt īsajos reisos. Lai gan tāpat jūrā tiek pavadīts pusgads un pusgads mājās, tomēr prombūtnes laiks ir sadalīts īsākos termiņos, nevis tā, kā bija karjeras sākumā, kad jūrā strādāja pusgadu, mājās trīs mēnešus un pusgadu atkal jūrā.

– Pirms runāsim par jaunākajiem laikiem, pastāstiet, kam savās jūrnieka darba gaitās esat izgājis cauri un kā veidojās jūsu jūras karjera?

– Tūlīt pēc akadēmijas beigšanas, protams, nebija viegls laiks, jo visi darba devēji taču vēlas, lai jaunajam speciālistam ir divdesmit pieci gadi, bet vismaz piecdesmit gadus veca speciālista pieredze un ideālas zināšanas. Kādus astoņus mēnešus gaidīju darba piedāvājumu, līdz iekārtojās darbā caur “Hanzas” kruingu par *junior officer*, kur jau pēc četriem mēnešiem mani paaugstināja par trešo virsnieku un aizsūtīja strādāt uz citu kuģi. Trīs gadus nostrādāju līnijā starp Karībām un Eiropu, kļuva par kapteiņa otro palīgu, bet tad arī sapratu, ka trīs mēnešus gadā būt krastā ir stipri par maz, jo krasta dzīve, bērni un ģimene paiet man garām. Tolaik nomainīju darbu un pāris gadus strādāju uz “Finnlines” kuģiem, kur darba grafiks bija divi mēneši jūrā, divi krastā. Visbeidzot nāca piedāvājums strādāt *offshore*, tātad tehniskajā flotē, par ko tolaik Latvijas jūrnieku vidū nebija tās labākās domas. Pats pilnīgi neko nezināju par naftas un gāzes industriju, kas tā tehniskā flote vispār ir, tāpēc pieņemt šo darba piedāvājumu, protams, bija izaicinājums. Piedevām līdz tam biju strādājis uz simts astoņdesmit metrus gara tankkuģa, tāpēc pirmā doma, apsverot iespēju pārsēsties uz sešdesmit metrus gara kuģa, bija – kas tā par laivu? Tomēr nolēmu pamēģināt, un tā arī esmu palicis tehniskajā flotē, kur strādāju jau divdesmit gadus.

– Ko varat teikt, kāda tad ir tā tehniskā flote, un kādi tur ir izaicinājumi kapteinim?

– Strādājot šajā flotē, darbi mēdz būt dažādi, kas darbu padara interesantu, bet vienlaikus nestandarta situācijas rada arī milzīgu izaicinājumu. Kad klients uzdod jautājumu: “Kapteiņi, vai tu šo aizvedi?”, tad kapteinim ir jāizvērtē visi drošības aspekti, jāparedz bīstamība un jāpieņem lēmums pateikt klientam jā vai nē.

– Laikam jau klientam pateikt nē nav stratēģiski pareizi, un tas varētu būt grūti?

– Precīzi! Atšķirībā no lielās tankkuģu flotes, kur kapteinim nav tiešas saskares ar klientu, jo pa vidu ir aģents un kuģa kompānija, kas atbild uz klienta jautājumiem un risina situācijas, bet kuģa apkalpe tikai dara savu darbu, uz *offshore* kuģiem kapteinis pats strādā tieši ar klientu. Mēs strādājam brīvajā tirgū, un tas nozīmē – ja klients būs neapmierināts, kuģis zaudēs darbu, tam būs jāmeklē cits klients vai arī to vienkārši noliks malā, tāpēc vienmēr ir jābūt pamatīgi izsvērtai un pārliecinošai argumentācijai, lai klientam teiktu nē.

– Ja kapteinis strādā ar klientu, ko tādā gadījumā dara kuģa kompānija?

– Kompānija uztur kuģi, nodrošina operatīvo darbību un finansējumu, bet vajadzības gadījumā kapteinim palīdz risināt kādu ļoti sarežģītu situāciju. Tādās reizēs kapteinis vērsas pēc palīdzības kompānijā pie atbildīgā personāla, pamato savu viedokli, bet gala lēmumu pieņem kompānija. Taču parasti tie tiešām ir sarežģīti jautājumi, kas prasa pieņemt ļoti nopietnus lēmumus. Visos citos gadījumos kapteinis pats pieņem lēmumu.

– Vai tas varētu nozīmēt, ka jums, ja tā var teikt, krasta birojs uz kakla nesēž un uz pirkstiem neskatās, piemēram, kaut vai par to, kā izvēlēties kuģa maršrutu?

– Kuģa un apkalpes drošība pilnā mērā ir mana atbildība, un par visiem lēmumiem jāatbild tikai man vienam. Kad nosaku maršrutu, pa kuru ceļu kuģot, man, protams, ir jābūt pamatojumam, kāpēc esmu pieņēmis šādu lēmumu, un arguments nekādā ziņā nav – tāpēc, ka es tā vēlos. Taču, ja kādu laiku jau esi nostrādājis un kompānijā tevi labi pazīst, bieži pietiek ar to vien, ja kapteinis pasaka – nebūs labi vai arī – viss būs kārtībā.

Strādājot britu sistēmā, kas ir ļoti konservatīva un savas tradīcijas veidojusi gadsimtiem, tieši uz kapteini gulstas pilna atbildība par visu, jo briti kapteini uzskata par kompānijas pārstāvi uz kuģa. Tā nu pieņemu lēmumus, bet savai apkalpei esmu gan skolotājs, gan aukle.

– Teicāt, ka izaicinājums ir darbs ar nestandarta kravām. Kas tās ir par kravām?

– Piemēram, mums uz naftas platformu ir jānogādā ceļamkrāns, kur tas tiks uzstādīts, vai kādas ļoti specifiskas iekārtas, kam klients devis slenga apzīmējumus, teiksim, ierīces naftas uršanai vai tādas gāzes turbīnas, par ko nav ne jausmas, ko ar tādām dara. Atnāk stivdorkompānijas pārstāvis un aicina apskatīt kravu, ko vajadzēs nogādāt uz platformu. Krava ir ļoti smaga, tāpēc loģistikas menedžeris jautā: "Kapteinī, kā krausim un stiprināsim?" Tad sākas plānošana un rēķināšana.

– Kurš veic šos aprēķinus?

– Vecākais palīgs dara visus darbus, kas saistīti ar kravu, arī aprēķinus, bet gala lēmums, protams, ir mans. Reizēm ir arī tādi gadījumi, ka nevar paņemt kravu, lai gan tās gabarīti nav lieli, bet tās svars pārsniedz noteikto spiedienu uz vienu kvadrātmetru, un mana kuģa klājs šo spiedienu var neizturēt. Man jāspēj argumentēt, kāpēc nevaram paņemt kravu un kāpēc pieņemu tieši šādu lēmumu, taču mūsdienās pateikt *nē* ir arvien lielāka problēma, īpaši grūti to izdarīt jaunam speciālistam. Tāpat esmu novērojis, ka, piemēram, jūrniekiem



Kārlis Irbenieks.

no Dienvidu un Dienvidaustrumāzijas viņu mentalitātes dēļ ir ārkārtīgi grūti kādam pateikt *nē*. Jo augstāk attiecīgais speciālists kāpj pa karjeras kāpnēm, jo biežāk nākas pieņemt lēmumus, to skaitā arī pateikt *nē*, bet tas ir pārliecinoši jāpamato.

– Vai ir kāds piemērs, varbūt ne jums personīgi, kad nepareizi pieņemta lēmuma vai laikā nepateikta *nē* dēļ ir noticis nelaimes gadījums?

– Mūsu industrijā notiek negadījumi, arī tādās reizēs, kad klientam nav pateikts šis grūti izrunājama *nē*. Tādēļ gadās, ka tiek sabojāts kuģis vai zaudēta krava, nedod Dievs, ja piedevām cieš arī cilvēki, taču pieredzi var iegūt, tikai kļūdoties un no savām kļūdām mācoties.

– Reizēm, kad notiek kāds incidents, mēdz teikt – nav ko ķert kreņķi, gan apdrošinātājs izmaksās kompensāciju, bet apdrošinātāji uzsver, ka katra situācija tiek skrupulozi izanalizēta, un kompensāciju nemaksās, ja tā būs tava kļūda.

– Ja apdrošinātājs atklās, ka tā bijusi kapteiņa nolaidība vai kapteinis nav izvērtējis situāciju, apdrošinātājs nesegs zaudējumus vai arī – kompensāciju izmaksās, bet nākamā

apdrošināšana kompānijai būs ļoti dārga. Apdrošinātāja noteikumus, protams, apzinās arī kuģa kompānija, tāpēc vienmēr ieklausās kapteiņa viedoklī, īpaši gadījumos, kad klientam nākas teikt *nē*. Apdrošinātāji ir novērojuši, ka kapteiņi cenšas iztikt bez trauksmes signāla raidīšanas, tāpēc viena no lietām, uz ko viņi īpaši norāda, ir *mayday* signāla ieslēgšana, ja jūrā uz kuģa notiek kāda nelaime. Ja kapteinis to neizdara, tad ieslēdzas tik daudzas juridiskas lietas, kas apgrūtinā apdrošināšanas atlīdzības izmaksu.

– Daudzi tirdzniecības flotes kuģu virsnieki visai negatīvi attaukas par krasta biroja attieksmi pret kuģu apkalpēm. Kāda ir jūsu kuģa un krasta biroja sadarbība?

– Strādājot ar britu krasta biroju, varu teikt, ka viņi pārzina jūras darba specifiku, jo daži no viņiem ir bijušie kolēģi, bet visiem tiem, kuri strādā ar kuģu operacionālo menedžmentu, ir jūrniecības izglītība. Arī man ir izteikts darba piedāvājums strādāt krasta birojā.

– Jūs apdomājāt tādu iespēju?

– Biju uz sarunām, bet pagaidām atalgojuma dēļ nepieņemu šo piedāvājumu.

►►► 17. lpp.

– Jūrniecības savienības čatā notika neformāla diskusija par to, kā jūrnieks var pārnākt krasta darbā, šāda lēmuma plusi un mīnusi, ņemot vērā, ka Latvijā ar jūras darba pieredzi ir diezgan ierobežotas darba iespējas, piedevām atalgojums krastā nav konkurētspējīgs ar atalgojumu jūrā.

– Precīzi! Iespējas varbūt arī ir, bet atalgojums nekādā ziņā nespēj konkurēt ar jūras algu, jāapzinās, ka finansiāli tas būs daudzkārtīgs kritiens. Tāpēc tas arī ir viens no svarīgākajiem iemesliem, kas attur nākt krastā.

– Reiz sarunā kāds kapteinis teica, ka viņam Norvēģijā piedāvā strādāt krasta dienestā, bet tad ir jāpārceļas uz dzīvi Norvēģijā.

– Tieši tā. Arī man bijuši vairāki tādi piedāvājumi, bet nebija pieņemams atalgojums, piedevām daudzos gadījumos tiešām jādzīvo kādā citā valstī. Briti man izteica labu darba piedāvājumu krasta dienestā – es varētu dzīvot Latvijā, strādāt attālināti un braukt inspicēt kuģus, tomēr pieņemt piedāvājumu mani atturēja vairāki iemesli – jau pieminētais atalgojums, turklāt es gribēju saglabāt aktīvu diplomu, kas jūrniekam ir ļoti svarīgi; lai nerastos problēmas atjaunot diplomu, piecu gadu laikā divpadsmit mēneši jānostrādā jūrā, taču kompānija šo noteikumu nevēlējās akceptēt.

– Kuģa, kravas un cilvēku drošība, tā taču ir milzīga atbildība, kas gulstas uz kapteiņa pleciem, piedevām laika apstākļi Ziemeļjūrā arī nelutina, un izskatās, ka apdraudējumu kuģošanas drošībai arī laikam netrūkst.

– Galvenais, kas ietekmē kuģošanas drošību un darbu, protams, ir laika apstākļi. Kad vasarā vienu mēnesi bija labs laiks, darbs šķita pavisam mierīgs, bet parasti laika apstākļi Ziemeļjūrā ir pamatīgs izaicinājums, tāpēc tieši tādēļ daudzas lietas ir jāpārdomā un jāņem vērā. To jau visi zina, ka Ziemeļjūra prasa lielu profesionālismu, tā pārbauda un pieprasa efektivitāti, tāpēc arī pamatoti uzskata, ka Ziemeļjūrā strādā nozares elite. Mūsu flotes kuģu



vecākos virsniekus apstiprina kuģa kompānija kopā ar klientiem, kuri ir iesaistīti speciālistu kompetences izvērtēšanā, tāpat klienti nāk ar savām pārbaudēm uz kuģa. Tā tiešām ir ļoti nopietna vadošo speciālistu izvērtēšana, un tikai tad, kad esi izturējis visus pārbaudes kritērijus, pierādījis sevi darbā un pats sapratis Ziemeļjūras raksturu, tu kļūsti par nozares eliti.

– Vai jums tiek noteikts kāds laika limits, kādā klienta krava jānogādā uz naftas platformas?

– Viss ir atkarīgs no situācijas. Tā kā mēs tiekam nodoti klienta pārziņā, piemēram, mana kuģa līgums ar klientu ir uz pieciem gadiem un iespēja to pagarināt vēl uz diviem gadiem, tad klients pats plāno mūsu grafiku, kad platformai būs vajadzīga krava, un tad konsultējas ar mani par kravas transportēšanu, bet ja transportēšanai būs nelabvēlīgi laika apstākļi, es teikšu nē. Par laimi, ar esošo klientu man ir vieglāk strādāt, jo esam pakļauti vienām procedūrām, kur melns uz balta rakstīts: ja laika apstākļu dēļ divpadsmit stundas nevarēs strādāt pie platformas, tiek izdots rīkojums nedoties reisā, taču vienmēr paturu prātā, ka visam ir jābūt noformētam rakstiski, lai vēlāk nerastos pārpratumi.

– Youtube platformā esmu paskatījusies, kas notiek Ziemeļjūrā, cik tā ir neganta un trakojoša, tāpēc grūti pat iedomāties, ko

šādos apstākļos nozīmē strādāt pie platformas?

– Platformām piegādājam visu, sākot ar pārtiku un ūdeni, beidzot ar visu nepieciešamo urbšanas un remonta darbiem. Izmantojam kompjūtera sistēmu *dynamic positioning*, kas ļoti precīzi – trīs metru robežās – notur kuģi uz vietas. Strādājam desmit piecpadsmit metrus no platformas un sevi pie platformas nepiesaistām. Agrāk to darīja, bet tagad vairs ne, izņemot gadījumus, kad no platformas tiek padotas šļūtenes ūdens vai degvielas uzpildīšanai. Ja strādājam ar nestandarta kravu, tad tiek izvērtēti un apsvērti visi riski. Platformām ir krāni, ar ko visas kravas tiek noceltas no mūsu kuģa, tāpēc jau iepriekš esam visu sagatavojuši tās nocelšanai. Ņemot vērā laika apstākļus, ir izstrādāti ļoti specifiski noteikumi, kā jāstrādā matrožiem un jāievēro vislielākā uzmanība un drošība, jo krāna operators no saviem augstumiem mūsu kuģi redz kā mazu laiviņu. Tā kā pārvadājam arī šķidrās kravas, piemēram, metanolu, kas ir ļoti bīstama krava, jāpārzina arī specifiskas lietas. Mums ir jābūt plaša profila speciālistiem, jo darām visu to, kas uz citiem kuģiem ir specializācija: vedam un pārkraujam bīstamās kravas, lejamkravas, beramkravas (cementu utt.), pārvadājam cementu, standarta konteinerus un nestandarta kravas, un ar to visu mums ir jāspēj profesionāli tikt galā.

– Un reizēm jāpaļaujas uz veiksmi?

– Lai cik zinoši mēs būtu, lai arī būtu vislabākie speciālisti, jūrniekam tiešām ir jāpaļaujas arī uz veiksmi, īpaši sliktos laika apstākļos. Arī man bijušas situācijas, ka, tikai pateicoties veiksmei, viss labi beidzies. Ja jūti, ka veiksmē var aiziet garām, tad sajūtas ir neapskauzamas. Par laimi, manā pakļautībā neviens jūrnieks nav nopietni cietis. Kapteiņi ir dažādi, es esmu no tiem stingrajiem, kurš ievēro drošību un noteikumus, jo Ziemeļjūrā uz kuģa negadījums ir pavisam tuvu ikdienas darbā. Visbīstamākā ir rutīna. Jauns apkalpes loceklis iesākumā ir ļoti uzmanīgs un vērīgs, bet tiem, kas kopā strādā piecus un vairāk gadus, gribot negribot piezogas rutīnā. Un tas ir ļoti bīstami, jo rutīnā var nogalināt, tāpēc svarīgi uzturēt spriedzi un tonusu, veicot ikdienas darbus.

– **Pašlaik vairāk nekā jebkad agrāk tiek aktualizēti drošības jautājumi. Kiberdrošība ir kļuvusi par jautājumu numur viens, jo starptautiskā kuģošana piedzīvousi kiberuzbrukumus. Pat Baltijas jūra kuģošanai vairs nav tik droša, jo to apdraud Krievijas “ēnu flote” un GPS signāla traucējumi. Kā jūs savā ikdienas darbā izjūtat pieaugošo spriedzi, kā reaģējat un risināt šīs problēmas?**

– Pašlaik Ziemeļjūrā GPS traucējumi nav bijuši, bet Baltijas jūrā situācija tiešām ir saspringta, tāpēc arvien aktuālāks ir jautājums, piemēram, par Eiropas globālo navigācijas

satelītu sistēmu “Galileo”, kam vajadzētu padarīt Eiropu neatkarīgu no ASV, Krievijas vai Ķīnas kuģošanas pozicionēšanas sistēmām, tomēr arī mūsu kompānija kuģošanas pozicionēšanai joprojām izmanto GPS (ASV) un Krievijas sistēmu Glonass.

Kiberdrošību mēs uztveram ļoti nopietni, uz kuģa jāievēro stingri noteiktas procedūras. Viens no piemēriem ir elektronisko karšu lietošanas noteikumi, elektroniskās kartes netiek pieslēgtas internetam, piedevām uz kuģa strādā divas neatkarīgas elektronisko karšu sistēmas. Ir ļoti svarīgi nodrošināt elektronisko karšu precīzu darbību, jo viens no terorisma veidiem ir sniegt elektroniskajām kartēm nepareizus datus.

Kuģa apkalpe ir īpaši apmācīta, ko darīt, ja kuģim noticis kiberuzbrukums. Mums bija pat izspēlēts kiberuzbrukuma incidents, kad kuģim pieslēdzās no krasta un pārņēma tā darbību, un tas uzskatāmi parādīja, kā reāli notiek kiberuzbrukumi kuģiem. Tā kā elektroniskā karte ir pieslēgta daudziem datu devējiem, hackeri caur dažādām sistēmām var nokļūt arī līdz elektroniskajām kartēm.

– Kāda bija apkalpes reakcija uz šādu izspēlētu kiberuzbrukumu?

– Šādas mācības palīdz veidot izpratni, cik svarīgi ir ievērot stingras drošības procedūras. Atklāti sakot, man pašam par notiekošo bija šoks, bet apkalpei tas uzskatāmi parādīja, kāpēc nevienam kuģa sistēmu nedrīkst turēt pieslēgtu internetam. Šis bija paraugdemonstrējums, kam sekoja diskusijas par iespējamo rīcību šādā situācijā. Kompānija vēlējās koncentrēt uzmanību uz to, lai mēs saprastu, kas var būt par pamatu bīstamām situācijām, un arī uz to, ka kuģi var izmantot kā terorisma ieroci. Mūsu klienti patiešām ļoti uztraucas par to, ka kuģi var izmantot kā terorisma ieroci pret naftas un gāzes platformām, un šī bīstamība ir ļoti liela.

– Pieejamā informācija liecina, ka Ziemeļjūrā ir aptuveni simt piecdesmit platformu. Kā tās ietekmē kuģošanas drošību Ziemeļjūrā?

– Pat ļoti ietekmē, tāpēc nopietni jāveido kuģošanas ceļi un jāplāno maršruts. Pie platformām parasti dežurē sargkuģis, kas monitorē

situāciju, kā arī veic monitoringa funkcijas. Minimālā drošības zona ap platformu ir piecsimt metri, kurā neviens bez īpašas atļaujas nedrīkst iebraukt. Ja sargkuģis redz, ka platformai tuvojas kāds kuģis un jau ir kādas jūdzes attālumā, tas mēģina nodibināt sakarus, lai saprastu, kāds ir tuvošanās mērķis. Ir naftas kompānijas, kas izstrādājušas drošības reglamentu: ja kāds kuģis ir trīs jūdzes no platformas, tā kurss ir uz platformu un ar kuģi nav iespējams nodibināt sakarus, platforma ir jāevakuē. Un tas jau ir ļoti nopietni. Atkarībā no platformas uz tās parasti ir aptuveni simts cilvēku, bet vasarā, kad notiek platformas apkope, klāt nāk vēl kādi trīs simti, tāpēc drošības pasākumi ir vissvarīgākie jautājumi.

– Izklausaš diezgan bīstami. Vai varētu būt, ka šīs platformas ir bumba ar laika degli?

– Īsti nē, jo, kā jau teicu, ir stingri noteiktas procedūras un drošības pasākumi. Tagad ir automātiskās sistēmas, sargkuģiem ir lielas iespējas, lai novērstu incidentu, bet jāsaprot, ka visas drošības procedūras ir rakstītas ar asinīm. Avārija uz naftas platformas Meksikas līcī tam ir apliecinājums un atgādinājums, kāpēc atkal un atkal ir jārunā par drošību. Ne velti mūsu klienti ir ieinteresēti un iesaistīti profesionālu ekipāžu komplektēšanā, jo mēs ejam iekšā šajā piecsimt metru drošības zonā, strādājam piecpadsmit metru attālumā no platformas, tāpēc ir nemitīga atbildības izjūta par to, ko darām un kas var notikt. Galvā visu laiku ir dažādi scenāriji, ko darīt vienā vai otrā situācijā. Mums stingri jāievēro visas procedūras, tāpat ir aizsargsistēmas, lai novērstu riskus līdz minimumam. Tas nekad nebūs nulle, taču šajā industrijā bez riska neko nevar izdarīt. Protams, darbā ir spriedze, varbūt piecas nedēļas to tik ļoti neizjūt, bet, kad nokāpj krastā, tad gan to jūt, tad nāk atslābums.

– **Teicāt, ka jūsu klienti ļoti nopietni izturas pret apkalpes komplektēšanu, un tas ir apsveicami, bet ir arī cita pieredze, piemēram, presē plaši rakstīja par incidentu Ziemeļjūrā, kad uz enkura stāvošam kuģim pilnā gaitā**

►►► 20. lpp.

UZZIŅAI

Eiropas Savienības oficiālā informācija vēsta: “Galileo” ir Eiropas globālā navigācijas satelītu sistēma (GNSS), kas darbojas kopš 2016. gada decembra. Tā sniedz precīzu un uzticamu pozicionēšanas un laika noteikšanas informāciju, ko izmanto tādās ierīcēs kā viedtālruni, kā arī citās lietojumprogrammās un ekonomikas nozarēs, piemēram, dzelzceļā, aviācijā, lauksaimniecībā, jūrniecībā un citur. “Galileo” sastāv no 24 satelītiem, kas riņķo ap Zemi 23 000 km augstumā, un tā signāli ir trīs reizes precīzāki nekā GPS, nodrošinot 1 metra precizitāti un plašu pakalpojumu klāstu.

▶▶▶ 19. lpp.

virsū uztriecās cits kuģis. Un tad ir jautājums, kas vispār notiek, vai ar cilvēkiem kaut kas nav kārtībā?

– Pilnīgi precīzi, ar cilvēkiem viss nav kārtībā. Gandrīz neiespējamā misija ir aiznest līdz jaunākās paaudzes ļaudīm sapratni par to, kas vispār jūrā notiek un cik liela nozīme ir katra jūrnika atbildības izjūtai. Tu esi uz kuģa, kura tirgus vērtība mērāma miljonos dolāru, te ir cilvēki un cilvēku dzīvības, te ir krava par miljoniem, tāpēc ir jābūt sapratnei par milzīgo atbildības līmeni. Savas atbildības apzināšanās katram cilvēkam ir individuāla, daudz nākas skaidrot, ka tad, kad viņš stāv sardzē uz tiltiņa, tieši no viņa personīgi ir atkarīga kuģa un cilvēku drošība. Diemžēl nākas piedzīvot, ka nav ne sapratnes, ne atbildības, ko tas kapteinis vēl uzbāžas ar savām stingrajām prasībām... Jaunajai paaudzei to ir ļoti grūti pieņemt. Otra lieta ir tā, ka jaunauniešu cilvēkiem šķiet, ka viņiem viss pieņākas. Mūsu industrijas darbība ir reglamentēta, un tradīcijas veidojušās simtiem gadu laikā, kur stingri tiek prasīta disciplīna, bet jaunauniešu to grūti pieņemt, jo disciplīnu viņi uztver kā bulingu, mobingu u. tml. "Uz sardzi es nākšu, kad vēlēšos." Nē, uz sardzi tu nāksi tad, kad tev tas ir noteikts. Ir cilvēki, kuri to var pieņemt, bet ir, kuri to nepieņem.

– Kādas jums ir lielākās problēmas, kas jārisina ar apkalpi?

– Tas, ka ne vienmēr profesionālais līmenis sakrīt ar izsniegto izglītības dokumentu, īpaši tas attiecas uz jūrnikiem, kas nāk no postpadomju valstīm uz austrumiem no Latvijas.

– No citiem kapteiņiem nācies dzirdēt ne tās labākās atsauksmes par ukraiņu jūrnikiem, jo esot pat tāda sajūta, ka jūrnieru izglītības dokumenti ir nopirkti.

– Tā nav tikai "sajūta", man pašam ir nācies kaut ko tādu piedzīvot. Ir jāuzdod tikai pāris jautājumi, lai saprastu, vai ar šo speciālistu viss ir kārtībā, un pārliecinātos par jūrnika kompetences līmeni.

– Ko darāt, ja uz kuģa atsūtīts cilvēks, kurš nav kompetents savā tiešajā darbā? Tas taču ir milzīgs apdraudējums!

– Lielāko tiesu problēma ir tāda – ir acīmredzami, ka cilvēks dokumentus ir nopircis, bet tie nav viltoti, tie ir oficiāli valdības apstiprināti un izdoti izglītības dokumenti. Tātad nelegāli iegūti legāli dokumenti. Tālākais ir atkarīgs no cilvēka. Ja puisis cenšas un vēlas apgūt zināšanas, tad sākam visu no nulles, mācāmies teoriju, strādājam praktisko darbu, cilvēks praksē apgūst to, kam teorētiski nav sagatavots. Ja cilvēks apzinās savas atbildības nopietnību, tad ar viņu ir vērts strādāt.

– Tas taču uzliek jums papildu slodzi!

– Pēc amata apraksta ikvienam kapteinim jebkurā kompānijā ir uzdots par pienākumu apkalpes apmācība, mācības, mentorings. Cits jautājums, cik tālu sniedzas kapteiņa pienākums. Man nebūtu jāveic pamata apmācība, jo STCW konvencijas sertifikācija nozīmē, ka jūrnieram ir zināšanas atbilstoši konvencijas standartiem. Taču reāli man nav izvēles, pat tad, ja uz kuģa ierodas speciālists ar papīriem par STCW konvencijas līmeni, bet bez pamata zināšanām savā profesijā. Jūs jautāsi, kāpēc nav izvēles? Nevienam nav noslēpums, ka darba tirgū ir milzīgs darbaspēka trūkums, īpaši izglītoti un profesionāli speciālisti ar augstu atbildības izjūtu. Daudz kas ir atkarīgs no kapteiņa, vai viņš vēlas ieguldīt savu enerģiju un uzņemties papildu slodzi, tāpat tas ir atkarīgs no klienta, kā viņš skatās uz to, ka kapteinim būs papildu slodze, apziņoties kapteiņa milzīgo atbildību nestandarta kravu transportēšanā. Nākamajā reišā mans vecākais palīgs, piemēram, būs cilvēks, kuru tikko paaugstināja amatā, tāpēc ļoti labi apziņos, ka man būs jāvelta daudz laika viņa apmācībā šajā jaunajā statusā, un tad tiešām ir labi, ja arī pats cilvēks no visas sirds cenšas. Mana komanda ir nokomplektēta no dažādu valstu jūrnikiem, tāpēc vēl jo vairāk skaidri apziņos sava darba apjomu un atbildību. Ja nāktu, piemēram, britu jūrnierus, tad par viņa kompetences atbilstību noteiktajiem standartiem es būtu pilnīgi pārliecināts. Tā kā esmu strādājis ar Rietumeiropas un Austrumeiropas jūrnikiem, varu droši teikt, ka patiesībā neesmu redzējis labāk sagatavotus speciālistus par britu jūrnieriem tieši

no teorētiskās sagatavošanas puses; praktiskās iemaņas jau ir cits stāsts.

– Vai pie jums praksē ir bijis arī kāds kadets no Latvijas?

– Tas atkal ir atsevišķs stāsts. Jau labu laiku cīnos par to, lai Latvijas kadeti būtu iespēja iziet praksi uz britu kompānijas kuģiem, tas ir jautājums par jauno jūrnieru sagatavošanu, un šīs sarunas vēl it tikai ceļā uz risinājumu, kas, cerams, būs pozitīvs. Bet Latvijas jūrnierus tiešām augstu vērtē. To varu droši teikt, jo britu flotē strādā vairāki jūrnieru no Latvijas. 2006. gadā, kad briti savai flotei meklēja jūrnierus un vēlējās Eiropas Savienības pilsoņus, tad viņi ar savām interesēm un prasību standartiem ļoti pārdomāti nāca uz Latviju. Daži no mums bija pirmie, kā izmēģinājums, kuri saņēma darbu britu flotē. Tolaik britiem par mums vēl nebija izveidojies priekšstats, bet tagad mūsu jūrnierus lieliski pazīst, viņu reputācija ir laba, un viņus labprāt ņem darbā. Ja CV nāk no Latvijas, tad tam jau ir zināms kvalitātes zīmogs.

– Kā kapteinis Kārlis Irbenieks tiek galā ar stresu? Varbūt ir kādi hobbiji, kas palīdz to izdarīt?

– Lai atslēgtos no spriedzes uz pāris stundām, lasu grāmatas. Daudz lasu, bet pārējo laiku ir jātur roka uz pulsa. Īsti brīvi jūrnieru ir tikai tajā brīdī, kad nokāpis no kuģa, bet vēl nav ieradies mājās. Krastā hobbija līmenī patīk nopemties ar autiņiem. Un vēl, pēc trīsdesmit gadu pauzes mani atkal ievilināja spēlēt orķestrī. Savulaik pabeidzu Salacgrīvas mūzikas skolu. Skolas laikā daudz bija jāuzstājas koncertos, un tas man dzīvē ir daudz palīdzējis, vispirms jau devis spēju plašāk paskatīties uz lietām un, protams, nostāties publikas priekšā. Tas ļoti palīdz reizēs, kad man kā kapteinim sanāksmēs



Kārlis Irbenieks (baltais kreklā) spēlē pūtēju orķestrī "Salacgrīva".

vai konferencēs piecdesmit un vēl vairāk cilvēku priekšā nākas uzstāties, paust savu viedokli un aizstāvēt redzējumu.

– Vai būtu pareizi teikt, ka kapteinim Kārlim pie trapa beidzas demokrātija?

– Pilnībā. Kapteinis Kārlis to pasa-ka uzreiz – te nebūs demokrātija!

Kamēr pildām darba pienākumus uz kuģa, man demokrātija neeksistē. Tāda šī sistēma ir izveidota un rakstīta ar asinīm. Arī katra jauna konvencija ir rakstīta ar asinīm, un paši vien esam vainīgi, ka tagad uz kuģa jāapraksta aizvien lielāki papīra kalni, jo iepriekš kaut ko nebijām godprātīgi izdarījuši.

– Un kuģi kapteinis pamet pēdējais?

– Vai arī nepamet. Tas ir profesio-nāli, tas pieder pie amata. Visus lēmumus pieņem kapteinis, un lē-mumi ir atkarīgi no apstākļiem. Kapteinis ir atbildīgs par savu kuģi un apkalpi.■

Anita Freiberga

No vēlamā līdz realitātei

Jūrniecības nozarei ir nozīmīga loma pasaules ekonomikā, un jūras transports veido aptuveni 90 % no pasaules tirdzniecības. Vēsturiski valstu ekonomiskā labklājība ir bijusi saistīta ar tirdzniecību pa jūru. Tādēļ varam teikt, ka okeāni ir supermagistrāles, kas savieno ekonomikas un veicina tirdzniecību, tā būtu pārtika, rūpniecības preces, dabas resursi vai citas pirmās nepieciešamības preces. Tādēļ jūras transports ietekmē daudzas nozares, tieši vai netieši – arī no jūras atkarīgo nozaru attīstību, kas savukārt veicina ekonomikas izaugsmi un darbavietu radīšanu.

Jūrnieki – nenovērtētie varoņi

Pēdējos gados kuģniecības nozare ir piedzīvojuši milzīgu pieprasījuma pieaugumu, kas atspoguļo jūras tirdzniecības apjoma pieaugumu ar 2,5 % salikto gada pieauguma tempu (CAGR). Tas ir tieši novedis pie tā, ka darbā ir vairāk jūrnieku, radot milzīgu spiedienu uz jūrnieku darba un privātās dzīves līdzsvaru. Gandrīz visas preces, ko pārdod pasaulē, tiek transportētas ar kuģiem, kuru darbībai vajadzīgi kvalificēti jūrnieki. Bez jūrniekiem kuģošanas nepastāvētu, tāpēc lieki piebilst, ka cilvēki nevarētu apmierināt savas pamatvajadzības, ja kuģi un jūrnieki nestrādātu. Tieši pateicoties jūrniekiem, pasaule turpina attīstīties. Diemžēl jūrnieki ir nepietiekami atzīti kā patiesie varoņi, jo cilvēki visā pasaulē neizprot viņu milzīgo ieguldījumu nozarē. Kamēr cilvēki uz sauszemes strādā savos ļoti mājīgajos birojos, jūrnieki strādā vissmagākajos apstākļos, lai nodrošinātu, ka uzņēmumi visā pasaulē neapstājas.

Arvien aktuālāks kļūst jautājums, vai tiek darīts pietiekami daudz, lai nodrošinātu jūrniekiem atbilstošu darba vidi un sociālās garantijas?

■ Vai kuģošanas kompānijas ir izdarījušas visu, lai apmierinātu savu jūrnieku vajadzības?

■ Vai ir ieviesta pārdomāta cilvēkresursu politika, lai nodrošinātu jūrnieku vajadzību apmierināšanu?

■ Vai darba devējs tiešām rūpējas par darbinieku garīgo veselību?

■ Vai ir izstrādāts efektīvs karjeras attīstības plāns, ja jūrnieki plāno pārnākt krasta darbā?

■ Vai ir ieviesta tāda politika, kas rūpējas par jūrnieku ģimenēm, ja jūrniekam ir notikusi kāda problēma?

Šo sarakstu var turpināt.

Jūrnieki ir unikāli darbinieki, kuri daudzus mēnešus pavada jūrā, atšķirti no saviem mīļajiem, un strādā nesavtīgi, tāpēc krasta dienestiem būtu jāspēj nodrošināt efektīvu cilvēkresursu plānošanu un pārdomātu personāla politiku. Jūrniekiem ir nepieciešams fizisks, emocionāls un finansiāls atbalsts, kā arī darba drošības garantants, lai viņi varētu strādāt bez stresa. Ar cilvēku pieņemšanu darbā vien nepietiek, darba devējam jūrnieki ir jāapmāca, ir nepieciešama atbilstoša karjeras attīstības sistēma, lai panāktu līdzsvaru starp individuālajām karjeras vajadzībām un organizācijas darbaspēka prasībām. Lai pieņemtu darbā un noturētu labākos profesionāļus, kuģošanas kompānijām jābūt ne tikai augsti produktīvām, bet arī jāspēj pārdomāti plānot cilvēkresursus, lai radītu nākotnes darbaspēku gan jūrā, gan krastā.

Nepieciešamas efektīvas apmācības un attīstības programmas

Cilvēkresursu vadība nozīmē sadarboties ar savu darbaspēku, pamatojoties uz partnerību, lai sasniegtu organizācijas stratēģiskos mērķus. Jūrniekiem ir nepieciešama atbilstoša apmācības un attīstības programma. Tieši apmācība ir jāuzskata par svarīgu ieguldījumu uzņēmumu turpmākajā attīstībā. Ir svarīgi uzlabot starppersonu attiecības

gan starp cilvēkiem uz kuģa, gan krastā, lai nodrošinātu, ka visi darbi tiek veikti profesionāli un droši. Komandas darbs ir svarīgs, jo tas ļauj dalīt atbildību. Strādājot kopā un kopīgi gūstot panākumus, jūs jūtaties labi un veicināt labākas darba attiecības ar kolēģiem.

Nepieciešamība nodrošināt jūrnieku labu garīgo veselību un labsajūtu

Efektīva apmācība garīgās veselības jautājumos jūrniekiem un krastā strādājošiem jūrniecības speciālistiem, kas strādā ar jūrniekiem, var pozitīvi ietekmēt jūrnieku garīgo labsajūtu. Ir nepieciešama atbilstoša apmācība, kas jūrniekiem sniegtu vajadzīgās prasmes efektīvi reaģēt uz problēmām, kas iespējamās uz kuģa vai krasta darbā. Apmācībās jānosver arī tas, cik svarīgi katram pašam rūpēties par savu garīgo veselību.

Secinājums

Jebkura uzņēmuma darbinieki ir tās panākumu virzītājspēks, un personāla vadībai ir svarīga loma cilvēkkapitāla pārvaldībā. Mūsdienu nenoteiktajā un apdraudējumā pilnā laikā darbinieki meklē uzticamu darba vidi, tāpēc uzņēmumiem ir jākoncentrējas uz spēcīgas vadības veidošanu un uzticības veidošanu starp esošo darbaspēku un potenciālajiem darbiniekiem. Personāla vadība var padarīt darbiniekus laimīgākus un produktīvākus, nodrošinot patīkamu darba vidi, kas palīdz noturēt profesionāļus. Vēsturiski darbs jūrā cilvēkiem ir bijis labklājības garantants, tomēr, lai realizētu jūrniecības potenciālu jaunajā tehnoloģiju laikmetā, ir jārada labvēlīga vide, ko var panākt, izmantojot efektīvu personāla vadību un sasaistot jūrnieku centienus ar šīm politikām.■

Konsultāciju kompānijas
"Nevoxel Consulting" info

No jūras uz krastu. Kā jūrniekiem atvieglot nokāpšanu krastā?

Cilvēkam pienāk brīdis, kad viņš saprot: dzīvē kaut kas jāmaina. Visbiežāk tas saistīts ar darbavietas maiņu, protams, ir arī privātās dzīves līkloči, bet šoreiz vairāk par darbu un jūrnieku lēmumu nokāpt krastā.



Roberts Gailītis.

Šajā vasarā Latvijas Jūrniecības savienības *WhatsApp* diskusiju platformā izvērtās diskusija par tēmu, ko darīt jūrniekam, kurš vēlas pārnākt krasta darbā, un cik viegli viņš šo darbu var atrast. Bet diskusija aizsākās ar LJS valdes priekšsēdētāja Roberta Gailīša aicinājumu aizpildīt anketu. Aptaujas mērķis bija palīdzēt jūras profesionāliem novērtēt savas pārnemamās prasmes un izpētīt krasta karjeras iespējas pēc darba jūrā.

Pāreja no jūrnieka karjeras uz darbu krastā ir nozīmīgs solis, kas prasa padziļinātu izpratni par darba tirgus prasībām, pārnemamību un profesionālajām prasībām dažādās valstīs.



Uldis Ozols.

Kuģu mehāniķis un Latvijas Kuģu mehāniķu asociācijas valdes loceklis Uldis Ozols komentēja, ka šis ir diskusiju vērts temats. Pāriet darbā krastā ar jūrniecību saistītā uzņēmumā Latvijā? Neskaitot n-tos kruingus, mācību iestādes un dažas ostas, un Jūras administrāciju, vairāk nekā

nav. Protams, ir daudzi piedāvājumi pasaulē, bet Latvijā – nav!

Maksims rakstīja: "Kopš nokāpu no tiltiņa, esmu paspējis izpētīt gandrīz visas ar jūrniecību saistītās jomas. Varu teikt, ka visur var noderēt tās zināšanas, ko mums deva mūsu *Alma Mater*. Protams, lai attīstītos un pielāgotos, vajadzēja arī daudz mācīties, bet pamats bija patiešām labs. Un te arī mans jautājums: Varbūt kāds no jums ir jauna kolēģa meklējumos? Esmu atvērts jauniem izaicinājumiem un piedāvājumiem."



Jānis Brunavs.

RTU LJA pasniedzējs Jānis Brunavs: "Jau profesionālās ievirzes procesā jāsaka – darbs uz kuģa nebūs līdz kapa malai, varbūt tas skan nežēlīgi, bet godīgi gan. Virsniekiem tie varētu būt sepiņi līdz astoņi gadi, man tie bija 12 gadi jūrā. Tad iestājas rutīna, profesionālā izaugsme arī palēninās. Pēc tam, lai augtu, jāpāriet kuģu pārvaldības (menedžmenta) jomā: tehniskajā, cilvēkresursu, jūrniecības drošības vai izglītības jomā."

Savukārt kapteinis Edmunds Arnis intervijā žurnālam teica: "Tu izaudz līdz kapteinim, tad vienā brīdī iestājas rutīna, un tad tu sāc domāt, cik vēl ilgi kuģot un ko darīt tālāk? Tu esi sasniedzis menedžmenta līmeni, bet, ja cilvēks vēlas strādāt Latvijā krastā, tad iespējas saglabājot šo



Edmunds Arnis.

menedžmenta līmeni diemžēl ir stipri vien ierobežotas, plus vēl arī jāreķinās ar daudz zemāku atalgojumu. Šodien pat varu doties uz Norvēģiju un savā kompānijā kļūt par apmācības menedžeri, bet tikai ar noteikumu, ka jādzīvo Norvēģijā, savukārt Latvijā šādas iespējas praktiski nav."

Bet lēmums ir pieņemts. Ko tālāk?

Tavs kuģis ir devies reisā, uz tā turpinās rutīnas darbs, bet tu esi nokāpis krastā. Esi priecīgs par pieņemto lēmumu, tāda iekšēja brīvības sajūta. Nav jāgaida izsaukuma zvans, nav jādodas uz lidostu, nav nākamās ostas, kam gatavoties. Pāiet vēl pāris nedēļas, tu esi izsūtījis darba pieteikumus un gaidi zvānu no iespējamā darba devēja, taču tavs tālrunis spītīgi klusē. Arī uz daudzām e-pasta vēstulēm neesi saņēmis atbildes, bet viena bezkaislīgi informē, ka tava iecerētā darbavieta jau aizņemta.

Ar šādu realitāti saskaras daudzi jūrnieki, kuri pārnāk uz krastu. Jūra viņiem ir devusi rādījumu, labu karjeru, disciplīnas, līdera un tehnisko prasmju pieredzi, tomēr darba devējiem krastā tas ne vienmēr ir pietiekams arguments, jo viņi īsti nezina, kā šis jūrnieka kvalitātes izmantot konkrētajā birojā vai uzņēmumā. Piedevām jāapzinās, ka jūrniecības

nozare ir diezgan noslēgta un ierobežota vide, tāpēc jauna darba meklējumi var aizņemt ilgāku laiku, nekā sākotnēji bija plānots.

Diskusiju platformās papētot jautājumu, ko tie jūrnieki, kuri jau pārnākuši krasta darbā, iesaka tiem, kuri par to vēl tikai domā, izgaismojas trīs lietas, kam būtu vērts pievērst uzmanību: sakariem, finansēm un tālredzībai. Piedevām pētījumi liecina, ka prasmju pilnveidošana un pārkvalifikācija ir panākumu priekšnoteikumi. Saskaņā ar Pasaules Ekonomikas foruma datiem, ja tehnoloģijas tiks ieviestas plašāk, pēc 2025. gada pusei no visiem darbiniekiem būs nepieciešams pārkvalificēties. Automatizācijas un mākslīgā intelekta parādīšanās neizspiedīs darbiniekus no darba tirgus, kā daži baidījās, bet Pasaules Ekonomikas forums prognozē, ka tas radīs līdz pat 133 miljoniem jaunu darbavietu. Lai gan tās ir ļoti labas ziņas, tomēr katram darbam būs nepieciešamas jaunas zināšanas, tāpēc atslēgas vārdi ir: prasmju pilnveidošana un pārkvalifikācija, un tas attiecas arī uz jūrniekiem.

Sakari ir ļoti svarīgi

Strādājot jūrā, gan labā, gan sliktā reputācija izplatās ātri. Arī krastā tas

daudz neatšķiras. Bet ir vajadzīgs kāds, kurš par jums var aizlikt kādu labu vārdu. Šajā ziņā neviena darba sludinājuma vietne jums nepalīdzēs, tāpēc padomājiet, vai kāds no jūsu bijušajiem kolēģiem vai studiju biedriem, kurš jau strādā krasta darbā, šajā ziņā jums var palīdzēt?

Konsultanti iesaka būt aktīviem kādā no profesionālajām grupām, pat vietne *LinkedIn* var būt noderīga. Viens piemērs: kāda jūrniece ar desmit gadu darba pieredzi jūrā *LinkedIn* ievietoja ziņojumu: "Es apsveru iespēju nākamgad pāriet darbā krastā, varbūt varat dalīties savā pieredzē?"

Viņas ieraksts kļuva ļoti populārs, tas saņēma vairāk nekā 300 atzīmju "Patīk", 38 komentārus, 25 atkārtotas publicēšanas, 4 aicinājumus uz darba interviju, bet darbu viņa saņēma, pateicoties šim ierakstam un senām un labām attiecībām, kas bija izveidojušās, strādājot jūrā.

Kāds trāpīgi pajokoja: "Nav svarīgas, ko jūs pazīstat, bet gan tas, kas pazīst jūs."

Vajadzīgs pārejas fonds

Pat ar spēcīgiem sakariem un labi noslīpētu CV darba atrašana krastā

var aizņemt ilgāku laiku nekā paredzēts. Daži jūrnieki atrod darbu dažu nedēļu laikā, bet citiem tas var ilgt sešus mēnešus vai ilgāk. Tāpēc ir ļoti svarīgi izveidot "pārejas fondu" – kādu summu, kas atlicināta, lai segtu vismaz sešu mēnešu izdevumus. Tāds fonds jums dos laiku darba piedāvājumus pieņemt saprātīgi un nesasteigti. Jūrniecības terminoloģijā runājot, tas būs jūsu personīgais balasts, kas uzturēs jūsu kuģi stabilu, kamēr zem jums vilņojas jūra.

Pārceļšanās no jūras uz krastu ir viena no lielākajām pārmaiņām, ar ko jūrnieks var saskarties. Tā nav tikai kuģa klāja nomaļņa pret biroja grīdu, bet gan profesionālās identitātes, finanšu stratēģijas un dzīvesveida restarts.

Paļaujoties uz sakariem, izdarot gudras izvēles un saglabājot stabilu naudas rezervi, jūs varat pieiet šīm pārmaiņām no saprāta, nevis stresa pozīcijas.

Jo, kad pienāk diena, kad pēdējo reizi jānokāpj no trapa, jūs nevēlaties, lai nenoteiktība svērtu smagāk par jūsu jūras maisu. Jūs vēlaties skaidru rīcības plānu, virzoties uz nākamā nodaļu savā karjerā un dzīvē krastā. ■

Atbildība, kas liek izdegt

Šī intervija ir ar reālu cilvēku, kurš vēlējās dalīties savā pieredzē, bet gribēja palikt anonīms, tāpēc intervijā sauksim viņu par Ralfu.

Ralfs ir Latvijas Jūras akadēmijas 2014. gada absolvents. Akadēmiju pabeidzis ar labām zināšanām, ieguvis kuģu vadītāja specialitāti, reizē saņēmis gan izglītības, gan darba diplomu. Arī karjera veidojusies sekmīgi. Kā jau visiem pēc studiju beigšanas, vajadzēja laiku, lai iekārtotos darbā. Ralfs piebilst, ka grūtāk to izdarīt, ja nav vajadzīgo sakaru, tomēr krastā jau arī neviens nav palicis. "Sāku strādāt par junior officer, tad par ceturto palīgu, bet trīsdesmit gadu vecumā kļuva par kapteiņa vecāko palīgu. Līdz pat pašlaik savam pēdējam reisam strādāju šajā amatā uz ķīmiskajiem tankkuģiem," stāsta Ralfs. Ralfam

ir 35 gadi, iegūts kapteiņa diploms, un tagad viņš ir pieņēmis stingru lēmumu aiziet no darba jūrā. Kāpēc? Labāk visu pēc kārtas.

"Ķīmija ir īpaša krava, bet ķīmijas tankkuģi vieni no sarežģītākajiem kuģiem tirdzniecības flotē," saka Ralfs. "Strādāt ar šīm kravām ir grūti un bīstami, reizēm vienlaikus vedām pat divdesmit dažādas ķīmijas, un katrai no tām sava specifika, tāpēc ir jābūt zināšanām un izpratnei, kā ar šo kravu strādāt. Tāpat kravu tankiem ir augsti tīrības standarti, piedevām tas ir arī smags darbs. Ir plāns, kā mēs to darām, kā pareizi tīrīšanai jāsauc ķīmija. Mēdz būt sprādziena bīstamas kravas, un tad

jāievēro īpaši tīrīšanas pasākumi. Tas ir process, kur stingri jāievēro visi augstākie drošības standarti."

Ralfs stāsta par ķīmijas tankkuģa darba specifiku, bet es cenšos apjaust, ko tas viss nozīmē, kā tas varētu izskatīties, kāda atbildība gulstas uz kuģa apkalpes pleciem un kāda atbildība – uz kapteiņa vecākā palīga pleciem?

Darba slodze

Kurš gan to nezina, ka vecākais palīgs uz kuģa ir tas speciālists, kurš atbild par kravu un kravas operācijām. "Godīgi sakot, vecākais

▶▶▶ 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

palīgs ir atbildīgs gandrīz par visu, protams, daudz kas ir atkarīgs no kapteiņa kompetences un vēlēšanās piedalīties procesos, bet mana pieredze ir tāda, ka kapteinis minimāli vēlējās iesaistīties, tāpēc biju atstāts viens ar kravas operāciju problēmu risināšanu un visiem citiem pienākumiem,” stāsta Ralfs. “Kompānijā, kas ir Singapūras menedžments, esmu strādājis kopā ar Indijas jūrnikiem un kapteiņiem, tāpēc varu teikt, ka viņu attieksme un redzējums radikāli atšķiras no Eiropas jūrnieru mentalitātes. Pamatā tur sistēma ir tāda, ka kapteinis tikai dod rīkojumus: “Chief, man vajag atskaiti, un man ir vienā alga, kā un kad tu to uztaisīsi! Tas ir tavs darbs, par to tu saņem algu!”

Tomēr krietni atšķirās tas darba apjoms, kas Ralfam bija jāveic uz kuģa, un tas, par ko viņš bija parakstījis darba līgumā. Varēja sūdzēties, raudāt un teikt, ka tas nav cilvēka spēkos, vienā alga nekas nemainījās. Teorētiski jau jūrnieru aizsargā MLC konvencija, bet patiesībā jūrniera tiesības un kontraktā ierakstītais īsti nevienu neinteresē, vismaz uz ķīmijas tankkuģiem visu nosaka krava un grafiks, ko nedrīkst pārkāpt. “Mēs sūdzamies kompānijas pārstāvjiem un stāstām par savām problēmām, pārstrādāto darba laiku un visu citu, bet superintendants atbild, tas notiek tāpēc, ka tu slikti plāno savu laiku. Mēģināju pierādīt, kā tā nav, bet ja tu sāc diskutēt ar menedžmentu un centies pierādīt savu taisnību, kļūsti par viegli sasniedzamu un ievainojamu mērķi. Ofiss pret jūrnieriem izturas slikti, bet visus sitienus, protams, saņem kapteinis. Apkalpe nevēršas pret savu kapteini, bet gan pret krasta ofisu vai kruingu, jo kapteinis jau praktiski neko nevar ietekmēt, viņš ir tikai algots darbinieks, ar kura viedokli īsti neviens šodien nerēķinās, atšķirībā no tā, kā tas bija savulaik.”

Atbildība

Ralfs stāsta, ka kompānija noslēgusi līgumu ar kādu jaunu klientu, kas nodarbojies ar ļoti nopietnu ķīmiju, tāpēc skrupulozi tika veikta visu procesu kontrole, kas bija tikai saprotami, jo kravas dēļ vajadzēja ievērot īpašus parametrus. Vajadzēja

noturēt temperatūru un nepieļaut atmosfēras līmeņa maiņu. Visam vajadzēja būt atbilstošam prasībām, ja tā nebūtu, tad labākajā gadījumā tiktu sabojāta krava, bet sliktākajā gadījumā varētu rasties avārijas situācija. Tā kā kontrole bija ļoti svarīga, jautāju, cik apkalpes locekļi veica šo darbu? Ralfs parausta plecus un nosaka, ka viņam nav bijis neviena speciālista, kuram varētu uzticēt tādu atbildību. “Otrais un trešais palīgs no šiem procesiem neko nesaprata, piedevām kuģa tehniskais stāvoklis neļāva atslābt,” atceras Ralfs. “Būtu loģiski, ja es mierīgi varētu uzticēt darbu, piemēram, trešajam palīgam. Vīri, sekojam līdzi šim un tam parametram, raugāmies, lai viss būtu normā, bet es iešu mazliet atpūsties. Taču kā es varu uzticēties cilvēkiem, kuri nav speciāli apmācīti? Kā vecākais palīgs visu laiku sevi turēju stresa stāvoklī, domājot par kravu un drošību. Pārdzīvoju, lai viss būtu kārtībā, pluss vēl visi papīra darbi, gatavošanās iekraušanai vai izkraušanai, tanku mazgāšana, viss pārējais, un tā nu iznāk, ka darbs kapteiņa vecākajam palīgam sniedzas pāri tām desmit līgumā noteiktajām stundām. Tas nav iespējams. Bija pat tā, ka triju dienu laikā iznāca pagulēt vien kādas četras stundas, un tas nemaz nav normāli.”

Izdegšana

Pie šādas spriedzes un noguruma cilvēks kļūst bīstams sev, citiem un, protams, kuģošanas drošībai. “Varbūt tā ir mana personīgā īpatnība un vaina, ka nevaru paļauties uz citiem, jo lieliski apzinu, ka beigu beigās visus jautājumus uzdos tieši man. Es izdegu. Teikšu godīgi, es izdegu kā profesionālis. Šajā flotē es tiešām izsmēlu savas iespējas, jo darba bija vairāk, nekā tas, par ko biju parakstījis līgumu. Varbūt man ir pārlietu augsta atbildības izjūta, tomēr vēl os uzsvērt, ka neatkarīgi no manis, manām īpatnībām vai uzskatiem šī problēma flotē ir aktuāla, un tā tiešām ir nopietni jāauztver.”

Ģimene

Darbs jūrā Ralfam lika izdegt kā profesionālim, bet klāt tam visam nāca problēmas ģimenē, un viņš izdega arī kā cilvēks. Iespējams, ka

samilzušās problēmas laulības dzīvē bija pamats tam, kāpēc arī jūras darbs kļuva neizturams. Pilnīgi visi jūrnieri vienā balsī apgalvo, ka tad, ja krastā, mājās un ģimenē viss ir kārtībā, cilvēks var būt mierīgs un strādāt, zinot, ka pēc smaga darba jūrā mājās gaida ģimene. Ģimenes dēļ jūrnieris ir spējīgs uz lieliem upuriem un var no daudz kā atteikties. Bet iedomājieties: cilvēks ir jūrā, līdz kontrakta beigām vēl puslaiks palicis, un tad saņem ziņu, ka no viņa aiziet sieva. Bez paskaidrojumiem. Esot jūrā, nav iespējas risināt problēmu, bet telefons klusē. Mēdz teikt, ka viena pagale nedeg, tam vajadzīgas divas, katrai no pusēm ir sava taisnība, un žurnālists nav nedz soģis, nedz aizstāvis vai tiesnesis, žurnālista pienākums ir izstāstīt stāstu, ko tam uztic kāds cilvēks, jo šī cilvēka pieredze citiem var likt pārvērtēt daudzas lietas un padomāt arī par sevi.

Ziņa, ka sieva vēlas šķirties un izbeigt attiecības, Ralfam bija sāpīgs trieciens, un tā ir trauma, kas pagaidām vēl nelaiž vaļā. “Desmit gadus es rūpējos par savu ģimeni, atbildības izjūta neļāva domāt par darba mainīšanu, lai gan tāda doma reizēm ienāca prātā, jo tad, iespējams, es vairs nevarētu nodrošināt pierasto dzīves līmeni,” atzīst Ralfs. “Nepieļāvu domu riskēt. Esmu pārliecināts, ka šī problēma ir visiem jūrnieriem, jo līdzvērtīgu atalgojumu jūrnieris citur praktiski nevar saņemt. Tagad saprotu, ka šādas iespējas tomēr ir, bet tad nākas savā dzīvē kaut ko radikāli mainīt, apgūt jaunas prasmes un pieņemt jaunus izaicinājumus.”

Investīcijas izglītībā

Ralfs ir pārliecināts, ka šī ir vēl viena svarīga un būtiska tēma, par kuru vajadzētu diskutēt un padomāt katram jūrnieram. “Kā mēdz teikt, zem guloša akmens ūdens netek, un tas attiecas arī uz cilvēku: ir kaut kas jādara, lai mēs attīstītos un ietu uz priekšu, taču paši sevi esam ielikuši apburtajā lokā, visu laiku pa to riņķojam un nespējam pieņemt lēmumu rīkoties. Visi tikai domā, kā investēt ģimenē, savā labklājībā un sadzīvē, jo vienmēr kaut ko vajag, kaut kas ir jāiegādājas, vēl arī kredīti, un tas ievēl. Rets jūrnieris, strādājot jūrā, pieņem lēmumu mācīties.

Veiksmes stāsts ir tad, ja tev ir sakari un labi padomdevēji, kuri mudina jauniem izaicinājumiem un dod padomu, kā labāk rīkoties,” spriež Ralfs. “Manā gadījumā nebija ne sarkaru, ne padomdevēju, tāpēc tagad nākas atzīt, ka esmu pieļāvis milzīgu kļūdu, ka nemācījos un nedomāju, kur un kā labāk ieguldīt investīcijas. Kāpēc ir labi strādāt par jūrnieku? Īsā atbilde: tāpēc, ka tā ir diezgan liela nauda, ko var nopelnīt.”

Ralfs atceras, ka apmēram pēc diviem gadiem jūrā viņš vēlējies turpināt mācīties, lai apgūtu kaut ko jaunu, lai varētu strādāt, piemēram, loģistikā vai ofšoros, bet ieguldīt izglītībā kādus sešus tūkstošus eiro toreiz likusies neiespējamā misija.

Nauda

Kad jaunie cilvēki tiek uzrunāti un aicināti izvēlēties jūrnieka profesiju, kā vienu no argumentiem min solido atalgojumu, kas sola pārtikušu dzīvi. Nebūsim liekuļi un neizliksimies, ka naudai dzīvē nav nekādas nozīmes. Ir, un kā vēl! Tomēr visu par naudu nevar nopirkt. Kad jautāju Ralfam, vai laba alga nav motivācija strādāt jūrā, viņš nopūšas un atbild, ka viņa gadījumā vairs nē. “Šoreiz viss saistīts ar personīgām problēmām, bet lielākai daļai jūrnieku manas problēmas vispār neliksies problēmas. Desmit gadus būvēju to, kas tagad ir sabrucis, jo es dzinos pakalā naudai. Un tad tu sēdi un domā: desmit gadi atrauti no brīvības. Ko vispār desmit gadus esmu darījis? Kam tas bija vajadzīgs? Tagad esmu stingri nolēmis, ka veltīšu laiku sev, ieguldīšu sevī, izglītībā un savā attīstībā.”

Lēmums

Uz jautājumu, vai Ralfs sevi redz kapteiņa amatā, viņš nedomānot atbild, ka viennozīmīgi, un piebilst: “Tāpēc jau gāju šo karjeras ceļu. Man nav griestu, ja vajag, es lēkšu vēl augstāk!”

Tomēr viņš ir pieņēmis lēmumu tirdzniecības flotē neatgriezties, kur sevi vairs nevar iedomāties, un pašlaik šis lēmums ir negrozāms, lai gan, kad satiekoties jautāju, kā pareizi būtu teikt – esat *bijis* kapteiņa vecākais palīgs, Ralfs atbildēja: “Esmu kapteiņa vecākais palīgs.”



Skali domāju un izsaku varbūtību, ka kapteiņa diploms Ralfam jau ir, varbūt tomēr vajadzēja kļūt par kapteini, kas palīdzētu tikt pāri izdegšanai un pārējām problēmām. “Iespējams, bet pašlaik jūra man saistās ar sāpīgo triecienu, ko saņēmu pēdējā reīsā, tāpēc pašreiz psiholoģiski nevaru atgriezties jūrā. Mēģināju strādāt par pasniedzēju, kur man piedāvāja vadīt simulatora apmācību, bet es pat pie simulatora nevaru stāvēt. Vēl nevaru. Varbūt jāpaiet laikam, emocijām jānorimstas, un tad viss mainīsies. Vēl pirms gada pat iedomāties nevarēju, ka pametišu darbu jūrā, bet dzīvē notiek pārmaiņas, kas vienā mirklī pārvelk svītru visam, kas bija pirms tam, vienā mirklī viss tiek aizslaučīts.”

Pārdomas

Visticamāk, ka Ralfs nav vienīgais, kuram nākas izdzīvot sāpīgu pieredzi. Iemesls var būt līdzīgs vai pilnīgi cits. Viņš arī atzīstas, ka, esot uz kuģa, prātā nākušas vistumsākās domas. Un vai tad nav dzirdēti gadījumi par jūras pagemtiem jūrniekiem? Vai kāds cilvēks ir tā vērts, lai viņa dēļ sev atņemtu dzīvību? “Man daudzi to jautā, bet es atbildu, ka cilvēks nav tā vērts, ar grūtām pārdomām nākas sastapties tās situācijas dēļ, kurā nonācu un kas mani notrieca no ceļa. Tagad jātiek galā ar aizvainojumu.”

Un vēl Ralfs sev uzdod jautājumu, vai viņš tiešām bija izvēlēties pareizo profesiju un dzīves ceļu? To izvēlēties šķita pats par sevi saprotams, jo tēvs bija jūrnieks, laikam jau tāpēc arī viņš nonācis jūrā. Taču ja pats ir godīgs pret sevi, tad nākas atzīt, ka problēmas tomēr radīja prombūtne no mājām, pārāk ilgi vajadzēja būt atrautam no krasta. “Jau otrās prakses laikā ieskanējās tāds kā zvaniņš – eu, vai tas tiešām ir mans? Būs grūti. Bet atslēdzu emocijas, jo toreiz arguments bija nauda.”

“Biju iestrēdzis tirdzniecības flotē, kur, godīgi sakot, tagad situācija ir diezgan nestabila, vismaz eiropiešiem, kuriem vienā jaukā dienā var pateikt, ka viņi uz kuģa nav vajadzīgi. Tāda tendence ir jūtama, jo flotē arvien vairāk virsnieku līmenī ienāk indieši un filipīnieši. Pat tādas kompānijas kā “Stolt” flotē arvien vairāk ienāk filipīniešu virsnieki. Vismaz es to tā redzēju. Ja kādreiz, stāvot reidā uz enkura, varēja dzirdēt angļu valodu ar eiropiešu vai slāvu akcentu, tad tagad to vairs nedzird, to nomainījis indiešu angļu akcents. Desmit gadu laikā jūra ir radikāli mainījies, un tas ir ļoti skumji.”

Jauni izaicinājumi

Sarunas laikā Ralfs vairākas reizes runā par izdegšanu darbā un personīgajā dzīvē. Tagad ar problēmām viņam palīdz tikt galā psihologs un jaunais izaicinājums: Ralfs ir pieņēmis lēmumu savā dzīvē visu radikāli mainīt – viņš ļausies vējam, kas dzīvo virs jūras. Mācību centrā Ralfs mācās droši savaldīt vēja enerģiju. “Atradu dažus profilus, kur savā pieredzē dalījās cilvēki, un viņu vidū arī Jūras akadēmijas absolventi, kuri jau bija nomainījuši darbu jūrā pret darbu vēja enerģijā, kur karjeras iespējas ir daudz ātrākas un vieglāk sasniedzamas. Paskatījos uz kritērijiem, kas tiek prasīti, un sapratu, ka tiem atbilstu, un piedevām arī atalgojums ir konkurētspējīgs. Esmu pieņēmis jaunus izaicinājumus,” smaidot saka Ralfs.

Vēja ģeneratori ir joma, kurā strādās Ralfs. Viņam aiz muguras ir piecpadsmit jūrā nostrādāti gadi un sekmiņa jūras karjera. Kāpat izglītības diploms un kapteiņa diploms, bet sirdī joprojām gruzd aizvainojums un līdz galam neatbildēts jautājums: “Kāpēc tas notika ar mani?”

Atvadoties Ralfs it kā to teica man, bet, visticamāk, jautāja pats sev: “Varbūt, ka savulaik pieņēmu nepareizu lēmumu kļūt par jūrnieku, jo neesmu piemērots šim darbam? Ir taču tik svarīgi izdarīt pareizās izvēles!”

Sarunājis Anita Freiberga

P. S. Pateicos Ralfam par atklāto sarunu un pieredzi, kurā viņš bija gatavs dalīties ar žurnāla lasītājiem.

Pirmajā vietā jūrnieku garīgā veselība

Jūrnieka dzīve var būt skaista, piedzīvojumiem bagāta un piepildīta, darbs jūrā var sniegt gandarījumu un materiālo labklājību, bet tas no jūrnieka var prasīt augstu samaksu. Pēdējā laikā jūrniecības nozarē arvien lielāks satraukums ir par jūrnieku garīgo veselību, kas rada bažas pašiem jūrniekiem, viņu ģimenēm, darba devējiem, kuģa komandai un krasta organizācijām. Par šīm problēmām ne reizi vien nācies uzklaut kapteiņu stāstus par viņu apkalpes locekļiem, kuri nonākuši sarežģītās dzīves krustcelēs. Šādās reizēs kapteinim pirmajam jāspēj būt psihologam, kurš palīdz tikt galā ar spriedzi, pirms jūrnieks griežas pēc palīdzības pie profesionāļiem. Kāds kapteinis stāstīja, ka reiz vēlu vakarā redzējis savu trešo palīgu stāvam pie kuģa labā borta un raugāties tumšajā jūras klaidā. Kad kapteinis piegājis viņam klāt, tad redzējis, ka puisis raud. Pēc daudzu stundu ilgām sarunām trešais palīgs atzinies, ka tobrīd domājis iekāpt jūrā, lai viss vienreiz beidzas.

Esot jūrā, jūrnieki saskaras ar visdažādākajām grūtībām, sākot no ģimenes problēmām līdz tuvinieku nāvei. Pat skaists notikums krastā jūrniekam var būt sāpīgs izaicinājums, jo viņš šajā brīdī nav klātesošs. Jūrnieki atzīst: "Darba specifika dēļ esmu daudz ko palaidis garām. Ziemassvētkus kopā ar ģimeni, bērna piedzimšanu un tēva bēres."

Ārkārtas gadījumos reizēm darba devēji izprot jūrnieka problēmu un palīdz nokļūt krastā, taču parasti tie mēdz jautāt: "Varbūt tomēr varat palikt un strādāt?"

Apvienotās Karalistes Lankasteras Universitātes Veselības un labklājības centrs citu pētījumu starpā veic arī jūrnieku psihiskās veselības problēmu izpēti, kas saistītas ar jūrnieku darba specifiku: mēnešiem ilgu darbu izolētā vidē, miega traucējumus un fizisko aktivitāšu trūkumu, garas darba stundas sarežģītus un dažreiz bīstamos apstākļos, darbu un sadzīvi kopā ar citiem apkalpes locekļiem, kuru kultūra un vērtības var būt ļoti atšķirīgas. Ārsti ir pārliecināti, ka tas viss neizbēgami rada spriedzi, taču jūrnieki bieži vien par likstām nevēlas runāt, jo savas psihiskās veselības problēmu dēļ baidās zaudēt darbu. Daudzas profesionālās organizācijas mēģina pārliecināt jūrniekus, ka palīdzības meklēšana garīgās veselības traucējumu dēļ neapdraudēs jūrnieka medicīnisko sertifikāciju.

Tādas organizācijas kā "The Mission to Seafarers", "International Seafarers' Wellness and Assistance

Network" un "International Transportation Workers' Federation" ir izveidojušas jūrnieku atbalsta platformas, kas jūrniekiem visā pasaulē nodrošina konsultācijas un medicīnisko atbalstu. Lai palīdzētu jūrniekiem un viņu ģimenēm, ieviestas palīdzības līnijas, kas pieejamas 24 stundas diennaktī un septiņas dienas nedēļā. Lai sazinātos ar jūrniekiem un noskaidrotu, vai un kā viņiem var palīdzēt, daudzas no šīm atbalsta grupām organizē kuģu apmeklējumus, kad tie atrodas ostā. Pieaugošais palīdzības programmu skaits liecina par to, ka jūrniekiem tiešām ir nepieciešams atbalsts.

"The Nordic Association of Marine Insurers" ziņojumā tieši jūrnieku garīgās veselības traucējumi tika ierindoti starp desmit galvenajiem slimības cēloņiem, kas jūrniekiem ilgstoši liek palikt krasta atvaļinājumā. "Iespējams, tās varētu būt sekas Covid-19 pandēmijai, jo tās laikā daudzi jūrnieki piedzīvoja garīgo pārslodzi un ilgstošu izolāciju," teikts ziņojumā.

Tomēr arī pašiem jūrniekiem jāiesaistās savu problēmu risināšanā, piemēram, izvairoties no perfekcionisma, kas veicina izdegšanu. Speciālisti atzīst, ka perfekcionisti ir pakļauti izdegšanai neatkarīgi no darba slodzes, jo viņi visu uztver vispārākajā pakāpē, liekot pašas augstākās likmes. Pretlīdzeklis tam ir domāšanas maiņa un "pietiekami labi" paveikta darba pieņemšana. Lai gan apmierināties ar "pietiekami labi", nevis tikties pēc pilnības varētu

šķist neloģiski, tomēr tas mazina stresu un ļauj virzīties uz priekšu, lai atbrīvotos no perfekcionisma sloga. Vēl viens svarīgs faktors ir atpūta. Cilvēki var tikt galā ar intensīvu darbu slodzi, ja viņi pienācīgi atjaunojas. Bez pietiekamas atpūtas ilgstošs stress noved pie izsīkuma un galu galā – izdegšanas.

Ir pieejamas dažādas palīdzības platformas, tomēr jūrnieki, lai gan nav devuši klusēšanas zvērestu, atzīst, ka lieki nemēdz nerunāt un daudzas lietas patur pie sevis, tāpēc arī pietrūkst objektīvas informācijas par to, kā patiesībā jūtas jūrnieks. Un šodien tā ir liela problēma.

Garīgā veselība jūrniecības nozarē ir nozīmīgs jautājums, tāpēc, iesaistoties plašāk, politikas veidotājiem, strādājot pie jautājumiem, kas ietekmē jūrnieka darbu, būtu jāņem vērā arī garīgā veselība. Tagad tiek pārskatīti daudzi sen pieņemti jūrniecības standarti, liela vērība tiek veltīta kuģošanas *zālināšanai*, jaunajām tehnoloģijām un daudzām citām lietām, bet nedrīkst aizmirst arī par to, kā veikt pārmaiņas, lai uzlabotu jūrnieku darbu un sadzīvi. Nākotnes stratēģijai šajā nozarē jābūt virzītai ne tikai uz vides ilgtspējības veicināšanu, bet arī uz labāku atbalsta nodrošināšanu jūrniecības darbiniekiem. Kā uzsver "The Mission to Seafarers", veseli darbinieki ir droši darbinieki, tāpēc ikvienam jūrniecības nozares darba devējam saistībā ar jūrnieka darbu būtu jāizvirza mērķis: drošs darbs jūrā un droša atgriešanās pie ģimenēm. ■

Jaunākais jūrnieku laimes indekss

“Mission to Seafarers” jaunākais jūrnieku laimes indekss (SHI) parāda, ka jūrnieku vidū nostabilizējas apmierinātības līmenis, iezīmējot nelielu pieaugumu. 2025. gada 2. ceturkšņa indekss liecina par iepriecinošu jūrnieku labklājības pieaugumu, vidējam laimes rādītājam pieaugot līdz 7,54/10 salīdzinot ar 6,98 1. ceturksnī. Neskatoties uz pozitīvo tendenci, aptaujā tika norādīts uz vairākām būtiskām problēmām, piemēram, pieaugošu spiedienu, ar ko saskaras apkalpes uz vecākiem kuģiem, kur aizvien lielākas kuģu apkopes prasības noslogo jau tā ierobežotos cilvēku resursus un negatīvi ietekmē darbinieku morāli.



UZZIŅAI

Jūrnieku laimes indekss (SHI) ir ceturkšņa aptauja, ko veic organizācija “The Mission to Seafarers” sadarbībā ar “Idwal” un “North-Standard” un ko atbalsta “Inmarsat”. Jau desmito gadu indekss turpina sniegt būtisku ieskatu jūrnieku darba un sadzīves apstākļos, izgaismojot jomas, kurās visvairāk nepieciešami uzlabojumi.

Jaunākajā aptaujā droša apkalpes komplektēšana ir atzīta par jūrnieku vissvarīgāko problēmu. Respondenti aprakstīja, kā samazināts apkalpes locekļu skaits apvienojumā ar novecojušu kuģu infrastruktūru rada problēmas. Daudzi ziņoja, ka kuģu apkopes risina tikai vissteidzamākos remontdarbus, kamēr ikdienas apkope kuģiem netiek veikta. Šī tendence rada tehnisku problēmu virkni, ko jūrnieki raksturoja kā pārāk sarežģītu un demoralizējošu, kas ietekmē gan ekspluatācijas drošību, gan cilvēku labsajūtu.

Ziņojumā atspoguļojas bažas par apmācību. Lai gan daudzi jūrnieki atzina, ka viņiem ir pieejamas dažas attīstības iespējas, citi puda vēlmi pēc apmācības, kas vairāk balstās realitātē. Jaunākajā indeksa izdevumā ir nepārprotama prasība pēc konsekventākas, praktiskākas un uz scenārijiem balstītas apmācības, kas veido patiesu pārliecību, ne tikai teorētiskas zināšanas, īpaši stress vai ārkārtas situācijās. Daudziem atšķirība starp apmācību un dzīves pieredzi tieši ietekmē viņu drošības sajūtu un profesionālo sagatavotību darbam jūrā. Jūrnieki arvien kritiskāk vērtē plaši izplatīto pāreju uz e-mācībām tradicionālo, praktisko apmācību vietā un pauž bažas, ka tiešsaistes moduļos prioritāte tiek piešķirta statistikai, nevis faktiskajai kompetencei.

Jūrnieku aptaujā kā problēmas joprojām dominē darba slodze un stress. Jūrnieki norādīja uz ilgām darba stundām, īpaši ostas darbību laikā, kā arī uz pārmērīgu administratīvo slogu un pastāvīgu spiedienu

no krasta vadības. Vairāki respondenti puda pieaugošu neapmierinātību ar to, ka darbības efektivitāte bieži vien stāv pāri cilvēku labklājībai, samazinot laiku atpūtai un veselībai.

Joprojām neapmierinātību rada arī ierobežojumi izkāpt krastā. Pat ja izkāpšana krastā ir tehniski atļauta, transporta trūkums vai laika trūkums bieži vien padara to praktiski neiespējamu.

Jūrnieki ziņoja arī par paaugstinātu emocionālo spriedzi saistībā ar gariem kontraktiem un ierobežotu saziņu ar ģimeni.

Neskatoties uz stresa situācijām, daudzi jūrnieki joprojām turpina gūt gandarījumu darbā. Spēcīgs komandas darbs un biedriskums bieži tika minēti kā pozitīvi argumenti. Daudziem jūrniekiem patīk arī viņu darba tehniskie aspekti, bet galvenais arguments un motivācija darbam jūrā tomēr ir iespējas labi nopelnīt.

“Tādu problēmu risināšana kā novecojoši kuģi, nepietiekama apmācība un ierobežota atvaļinājuma krastā nodrošināšana nav tikai labklājības jautājums, tas ir būtisks arguments darbības veikspējai un nozares nākotnes nodrošināšanai. Kad jūrnieki ir pārslogoti ar pastāvīgajām prasībām uzturēt novecojušus kuģus, bieži vien ar ierobežotu atbalstu un novecojušiem instrumentiem, nepārprotami cieš viņu morāle un labsajūta, tāpat kā darbību drošība un efektivitāte uz kuģa,” uzsver “The Mission to Seafarers” direktors Bens Bellijs. “Šie visi jautājumi nepārprotami ir savstarpēji saistīti. Jūrnieku atstāšana novārtā apdraud globālās jūras tirdzniecības uzticamību. Ja vēlamies noturīgu un ilgtspējīgu nozari, mums ir jārīkojas izlēmīgi, ieguldot kuģu uzturēšanā, piešķirot prioritāti mērķtiecīgai, praktiskai apmācībai un nodrošinot apkalpēm piekļuvi atpūtai, atbalstam un jēgpilniem sakariem gan krastā, gan mājās. Jūrnieku laimes indeksa jaunākie dati ir spēcīgs atgādinājums, ka cilvēciskais faktors joprojām ir jūrniecības panākumu pamatā. Mūsu darbaspēka veselība nedrīkst būt otrajā plānā.

Lai gan 2025. gada 2. ceturkšņa rezultāti liecina par reālu progresu, pastāv dažas satraucošas drošības problēmas, kurām jāpievēršas. Jūrniekiem kļūstot *skafākiem*, savstarpēji saistītiem un iesaistītiem, viņi rada jautājumus, kurus nozare vairs nevar atļauties ignorēt. Kopējā apmierinātības līmeņa uzlabojumam nevajadzētu aizēnot pieaugošās bažas par drošību, apmācības integritāti un apkalpes komplektēšanu. Tagad ir pienācis laiks nozares līderiem, regulatoriem un kuģu īpašniekiem rīkoties.”

“Jūrnieku laimes indeksa 2025. gada 2. ceturkšņa rezultāti apstiprina to, ar ko mēs regulāri saskaramies kuģu pārbaužu laikā: jūrnieku dzīves pieredzi veido ne tikai strukturālie apstākļi, bet arī tas, cik labi ikdienā tiek uzturēta apkalpes labklājība. Lai gan dažās jomās ir vērojamas progress, pārāk daudzi jūrnieki joprojām saskaras ar šķēršļiem, lai saņemtu atvaļinājumu krastā, atpūtu un garīgās veselības atbalstu,” komentēja “Idwal” galvenais klientu menedžeris Toms Herberts. “Ir uzlabojusies pārtikas kvalitāte, veselība un fiziskās aktivitātes. Lai gan apmierinātība ar algām ir pieaugusi, joprojām pastāv bažas par atskaitījumiem un valūtas maiņas zaudējumiem. Tomēr šos uzlabojumus aizēno pieaugošās bažas par fizisko drošību un darba apstākļiem. Atkārtotais vēstījums, ka joprojām regulāri notiek novērstami negadījumi, darbs augstumā, ieeja slēgtās telpās, elektrotraumas un triecieni no kustīgiem objektiem. Neskatoties uz gadu desmitiem ilgu regulējumu, tehnoloģiskām inovācijām un izpratnes veicināšanas kampaņām, jūrnieki joprojām ir apdraudēti. Kā nozarei mums ir jāstrādā kopā, lai uzturētu apstākļus, kas aizsargā apkalpes un atbalsta kuģu integritāti. Mēs redzam, kā šīs problēmas ietekmē ekspluatācijas drošību, un esam apņēmies būt daļa no kopīgajiem centieniem paaugstināt standartus visās jomās. Nozare var svinēt pozitīvu progresu kopējā laimes rādītājā, taču tai ir arī jāturpina risināt problēmas, lai nodrošinātu jūrnieku ilgtermiņa labklājību un darbaspēka ilgtspējību.” ■

Pēc “The Mission to Seafarers” info

Apvienotā Karaliste iegulda ostu infrastruktūrā un zaļajās tehnoloģijās

2025. gada 15. septembrī Apvienotās Karalistes Transporta departaments nācis klajā ar paziņojumu, ka Apvienotās Karalistes valdība un privātais sektors izveidojuši kopīgu jūrniecības finansējuma paketi, kas ietver 700 miljonus sterliņu mārciņu privātā kapitāla ostu infrastruktūrai un rūpniecības attīstībai, kā arī 450 miljonus mārciņu valdības atbalstu *zaļajām* jūrniecības tehnoloģijām un kuģošanas emisiju samazināšanai.



"Iegūtie rezultāti no šī projekta dos labumu Apvienotās Karalistes piekrastes kopienām, veicinās kuģošanas nozares izaugsmi, kā arī vairos darbavietas, tostarp inženierzinātņu, *zaļo* tehnoloģiju un būvniecības nozarē," teikts paziņojumā.

"Mēs apņemamies ieguldīt finanses, lai samazinātu oglekļa emisijas no kuģniecības un līdz 2050. gadam sasniegtu nulles emisiju līmeni, padarot Lielbritāniju par tīras enerģijas valsti," uzsvēra Apvienotās Karalistes transporta sekretāre Heidi Aleksandra.

"Projekts ir arī mūsu politikas katalizators, tāpēc es lepojos, ka Apvienotā Karaliste joprojām ir kā stabila bāka kuģošanas nozarei. Mēs parādām savu stingro nostāju un rīcību mūsdienu nemierīgajā pasaulē," teica Apvienotās Karalistes parlamentārais sekretārs vietējā transporta jautājumos S. Laightvuds. ■

Filipīnu valdība aizliedz saviem jūrniekiem strādāt Sarkanās jūras dienvidu daļā un Adenas līcī

Lai izvairītos no augsta riska un kara zonām, īpaši Sarkanajā jūrā un Adenas līcī, Manila Filipīnu jūrnieku kuģu komplektēšanas aģentūrām izdevusi rīkojumu mainīt maršrutus vai novirzīt kuģus, ko apkalpo filipīniešu apkalpes.

Atšķirībā no iepriekšējiem rīkojumiem, jaunais rīkojums aizliedz filipīniešu kuģiem ar apkalpi šķērsot kara zonas, savukārt iepriekšējie rīkojumi noteica papildu kompensāciju un drošību vai aizliedza aģentūrām izvietot filipīniešu jūrniekus uz kuģiem, kuri iepriekš ir cietuši no uzbrukumiem un kuri grasās šķērsot augsta riska zonas.

Aizliegumu ir izdevusi "The Philippine Department of Migrant Workers", kam saskaņā ar likumu ir uzdots nodrošināt vislabākos iespējamos darba apstākļus un uzlikt par pienākumu ārvalstu darba devējiem ievērot cieņu pret filipīniešu darba ņēmējiem. Jaunajā rīkojumā (21/2025) atkārtoti uzsvērts, ka jāievēro arī iepriekšējie noteikumi.

Kruinga aģentūrām un darba devējiem ir jāievēro filipīniešu jūrnieku tiesības atteikties no kuģošanas karstajās zonās, un ikvienam, kurš izmanto šīs tiesības, ir jānodrošina tūlītēja un droša repatriācija. Kuģu komplektēšanas aģentūrām un darba devējiem joprojām ir stingri aizliegts izvietot filipīniešu jūrniekus uz ikviena kuģa, kam iepriekš ir uzbrukts, kas bijis hutiešu vai citu bruņotu grupējumu mērķis, kā arī šķērsot vai plānot šķērsot ITF-IBF augsta riska zonas.

"Šis aizliegums ir spēkā neatkarīgi no tā, vai incidents noticis pagātnē vai ir paredzama kuģošana tajās pašās riska zonās," teikts rīkojumā.

Vietējais juridiskais birojs "Respicio & Co" norāda, ka personāla atlases aģentūrām, kas pārkāpj departamenta noteikumus, var būt piemērots plašs sodu klāsts, sākot no brīdinājuma vēstulēm, licences apturēšanas un anulēšanas, naudas

sodiem un zaudējumu atlīdzināšanas līdz pat kriminālatbildībai.

Manilas plašsaziņas līdzekļi ziņo, ka "The Philippine Department of Migrant Workers" ir apturējis kruinga kompānijas licenci, kas bija saistīta ar kuģa "Eternity C" traģisko kuģošānu Sarkanajā jūrā, kur tam uzbruka hutiešu teroristi un kurā gāja bojā vismaz četri jūrnieki. Pašlaik tiek uzskatīts, ka desmit jūrnieki ir izglābti, deviņu bojāeja ir apstiprināta, bet sešus, iespējams, hutieši ir nolaupuši.

Filipīnu jūrnieki un pasaules jūrniecības darbaspēks

Filipīnu jūrnieki veido ievērojamu daļu no pasaules jūrniecības darbaspēka. Saskaņā ar Filipīnu Informācijas aģentūras 2025. gada paziņojumu pasaulē ir nodarbināti aptuveni 500 000 filipīniešu jūrnieku (lai gan nav skaidri zināms, vai visi šie jūrnieki strādā uz kravas kuģiem, zvejas kuģiem, kuģiem atklātā jūrā utt.).

Saskaņā ar ICS un BIMCO "Jūrnieku darbaspēka ziņojumu" vismaz 252 000 Filipīnu jūrnieki (81 090 virsnieki un 171 300 ierindas jūrnieki), kuru kompetence atbilst apmācības, sertifikācijas un sardzes pildīšanas standartiem, strādā pasaules tirdzniecības flotē.

Starptautiskā Kuģniecības palāta ziņo, ka pasaulē tirdzniecības flotē strādājošo jūrnieku skaits ir aptuveni 1,89 miljoni, no kuriem aptuveni 857 000 ir virsnieki un nedaudz vairāk par vienu miljonu ir ierindas jūrnieki. Pamatojoties uz 2021. gada ICS/BIMCO datiem, tiek lēsts, ka Filipīnu pilsoņi, iespējams, veido aptuveni 9,5 % no pasaules tirdzniecības kuģu virsniekiem un vairāk nekā 16,5 % no ierindas jūrniekiem, t. i., nedaudz vairāk par 13,3 % no visiem tirdzniecības flotes jūrniekiem. ■

Publicēts “Inmarsat Maritime” ziņojums “Jūras drošības nākotne”

“Inmarsat Maritime” ir publicējis 2025. gada ziņojumu “Jūras drošības nākotne”, atklājot, ka briesmu izsaukumi jūrā joprojām ir augsti, kā arī uzsver cilvēcis-kā faktora būtisko lomu drošā kuģošanā. Ziņojums norāda, ka starptautiskā kuģniecība aizvadījusi nemierīgu gadu, ko ietekmējusi ģeopolitiskā nestabilitāte, konflikti, nelabvēlīgi laikaapstākļi, pirātisms un kibernetiskie uzbrukumi, kas radījuši papildu spiedienu uz operatoriem un apkalpēm.

“Inmarsat” uzsver, ka 2024. gadā palielinājās draudi jūras operācijām, sākot ar raķešu triecieniem Sarkanajā jūrā un beidzot ar taifūniem Klusajā okeānā, kibernetiskiem uzbrukumiem ostu infrastruktūrai un pieaugošo “ēnu flotes” klātbūtni. Saskaņā ar ziņojumu reģistrēto Globālās jūras avāriju un drošības sistēmas (GMDSS) briesmu izsaukumu skaits “Inmarsat Maritime” tīklā palielinājās no 788 izsaukumiem 2023. gadā līdz 801 izsaukumam 2024. gadā.

2025. gada ziņojumā par jūras drošības nākotni kuģošanas nozarē iesaistītie tiek aicināti atzīt, ka jūrnieku labbūtībai ir izšķiroša loma negadījumu skaita samazināšanai jūrā.

“Precīziem datiem ir milzīgs potenciāls uzlabot kuģošanas drošību, sākot no apkopes plānošanas līdz ziņošanai par negadījumiem vai gandrīz notikušiem negadījumiem līdz cilvēciskā faktora analīzei. Taču datiem ir jākalpo kā palīdzinstruments, lai atslogotu, nevis pārslogotu kuģu apkalpes. Mums ir nepieciešamas viedākas sistēmas, lai efektīvāk apkopotu, novērtētu un izmantotu datus, neradot papildu slogu jau tā pārslogotajiem jūrniekiem,” norādīja “Inmarsat Maritime” vecākais viceprezidents drošības un normatīvo

aktu jautājumos Pīters Brodhērsts. “Apkopojot drošības datus, nozare var izveidot uzticamu ekosistēmu, kas stiprina standartizāciju un noteikumus, uzlabo darbību un aizsargā jūrnieku labklājību. Kopā mēs varam izveidot vienu no spēcīgākajām jūras drošības iniciatīvām, kas palīdzēs mums pārvarēt spiedienu un pārmaiņas un pozitīvi ietekmēs starptautisko kuģniecību turpmākajos gados.”

Fakti un skaitļi

- Tankkuģi, beramkravu kuģi un sauskravas kuģi veidoja 56,9 % no visiem briesmu izsaukumiem.
- 16 gadus veci kuģi sūtīja visvairāk briesmu signālu, kam cieši sekoja jauni kuģi, izceļot riskus abos kuģa dzīves cikla galos.
- 2024. gada jūlijā tika novērots vislielākais zvanu skaits, kas saukta ar taifūnu “Gaemi” un Sarkanās jūras drošības incidentiem.
- Tankkuģi joprojām ir svarīga pasaules ekonomikas sastāvdaļa, tomēr jēlnaftas, naftas produktu, ķīmisko vielu un sašķidrinātās gāzes pārvadāšana ar tankkuģiem un kravu pārvietošana uz un no termināļiem ir saistīta ar risku.
- Tāpēc, iespējams, nav pārsteidzoši, ka septīto gadu pēc kārtas tankkuģi 2024. gadā bija atbildīgi par vairāk briesmu izsaukumu nekā jebkurš cits kuģu tips. Gada laikā tankkuģi reģistrēja 194 GMDSS briesmu izsaukumus (65 izsaukumi uz 10 000 kuģiem), salīdzinot ar 159 izsaukumiem 2023. gadā (pieaugums par 22 %).

“Inmarsat” aicina jūrniecības speciālistus, politikas veidotājus un ieinteresētās personas iepazīties ar 2025. gada ziņojuma “Jūras drošības nākotne” secinājumiem un atbalstīt kolektīvu rīcību dzīvības aizsardzībā jūrā.■

Eiropā pieaug problēmas ar neatbilstošas kvalitātes kuģu degvielu

Laboratorijas testi liecina par to gadījumu skaita pieaugumu, kad Eiropas ostās īpaši zema sēra satura degviela (VLSFO) neatbilst kvalitātes standartiem, un gandrīz puse no šīs degvielas piegādēm neatbilst noteiktajiem standartiem.

Amsterdamas–Roterdamas–Antverpenes, kā arī Skāgenas un Pirejas maršrutos testētajos paraugos ir novērota tendence arvien vairāk izmantot īpaši zema sēra satura degvielu, bet vairāk nekā pusei otrajā ceturksnī testētajiem paraugiem šajā degvielā bija pārlieku augsts nogulumu daudzums, un šis rādītājs bija augstāks, nekā pirmā ceturksņa rādītāji, un Skāgenas ostā 84 % no testētajiem paraugiem neatbilda uzrādītajam degvielas sertifikātam.

Informācija tika iegūta no laboratorijas testiem, ko veica “Bureau Veritas”, “Verifuel”, VPS un FOBAS laboratorijās. Saskaņā ar CMT datiem 45 % no globālajām VLSFO piegādēm neatbilst tiem RM380 kvalitātes standartiem, kas tika ieviesti 2024. gadā.

Kuģošanas nozares speciālisti atzīst, ka pāreja no tradicionālajām degvielām uz VLSFO ir radījusi problēmas kuģu operatoriem, bet degvielas kvalitātes problēmas ir kļuvušas par problēmu lielākajos degvielas uzpildes centros. Piesārņota degviela rada bažas kuģu īpašniekiem, jo nekvalitatīva degviela var sabojāt dzinējus. CMT īpaši norādīja uz katalītisko daļiņu klātbūtni degvielā, kas kā mikroskopisks smilšpapīrs iedarbojoties uz iesmidzinātājiem un sūkņiem, bet nogulsnes var izraisīt aizsprostojumus kuģu filtros un attīrītājos.

Bažas par degvielas kvalitāti ir arī citos reģionos, piemēram, Singapūrā, kur pēdējos mēnešos pieaugušas sūdzības par VLSFO kvalitāti, jo bunkuru degvielā ir paaugstināts alumīnija un silikona līmenis.■

Taivānas Jūras un ostas administrācija ievieš stingrākas prasības kuģiem

No 2025. gada 15. oktobra Taivānas Jūras un ostas administrācija ievieš stingrāku kuģu īpašnieku civiltiesiskās atbildības (P&I) apdrošināšanas pārskatīšanas sistēmu. Kuģiem, kas piestāj Taivānā, būs nepieciešams apdrošināšanas seguma apliecinājums no licencētiem un kredīspējīgiem apdrošinātājiem, pretējā gadījumā kuģim var atteikt ieešanu ostā. Taivānas ostas pārvalde ir arī izplatījusi balto sarakstu un minimālos kredītreitinga sliekšņus apdrošinātājiem. Jaunie ostas noteikumi attiecas uz kuģu īpašniekiem, fraktētājiem un vietējiem kuģu aģentiem. Stingras pārbaudes notiks tiem kuģiem, kuriem iepriekš bijuši negadījumi vai neskaidrs apdrošinātāja atbalsts.

Indija cīnās par jūrnieku tiesībām

Indijas Kuģniecības ģenerāldirektors (DGS) ir izdevis apkārtrakstu, kurā ierosināts iekļaut melnajā sarakstā 86 ārvalstu kuģus, kas saistīti ar Indijas jūrnieku pamešanu, aizturēšanu vai arestu, norādot uz gadījumiem, kad kuģiem trūkst obligāto dokumentu, tostarp derīga P&I apdrošināšana, un jūrniekiem nav izmaksātas algas.

DGS dokuments paredz nekavējoties repatriēt Indijas jūrniekus no sarakstā iekļautajiem kuģiem un aizliedz norīkot jaunus Indijas apkalpes locekļus uz šiem kuģiem.

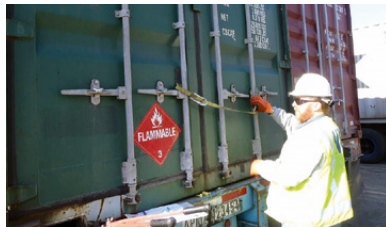
Nozare raida signālus, ka šāds lēmums jau tuvākajā laikā radīs problēmas apkalpju komplektēšanā un palielinās izmaksas operatoriem, kuģu komplektēšanas aģentiem un fraktētājiem, kas nolīgst darbā Indijas jūrniekus.

Indija nodrošina lielu daļu no pasaules apkalpes; ierobežojumi var skart arī sauszemes, tankkuģu un jūras kuģu segmentus, kuros izmanto Indijas pilsoņus.

Konteineru problēmas

Jaunākie dati liecina, ka vairāk nekā katram desmitajam pārbaudītajam konteineram bija drošības noteikumu

pārkāpumi, to skaitā nepareizi deklarēta bīstamā krava un nepareizi novietota krava. Ugunsgrēks uz konteinerkuģa "Marie Maersk" izraisīja trauksmi konteinerkuģu pārvadājumu sektorā, pieprasot no kravas īpašniekiem lielāku atbildību un ieguldījumus drošībā.



"World Shipping Councils" dati liecina, ka 2024. gadā 11,39 % no pārbaudītajām konteinerkravu piegādēm bija drošības pārkāpumi, kas par 11 % pārsniedza 2023. gada rādītājus. Problēmu pamatā ir nepareizi deklarētas vai nedeklarētas bīstamas preces, nepareiza iekraušana un nepilnīga dokumentācija, un tieši šīs pašas problēmas ir tās, kuru dēļ uz kuģiem izceļas ugunsgrēki, kas palielina reālo peļņas un zaudējumu risku īpašniekiem, fraktētājiem, ostām un apdrošinātājiem.

Daļa kuģu pārvadātāju apstrīd IMO SEG emisiju samazināšanas plānu

Kuģniecības uzņēmumi, kuri pārstāv vairāk nekā 1200 kuģu, norādīja, ka kuģošanas nozarei līdz 2030. gadam būs jāmaksā aptuveni 20 līdz 30 miljardi ASV dolāru gadā, bet ja globālā flote tikai par 10 % nerasnēgs izvērzi mērķi, tad šī summa līdz 2035. gadam varētu pārsniegt 300 miljardus ASV dolāru. Tomēr IMO izvērzi mērķi atbalsta arī Starptautiskā Kuģniecības palāta, kas pārstāv vairāk nekā 80 % no globālās tirdzniecības flotes, un, neskatoties uz ASV iebildumiem, vairākums valstu šī gada sākumā nobalsoja par IMO priekšlikumu.

Savukārt kuģu pārvadātāju grupa paziņojumā norādīja, ka IMO dekarbonizācijas plāns nebūs efektīvs, ja tirgū nebūs nodrošināti vienlīdzīgi konkurences apstākļi, tāpēc šajā stratēģijā nepieciešami būtiski grozījumi. "Ir svarīgi, lai IMO īstenotu SEG emisiju samazināšanas

pasākumus, kas atbilst mērķim," paziņoja uzņēmumu grupa, kurā ietilpst "Stolt Tankers", "Frontline Plc" un Saūda Arābijas "Bahri", norādot, ka pasākumiem jāizvairās no pārmērīga finansiāla sloga, kas var radīt ievērojamas izmaksas nozarei un finansiālu spiedienu uz patērētāju.

Panamas kanāla pārvalde uzsāk dabasgāzes cauruļvada projektu

Panamas kanāla pārvalde (PCA) ir uzsākusi sarunas ar pretendentiem par dabasgāzes cauruļvada projektēšanas un celtniecības darbiem. Savus projekta pieteikumus bija iesnieguši vairāk nekā 45 pasaules enerģētikas uzņēmumi, kuru vidū bija tādas kompānijas kā "ExxonMobil", "Shell", "Mitsubishi", "Sumitomo", "Phillips", "Vitol", "Energy Transfer", "SK Energy", kā arī Japānas Starptautiskās sadarbības banka. Panamas kanāla pārvalde turpinās sarunas ar atlasītajiem uzņēmumiem un visbeidzot izvēlēsies pretendentu, kas īstenos iespaidīgo projektu.



Plānots uzbūvēt 76 kilometrus garu cauruļvadu ar jaudu līdz 2,5 miljoniem barelu dienā, kas savienos jūras termināļus Atlantijas okeāna un Klusā okeāna piekrastē. Tas ir jaunā starpokeānu enerģijas koridora stūrakmens, kas palīdzēs stiprināt Panamas konkurētspēju un pasaules tirgū apmierinās pieaugošo pieprasījumu pēc enerģētikas produktiem. Cauruļvads atvieglēs propāna, butāna un etāna transportēšanu starp Meksikas līci un Ziemeļaustrumāziju, atslogojot kanāla jaudu. Tas uzlabos Panamas kanāla darbību, samazinās kuģu gaidīšanas laikus un nodrošinās tā ilgtermiņa konkurētspēju. PCA paziņoja, ka projekts atbildīs starptautiskajiem drošības, vides aizsardzības un operacionālās izcilības standartiem. ■

Kā apturēt nekontrolējamu karoga maiņas praksi?

Saskaņā ar kompānijas "Vortexa" datiem, pēc Krievijas uzsāktā kara pret Ukrainu un Rietumvalstu noteiktajām sankcijām pret Krieviju iezīmējusies visai satraucoša tendence: starptautiskajā kuģošanā kļūst arvien vairāk kuģošanas drošības standartiem neatbilstošu Krievijas kuģu, tā sauktā "ēnu" jeb "melnā flote" joprojām turpina strauji pieaugt. Jūras kravu pārvadājumu tirgū darbojas vairāk nekā 1649 Krievijas "ēnu flotes" kuģu, no tiem aptuveni 1089 tankkuģi pārvadā Krievijas jēlnaftu. Prognozes liecina, ka līdz 2025. gada beigām Krievijas "ēnu flote" veidos aptuveni 20 % no pasaules tankkuģu flotes.



Krievijas tankkuģis "Boracay".

Francija aiztur melnajā sarakstā iekļauto Krievijas tankkuģi "Boracay"

Francijas varasiestādes aizdomās par sankciju pārkāpšanu 1. oktobrī aizturēja ar Krievijas tā dēvēto "ēnu floti" saistītu tankkuģi "Boracay", Francijas Jūras spēku karavīriem uzkāpjot uz kuģa "Boracay" klāja.

Pastāv arī aizdomas, ka kuģis ir saistīts ar septembrī notikušajiem dronu lidojumiem Dānijā. Kā ziņu aģentūrai AFP pavēstīja avots Francijas varasiestādēs, kas vēlējās palikt anonīms, kuģis atradās Dāņu šaurumos un, iespējams, varēja kalpot par bāzi dronu palaišanai virs Dānijas lidos-tām, kur tika konstatēti nezināmas izcelsmes bezpilota lidaparāti, kas vairākas nakts traucēja gaisa satiksmi un lidostu darbu.

Kā liecina kuģu izsekošanas vietnē "MarineTraffic" pieejamā informācija, "Boracay" 20. septembrī atstāja Primorskas ostu Krievijā un no Baltijas jūras caur Dāņu šaurumiem devās uz Ziemeļjūru, pirms šķērsoja Lamanšu rietumu virzienā.

"Boracay" ir Beninas karogs, Lielbritānija šim kuģim sankcijas noteica 2024. gada oktobrī, bet ES sankciju sarakstā tas ir kopš šā gada februāra. 2007. gadā būvētais kuģis pašlaik ir noenkurots Francijas rietumos netālu no Sennazēras. Kuģis "Boracay", kas pazīstams ar dažādiem nosaukumiem – "Pushpa", "Kiwala" –, savu jauno vārdu "Boracay" ieguva laikā starp izešanu no Primorskas ostas 20. septembrī un aizturēšanas brīdi 1. oktobrī.

Kuģi ar tā iepriekšējo nosaukumu "Kiwala" aprīlī Igaunijas varasiestādes aizturēja Somu līcī uz vairāk nekā divām nedēļām, jo tam tika konstatēti desmitiem drošības un tehniska rakstura pārkāpumu.

Francijas jūras spēki paziņoja, ka informācija par iespējamu "Boracay" izdarītu pārkāpumu ir nodota prokuratūrai Brestā un ir sākta izmeklēšana. Prokuratūrā Brestā apliecināja, ka izmeklēšana sākta pēc tam, kad kuģa apkalpe nesniedza pierādījumus par kuģa karogu un ignorēja varasiestāžu rīkojumus. "Tankkuģa apkalpe tiek turēta aizdomās par iesaistīšanos bezpilota lidaparātu pārlidojumos Dānijā, un abi aizturētie apkalpes locekļi prezentēja sevi kā kuģa kapteini un vīpa pirmo palīgu," sacīja Brestas prokurors Stefans Kellenbergers. "Sākotnējā izmeklēšana koncentrējas uz kuģa valstspiederības apliecinājuma neiesniegšanu un atteikšanos ievērot norādījumus, par ko maksimālais sods ir viens gads cietumā un 150 000 eiro (175 000 ASV dolāru) naudas sods."

"Francija izmeklē tankkuģi, kas noenkurots pie Sennazēras ostas Francijas rietumos, par nopietniem pārkāpumiem," ES līderu samītā Kopenhāgenā žurnālistiem

▶▶▶ 32. lpp.

Ukrainas droni uzbrūk Krievijas naftas sistēmām Baltijas reģionā

Ukrainas droni uzbrukuši kompānijas "Novatek" sašķidrinātās dabasgāzes rūpnīcai Ustjugas ostā Ļeņingradas apgabalā un Sizraņas naftas pārstrādes rūpnīcai Samaras apgabalā. Informēti avoti Ukrainas specdienestā aģentūrai UNIAN ziņojuši, ka dabasgāzes rūpnīcā, kas atrodas Ustjugas ostā, noticis liels sprādziens un izcēlies ugunsgrēks. Tāpat koncentrēta bezpilota lidaparātu triecienu sērija skārusi naftas ražotni Primorskā, liekot "Transneft"



paziņot ražotājiem par uzglabāšanas un uzņemšanas ierobežojumiem un palēnināt iekraušanu. Tā kā Primorska un netālu esošā Ustjugas apstrādā lielu daļu no Krievijas rietumu eksporta, pat īslaicīgi pārtraukumi dara piesardzīgus apdrošinātājus un izraisa kara riska apdrošināšanas izmaksu kāpumu. P&L apdrošinātāji pastiprina pārbaudes un paaugstina cenas, ja ir iespējams apdraudējums. Vairāki naftas pārstrādes punkti ziņo par ostas infrastruktūras bojājumiem un kaitējumu ostā pietauvojotajiem tankkuģiem, bet amatpersonas atzīst spriedzi un ražošanas ierobežojumu iespējamību. ■

Londona pastiprina sankcijas pret Krievijas "ēnu floti"

Apvienotā Karaliste nosauca vēl 70 tankkuģus, kas saistīti ar Krievijas "ēnu floti", paplašinot ierobežojumus Apvienotās Karalistes pilsoņu biznesa darījumiem un paaugstinot prasības bankām, apdrošinātājiem, brokeriem un termināļiem, kas veic darījumus ar Krievijas "ēnu floti", pat tad, ja šie darījumi notiek ārpus Apvienotās Karalistes robežām. Sagaidāmas striktākas prasības attiecībā uz "pazīsti savu klientu" (KYC) un atbildība arī tajos gadījumos, kad kā aizbildinājums tiek minētas neskaidras īpašumtiesības, savukārt P&L apdrošinātāji un tirdzniecības finansēšanas nodaļas pastiprina kuģu, fraktētāju un faktisko īpašnieku pārbaudi. ■

▶▶▶ 31. lpp.

paziņoja Francijas prezidents Emanuels Makrons. "Šī apkalpe ir izdarījusi dažus ļoti nopietnus pārkāpumus, kas attaisno pašreizējo tiesvedību."

"Ēnu flote" apdraud kuģošanas un vides drošību

"Ēnu flotes" kuģi ir veci, tiem nav kuģošanas nozares standartam atbilstošas P&I apdrošināšanas, bet citi apdrošināšanas veidi, piemēram, Krievijas un Irānas piedāvātās alternatīvās shēmas, kas neatbilst standarta apdrošināšanai.

Divām trešdaļām no tankkuģiem, kas 2024. gadā pārvadāja Krievijas jēlnaftu, nebija apdrošināšanas, bija neskaidrs īpašumtiesību stāvoklis, tie bieži mainīja nosaukumus un karoga reģistrāciju, slēpa savu identitāti, izmantojot sarežģītas shēmas. Daudzos gadījumos par kuģu īpašniekiem tiek uzrādītas jaundibinātas kompānijas bez juridiskām adresēm.

Īpaši satraucoša situācija ir Baltijas jūrā, kur Krievijas "ēnu flotes" tankkuģu satiksme ir ļoti aktīva. "The Norwegian Coastal Administration" (NCA) analīze liecina, ka pieaug kuģu skaits un arī naftas tankkuģu izmēri. Mēneša laikā ar šiem kuģiem vidēji tiek veikti gandrīz 1000 braucieni. Jēlnaftas tankkuģu vidējais vecums palielinājās no vidēji 8,3 gadiem 2020. gadā un 14,6 gadiem 2023. gadā līdz 29,3 gadiem 2025. gadā.

No 2020. gada līdz 2022. gada janvāra beigām lielākā daļa jēlnaftas tankkuģu no Krievijas caur Baltijas jūru pietāja Eiropas vai ASV ostās, bet, sākot ar 2022. gadu, lielākajai daļai no tiem galamērķis bija Indijas, Grieķijas, Ķīnas un Marokas ostas.

Tā sauktā izdevīgā karoga valsts Libērija joprojām dominē kā Krievijas "ēnu flotes" kuģu karoga valsts, kas kuģo no Krievijas ostām caur Baltijas jūru un Norvēģijas rietumu krastu. Libērijas karogam seko Māršala salas, Krievijas un Panamas karogi, tāpat kopš 2021. gada pieaug Kuka salu, Gabonas, Kamerūnas, Palau, Sentkitsas un Nevisas, kā arī Vjetnamas karogi, zem kuriem tiek transportēta Krievijas jēlnafta. Braucienų skaita pieaugums zem izdevīgajiem

karogiem liecina arī par "ēnu kuģu" darbības pieaugumu. Saskaņā ar "S&P Global Market Intelligence" datiem, Gabonas kuģu reģistrs veido aptuveni 98 % tankkuģu, kas kuģo zem tās karoga un kas ir augsta riska kuģi, vai arī tiem nav identificējams īpašnieks.

"Ēnu flote" ar novecojušiem un slikti uzturētiem kuģiem ne tikai pārkāpj sankcijas un rada apdraudējumu kuģošanas drošībai, bet arī ir ļoti nopietns apdraudējums vides drošībai, kas var radīt ekoloģisku katastrofu. Incidentu iespējamību palielina arī fakts, ka kuģi izslēdz savu AIS, kas nozīmē, ka varas iestādes un citi kuģi nezina to atrašanās vietu. Fakts, ka kuģi bieži iesaistās riskantās pārkraušanas operācijās no kuģa uz kuģi, vēl vairāk palielina incidentu risku, kas ir apdraudējums arī tāpēc, ka "ēnu kuģiem" nav pienācīgas apdrošināšanas. "Mazā papīra lapiņa, uz kuras rakstīts, ka šis "ēnu kuģis" ir apdrošināts, nav tā papīra vērtība, uz kura tas ir rakstīts," "Politico Europe" teica apdrošināšanas brokeru uzņēmuma WTW jūras nozares vadītājs Saimons Lokvuds.

2024. gada martā britu Krasta apsardze pie Skotijas krastiem pamanīja 23 kilometrus garu naftas noplūdi, par ko bija atbildīgs novecojis tankkuģis, kas, pārkāpjot Rietumu sankcijas, pārvadāja aptuveni 1 miljonu galonu jēlnaftas no Krievijas uz naftas pārstrādes rūpnīcu Indijā. Un šis ir tikai viens no daudziem Krievijas "ēnu flotes" izraisītajiem incidentiem.

Analītiķi vērs uzmanību uz "ēnu flotes" problēmām

Valdībām un likumīgi strādājošām kuģniecības kompānijām ir svarīgi iegūt skaidru priekšstatu par kuģiem un negadījumiem, kas saistīti ar "ēnu floti". Tikpat svarīgi tas ir arī vides aizsardzības organizācijām un jūrnieceības nozares profesionālajām organizācijām.

Ziņu aģentūra "SourceMaterial" un "Politico" sadarbojās ar "SkyTruth" analītiķiem, lai atklātu Krievijas "ēnu flotes" radītās problēmas, pieaugošo apdraudējumu un slēptos draudus, ko tā rada jūras ekosistēmām un kuģu drošībai visā pasaulē. 2024. gada oktobrī "Politico Europe" žurnālā

nodrukāja rakstu par Krievijas "ēnu floti", kas izraisīja starptautisku ažiotāžu, sasniedzot augsta ranga valdības amatpersonas. Tūlīt pēc publicēšanas Apvienotā Karaliste paziņoja par sankcijām pret 18 Krievijas naftas tankkuģiem un četriem sašķidrinātās dabasgāzes tankkuģiem.

2024. gadā sankcijas tika piemērotas gandrīz 700 kuģiem, tomēr kuģu reģistrācijas process joprojām ir vājais posms starptautiskajā sankciju īstenošanā. "Kuģi, kas izņemti no viena reģistra par sankciju pārkāpumiem, dažu dienu laikā var iegūt jaunu karogu," atzīmēts "Royal United Services Institute" (RUSI) jaunākajā ziņojumā.

RUSI analītiķi apgalvo, ka radikāli jāuzlabo jūrnieceības pārvaldība, brīdinot, ka IMO trūkst instrumentu un pilnvaru, lai apturētu nekontrolējama karoga maiņas praksi, kad kuģi maina valstu karogus, lai slēptu savu identitāti un nesodīti turpinātu pārvadāt sankcionētu naftu un preces. Karoga maiņa, protams, nav nekas jauns, taču tā ir paātrinājusies kopš Krievijas pilna mēroga iebrukuma Ukrainā. "Daudzas karoga valstis atļauj reģistrāciju, nepārbaudot faktiskos īpašniekus vai nenovērtējot sankciju risku," teikts ziņojumā.

Daži lieli reģistri, piemēram, Panama un Libērija, diplomātiskā spiediena ietekmē ir pastiprinājušas uzraudzību. Kopš 2019. gada Panama ir anulējusi vairāk nekā 650 kuģu reģistrāciju. Taču šos centienus ir apdraudējuši mazāki reģistri, tostarp Kamerūnas, Gambijas, Hondurasas, Sjerraleones un Tanzānijas reģistri, kas joprojām piedāvā karogus ar nelielu kontroli.

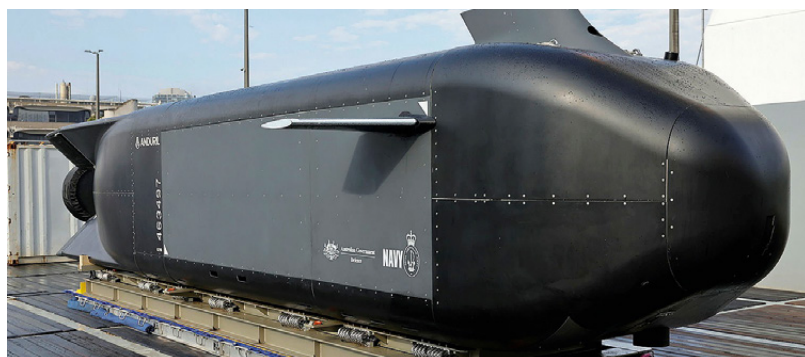
Sistēmu vēl vairāk vājina privāti reģistrācijas pakalpojumi, kas bieži darbojas ar nelielu uzraudzību un ārpus karoga valsts teritorijas, kuru tie pārstāv.

"Ja "ēnu flotes" fenomens netiks steidzami risināts, tas turpinās plašināties, piesaistot arvien vairāk kuģu, kravu un jurisdikciju sistēmai, kas rada necaurredzamību, nevis atbilstību," secināts ziņojumā.

Eiropas Savienība melnajā sarakstā ir iekļāvusi kopumā 444 "ēnu flotes" kuģus, kuriem ir liegta ieešana ES ostām un piekļuve ES pakalpojumiem.■

Austrālija uzsākusi ražot autonomās zemūdenes

Austrālija uzsākusi ražot autonomās zemūdenes, kas, visticamāk, mazinās operatīvo spiedienu uz valsts apkalpē esošajām zemūdenēm, veiks visbīstamākās zemūdens misijas un radīs ienaidniekam lielāku atklāšanas un uzbrukuma risku.



Valdība un būvuzņēmums "Anduril" izvirās runāt par specifiskajām tehnoloģijām, kas iebūvētas zemūdenēs un tiek sauktas par "Ghost Shark" ("Spoku haizivīm"), tomēr ir informācija, ka tehnoloģijas ietver sakarus un radaru izlūkošanu, kuģu un citu zemūdeņu atklāšanu, kā arī mīnu izvietošanu. Tiek izteikts minējums, ka "Ghost Shark" zemūdenes varētu būt pilnpus 12 metrus garas un to ūdensizspazs mazāks par 100 tonnām, bet esošās Austrālijas "Collins" klases zemūdenes ir 78 metrus garas, un to ūdensizspazs ir 3100 tonnas.

Austrālijas valdība paziņoja, ka 10. septembrī noslēgts līgums 1,7 miljardu Austrālijas dolāru vērtībā, kas segs pirmās partijas ražošanas izmaksas, kurā būs desmit "Ghost Shark" zemūdeņu un kuras paredzēts nodot ekspluatācijā 2026. gada sākumā. Nauda tiks izmantota arī zemūdeņu ekspluatācijas izmaksu segšanai un turpmākai konstrukcijas izstrādei.

"Tā ir jaunākā tālas darbības autonomās zemūdenes tehnoloģija pasaulē," žurnālistiem teica Austrālijas aizsardzības ministrs Ričards Mārlzs. "Projekta attīstības programmā "Anduril", sadarbojoties ar Austrālijas Karaliskajiem jūras spēkiem un aizsardzības

aģentūrām, pirms grafika un budžeta ietvaros uzbūvēja papildus trīs "Ghost Shark" prototipus. Projekts turpināsies, papildinoties ar jauniem ierociem un jaunām tehnoloģijām, kas palielinās kravnesību, autonomiju un spēju pielāgoties jauniem apdraudējumiem," sacīja "Anduril" izpilddirektors Deivids Gudričs.

"Ghost Shark" funkcijas ir tādas pašas kā tradicionālajām zemūdenēm – sakaru un radara izlūkošanas datu vākšana. Zemūdenes šajā ziņā ir vērtīgs instruments, jo tās, lai uztvertu signālus, var slepeni pārvietot savus uztvērējus tuvu ārvalstu raidītājam.

Visticamāk, ka "Ghost Shark" aizstās "Collins" tipa zemūdenes, kuru vecums jau sasniedzis no 22 līdz 29 gadiem, jo tās varētu vienlaikus vākt izlūkošanas informāciju vairāk vietās, nekā esošās zemūdenes ar apkalpēm. Tāpat bezpilota zemūdenes var darboties riska zonās, kur pastāv augstas zemūdenes iznīcināšanas iespējas. Mīnu ievietošana ir vēl viens uzdevums, ko "Spoku haizivis" varētu veikt riskantās vietās, piedevām "Ghost Shark" pirms operācijām var novietot jūras dibenā un gaidīt tālākos norādījumus, neuztraucoties, ka zemūdens apkalpei var pietrūkt pārtikas.■

NYK un GCMD pārbauda biodegvielas ilgtermiņa drošību kuģniecībā

"Nippon Yusen Kabushiki Kaisha" (NYK) kopā ar Singapūrā bāzēto Globālo jūras dekarbonizācijas centru (GCMD) ir pabeigusi projektu, kurā pārbaudīja biodegvielas ilgtermiņa izmantošanu un uzglabāšanu uz kuģiem, analizējot tehnisko drošību un ilgtspējīgu lietošanu.

Sešu mēnešu ilgajā pārbaudē, kas sākas 2024. gada maijā, projekta "LOTUS" ietvaros tika izmantota B24 biodegviela uz tīra vieglo automašīnu un kravas automašīnu pārvadātāja. Testi neuzrādīja negatīvu ietekmi uz dzinēju vai degvielas padeves sistēmām, kā arī iekārtu nodilumu vai korozijas pazīmes. Izmantotā degviela atbilda ISO 8217 standartiem.

B24 biodegviela ir maisījums, kas ražots, pārstrādājot izlietotu cepamo eļļu un citas izejvielas FAME (taukskābju metilesteros, plašāk pazīstamos kā biodīzeļdegviela) ar 24 % saturu un ļoti zema 76 % sēra satura degvielleļļu (VLSFO).

Sešu mēnešu testa rezultāti apstiprina, ka biodegviela var kalpot kā degviela, kas ir saderīga ar esošo kuģu infrastruktūru. NYK un GCMD paziņoja, ka projekts demonstrē biodegvielas potenciālo lomu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanā un kuģniecības dekarbonizācijas paātrināšanā.

"LOTUS" projekts apstiprina biodegvielas plašāku izmantošanas iespēju kuģošanā, un mūsu veiktie testi tam ir pierādījums. Šo degvielu var izmantot droši, un tas ir ceļš uz kuģošanas dekarbonizāciju," teica GCMD izpilddirektore Lina Lū.

"Biodegvielu izmantošana ir viena no galvenajām iespējām jūrniecības nozares ilgtspējīgas attīstības veicināšanai. Mēs ceram, ka šī projekta rezultāti pavērs jaunas iespējas tiem, kas apsver biodegvielu ieviešanu, un palīdzēs paātrināt to plašāku izmantošanu dažādās jomās," piebilda NYK Line vecākais rīkotājdirektors Nobuhiro Kašima.■

Operācija "Pacific Viper" izvērš cīņu pret narkoterorismu

ASV krasta apsardze augustā uzsāka pastiprinātu narkotiku apkarošanas programmu Klusajā okeānā, kas pazīstama kā operācija "Pacific Viper" ("Klusā okeāna odze").

"Fox News", pamatojoties uz ASV Drošības departamenta publiskotajiem datiem, ziņoja, ka ASV krasta apsardze aptuveni mēneša laikā kopš operācijas "Pacific Viper" uzsākšanas jau konfiscējusi vairāk nekā 75 000 mārciņu kokaīna un aizturējusi gandrīz 60 iespējamo narkoteroristu un narkotiku kontrabandistu.



UZZIŅAI

Operācija "Pacific Viper" ir ASV krasta apsardzes un ASV Jūras spēku kopīga iniciatīva, kuras mērķis ir apkarot nelegālu narkotiku pieplūdumu ASV un kas ir daļa no prezidenta Donalda Trampa centieniem apkarot narkotiku karteljus.

ASV armija pirmajās divās septembra nedēļās veica divus triecienus pret iespējamam narkotiku pārveidājumiem paredzētiem kuģiem no Venecuēlas. Pirmajā triecienā tika nogalināti vienpadsmit iespējamie "Tren de Aragua" (TdA) narkoteroristi, bet otrajā triecienā – trīs narkotiku kontrabandā iesaistītas personas.

"Viņiem bija milzīgs daudzums narkotiku," 3. septembrī pēc pirmā uzbrukuma žurnālistiem teica Donalds Tramps. "Mums ir ieraksti, kuros viņi runā. Mūsu valstī ienāca milzīgs daudzums narkotiku, lai nogalinātu daudz cilvēku. Un visi pilnībā saprot šo faktu. Jūs to redzat, jūs redzat narkotiku maisus visā kuģī,



un viņi tika notriekti. Acīmredzot viņi to vairs nedarīs. Un es domāju, ka daudzi citi cilvēki to vairs nedarīs. Kad viņi noskatīsies šo ierakstu, viņi teiks: nedarīsīm to. Mums ir jāaizsargā sava valsts, un mēs to darīsim. Venecuēla ir bijusi ļoti slikta kaimiņiene."

Pentagons paziņo, ka Venecuēlas militārās lidmašīnas uzbrūk ASV Jūras spēku kuģim "ļoti provokatīvā" kustībā

Augustā Tramps apstiprināja vairāku ASV Jūras spēku kuģu nosūtīšanu uz "The United States Southern Command" (USSOUTHCOM), lai stiprinātu administrācijas narkotiku apkarošanas centienus reģionā.

"USS Gravelly" un vairāki citi karakuģi ir izvietoti ASV Dienvidu reģionā, lai cīnītos pret narkotiku karteljiem un prezidentu Nikolasu Maduro.

Pēc tam kad Tramps nosūtīja iznīcinātājus USSOUTHCOM, Venecuēlas prezidents Nikolass Maduro paziņoja, ka viņa valsts ir gatava atbildēt uz jebkādiem uzbrukumiem, piebilstot, ka Trampa solis ir "nepamatots, amorāls, absolūti noziedzīgs un asiņains drauds".

Pēc otrā uzbrukuma Maduro paziņoja, ka incidents ir daļa no plašākiem centieniem "iebidēt un panākt režīma maiņu" Venecuēlā. Trampa administrācija paziņojusi, ka neatzīst Maduro par leģitīmu valsts vadītāju un drīzāk uzskata viņu par narkotiku karteļa līderi.

Trampa trieciens karteļa kuģim pie Venecuēlas krastiem

"Ko viņi meklēja? Tunci? Ko viņi meklēja? Kas Vašingtonā deva pavēli raķešu iznīcinātājam nosūtīt 18 bruņotus jūras kājniekus uzbrukt tunzivju zvejas kuģim?" Maduro preses konferencē teica žurnālistiem. "Viņi



UZZIŅAI

ASV Krasta apsardze ziņo, ka operācijas "Pacific Viper" ietvaros tā paātrina narkotiku apkarošanas operācijas Klusā okeāna austrumu daļā, kur no Dienvidamerikas turpinās ievērojama nelegālo narkotiku pārvadāšana. Sadarbībā ar starptautiskajiem un starpaģentūru partneriem Krasta apsardze palielina resursus: kuģus, lidmašīnas un taktiskās komandas, lai apturētu, konfiscētu un traucētu kokaīna un citu nelegālo narkotiku liela apjoma pārkraušanu.

vēlējās militāru incidentu. Ja tunzivju zvejniekiem būtu jebkādi ieroči un viņi tos izmantotu, atrodoties Venecuēlas jurisdikcijā, tas jau būtu bijis militārs incidents, ko meklē kara kurinātāji, ekstrēmisti, kas vēlas karu Karību jūras reģionā."

Kā atbildi Maduro teiktajam, īpaši izceļot operācijas tiesībaizsardzības aspektu, ASV Krasta apsardzes dienests (USCG) publicēja spraigu video, kurā redzama nesen notikusi ātrgaitas laivas pakalpojuma sagūstīšana. Aizturētajam kuģim bija trīs lieli piekarināmie motori, un tas ir tipisks kuģis, ko narkotiku kartelji aprīko, lai izvairītos no sagūstīšanas. ASV Krasta apsardzes dienests ziņo, ka kopš operācijas uzsākšanas vairāk nekā 20 pārtveršanas reizēs ir aizturētas kopumā 59 personas, kuras tur aizdomās par narkotiku tirdzniecību.

"Krasta apsardzes jūras kaujas spēki nenogurstoši turpina savas darbības, lai apkarotu narkoterorismu," sacīja Klusā okeāna reģiona komandiera vietnieks kontradmirālis Džefrijs Novaks. "Narkoterorisma atklāšana un apturēšana atklātā jūrā prasa ievērojamu starpaģentūru un starptautisko koordināciju. ASV Dienvidu pavēlniecības Apvienotā starpaģentūru darba grupa, kas atrodas Kīvestā, Floridā, atklāj un uzrauga nelegālu narkotiku tranzītu. Operācijas tiesībaizsardzības fāzi, apturēšanu un aizturēšanu veic ASV Krasta apsardze." ■

Post factum. Kāpēc uz kuģa izcēlās ugunsgrēks?

Vairāk nekā četrus gadus notika ro-ro kravas kuģa "Finnmaster" ugunsgrēka izmeklēšana. Saskaņā ar nesen publicēto "The Marine Accident Investigation Branch" (MAIB) izmeklēšanas ziņojumu ugunsgrēks, kas uz kuģa izcēlās 2021. gada 19. septembrī, kad kuģis gatavojās atstāt Hallas ostu Anglijā, izraisīja ievērojamus bojājumus palīdzinēju telpā un uz neilgu laiku atstāja Somijā reģistrēto kuģi bez elektroenerģijas, manevrējot ostā. Ugunsgrēks tika nodzēsts ar ostas ugunsdzēsības dienesta palīdzību, un ar velkoņu palīdzību kuģi droši pietauvoja pie piestātnes. Palīdzinēju telpa bija ievērojami bojāta, bet cilvēki ugunsgrēkā neguva ievainojumus.

Ziņojums atklāj, ka ugunsgrēks izcēlās, jo mehāniska kļūme vienā no palīdzinējiem izraisīja degvielas noplūdi no elastīgas šļūtenes, kas atradās uz karstas virsmas, kur tā aizdegās.

"Degvielas sistēmā uzstādītā elastīgā šļūtene neatbilda noteiktajam standartam, bija uzstādīta nepiemērotā pozīcijā un nebija pakļauta atbildīgās klasifikācijas sabiedrības apstiprināšanai vai uzraudzībai," konstatēts izmeklēšanā.

Saskaņā ar ziņojumu ārkārtas situācijas laikā nedarbojās vairākas ļoti svarīgas drošības sistēmas. Lai gan avārijas dīzeļģenerators automātiski ieslēdzās, tas nevarēja piegādāt strāvu bojāta ķēdes pārrāvuma dēļ. Turklāt, kad apkalpe aktivizēja stacionāro CO₂ ugunsdzēsības sistēmu, tā nespēja pilnībā darboties bojāta šļūtenes komplekta un noplūžu dēļ.

Izmeklēšanā tika uzsvērts, ka, reaģējot uz ugunsgrēku, apkalpe neievēroja noteiktās procedūras attiecībā uz oglekļa dioksīda izplūdi mašīntelpā, un ugunsgrēka dzēšanas darbus vēl jo vairāk apgrūtināja tas, ka nebija pieejams kritiski svarīgs drošības aprīkojums.

MAIB ir izdevusi 12 ieteikumus, tostarp vairākus "The Transport and Communications Agency" (TRAFICOM), lai ierosinātu grozījumus "International Maritime Organization" (IMO) attiecībā uz avārijas enerģijas avotu un ugunsdzēsības sistēmu testēšanu.

Kuģa operatoram "Finnlines Plc" ieteikts pārskatīt un atjaunināt apmācības, reaģēšanas un defektu ziņošanas procedūras. Atbildīgā klasifikācijas sabiedrība "RINA" saņēma ieteikumus steidzami pārskatīt procedūras

prasības pakalpojumu sniedzējam, kas veic ugunsdrošības sistēmu apkopi.

Ziņojumā īpaša uzmanība pievērsta vairākām satraucošām problēmām: neefektīvai procesu uzraudzībai, nepietiekamam avārijas sistēmu testēšanas režīmam un klasifikācijas sabiedrību uzraudzības procesu nepilnībām.

Secinājumi

- Ugunsgrēks izcēlās pēc tam, kad viena no palīdzinējiem mehānisku bojājumu dēļ degviela noplūda no elastīgas šļūtenes uz karstas virsmas, kur tā aizdegās.
- Elastīgā šļūtene tika uzstādīta nepiemērotā pozīcijā un neatbilda noteiktajam standartam.
- "Finnmaster" avārijas ģenerators ķēdes pārrāvuma kļūme neļāva tam piegādāt strāvu kuģa avārijas sistēmām.
- Stacionārā oglekļa dioksīda ugunsdzēsības sistēma pilnībā nedarbojās sistēmas defektu dēļ.
- Apkalpes reakcija un rīcība bija neefektīva.

MAIB ieteikumi

IETEIKUMI TRAFICOM:

- ierosināt grozījumus IMO par avārijas enerģijas avotu un radiosakaru iekārtu testēšanu un stacionāro ugunsdzēsības sistēmu testēšanu;
- ieteikts sniegt norādījumus Somijas jūrmniecības nozarei par ugunsdrošību un definēt politiku attiecībā uz stacionāro ugunsdzēsības sistēmu apkalpojošo personu apmācību.

"FINNLINES PLC" IETEIKTS:

- pārskatīt un atjaunināt apmācības, reaģēšanas un defektu ziņošanas procedūras.

ATBILDĪGAJAI KLASIFIKĀCIJAS SABIEDRĪBAI "RINA" IETEIKTS:

- ierosināt Starptautiskajai klasifikācijas sabiedrību asociācijai steidzami pārskatīt tās procedūras prasības pakalpojumu sniedzējiem, kas veic ugunsdrošības sistēmu apkopi. Ieteikts atjaunināt informāciju un norādījumus, ko tā sniedz saviem inspektoriem, un ierosināt Starptautiskajai klasifikācijas sabiedrību asociācijai norādījumus par atbalstu, kas tiek sniegts vecākajiem mehāniķiem. ■

Kruīza kuģi vairās šķērsot Suecas kanālu

Neskatoties uz riskiem un iespējamo apdraudējumu, kruīza kuģis "Aroya" šķērsoja Suecas kanālu, kas kuģiem ar pasažieriem uz klāja ir kļuvis par retu notikumu. Suecas kanāla pārvalde uzsvēra, ka 151 000 bruto tonnu kruīza kuģis 17. septembrī veica tranzītu no Stambulas ar aptuveni 2300 pasažieriem un 1500 apkalpes locekļiem uz klāja. Tas piestāja Šarm El Šeihā, Ēģiptē, un kruīzu noslēdza Džidā, Saūda Arābijā.

Tāpat kā citi tirdzniecības flotes kuģi, arī lielākā daļa kruīza kuģu 2024. gadā sāka izvairīties no kuģošanas Sarkanajā jūrā, jo hutiešu grupējumi apdraud kuģošanas drošību.

Suecas kanāla pārvalde izcēla tranzītu kā daļu no saviem mārketinga centieniem atjaunot kuģu satiksmi. Suecas kanāla pārvaldes priekšsēdētājs un rīkotājdirektors admirālis Osama Rabi īpaši uzsvēra pārvaldes mārketinga centienus, kā arī kruīza kuģiem pieejamās nodevu atlaides, kas kalpo kā pamudinājums izvēlēties Suecas kanāla pakalpojumus. O. Rabi teica, ka viņiem ir elastīga mārketinga politika attiecībā uz kruīza kuģiem.

Suecas kanāls vienmēr ir bijis populārs tranzīta ceļš kruīzu industrijai. No 2021. līdz 2024. gadam Suecas kanālu šķērsoja 69 kruīza kuģi, kas pārvadāja aptuveni 38 tūkstošus pasažieru, kas Suecas kanāla pārvaldei nodrošināja aptuveni 15,8 miljonus dolāru ieņēmumu.

Tomēr pēdējo dažu gadu laikā kruīza kuģu politika ir mainījusies, un tie turpina mainīt savus maršrūtus, lai izvairītos no draudiem Sarkanajā jūrā. Tā, piemēram, Itālijā bāzētā kruīza kompānija "Costa Cruises" jūlijā paziņoja, ka atceļ plānotos kruīzus no Tuvajiem Austrumiem, kas bija paredzēti 2025.–2026. gada ziemai. "MSC Cruises" paziņoja par plānotā 25 dienu kruīzu starp Dubaju un Apvienoto Karalisti atcelšanu.

Līdz šim Dubaja bija iecienīta ziemas osta kruīza kuģiem, un lielākā daļa pasaules kruīzu kuģu šķērsoja Suecas kanālu, tomēr Suecas kanāla pārvalde joprojām nezaudē optimizmu un cerības, ka tai izdosies atjaunot kruīzu segmentu savā darbībā. ■

Krievija turpina pārkāpt kuģošanas drošību Arktikā

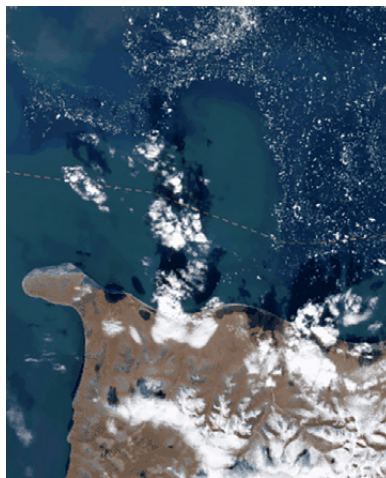
Sankcijām pakļautais naftas tankkuģis "Lynx" bez ledus klases iestrēdzis Krievijas Arktikas Ziemeļjūras maršrutā. Kuģis vasaras sezonas beigās Arktikas ūdeņos saskārās ar ledus apstākļiem, kas radīja tam navigācijas izaicinājumus. 6. septembrī "Lynx" bija spiests apstāties 72° ziemeļu platumā Augstajā Arktikā un vairākas dienas gaidīt uz laika apstākļu maiņu, lai ar ļoti mazu ātrumu tiešā krasta līnijas tuvumā turpinātu ceļu, meklējot iespēju iziet cauri ledum.

Zem Omānas karoga kuģojošais 274 metrus garais kuģis "Lynx" pārvadā aptuveni miljonu barelu naftas no Murmanskas ostas uz Ķīnu. Tas ir viens no vairākiem naftas tankkuģiem bez ledus klases, kas caur Arktiku nogādā Krievijas naftu pircējiem Ķīnā. ASV, Apvienotā Karaliste, ES un citas valstis tankkuģi "Lynx" ir noteikušas sankciju sarakstā par G7 naftas cenu griestu pārkāpšanu un iesaistīšanos augsta riska kuģošanas praksē.

Kuģim nav Arktikas kuģošanas atļaujas, piedevām Krievijas varas iestādes to nav uzrādījušas savos ikdienas aktīvās satiksmes žurnāla maršruta ierakstos, kas ir arvien izplatītāka prakse, lai slēptu sankcijās iekļauto kuģu darbību.

Deviņpadsmit gadus vecajam un sankcijām pakļautajam tankkuģim "Latur" augusta sākumā vēl bija Komoru salu karogs, kas iekļauts melnajā sarakstā gan Parīzes, gan Tokijas saprašanās memorandā. Tas liecina par augsta riska kuģi, sliktiem drošības standartiem un apšaubāmu atbilstību starptautiskajiem jūras noteikumiem. Piedevām "Latur" uzrādīja viltotu P&I apdrošināšanu, kas ir bieži sastopama situācija ar sankcijām pakļautiem kuģiem. Saskaņā ar tiešaistes kuģniecības datubāzes "Equasis" datiem jau šī gada februārī tika atsaukta "Latur" klasifikācija Indijas Kuģu reģistra sistēmā.

Iepriekšējais "Latur" īpašnieks "Gatik Ship Management" bija viens no krievu naftas pārvadātājiem un galvenajiem "ēnu flotes" operatoriem, tas nonāca uzmanības centrā



"Lynx" AIS maršruta un satelītattēla pārklājums, kurā redzami ledus apstākļi Ziemeļjūras maršruta austrumu posmā. MagicPort Maritime Intelligence un Sentinel foto.

ar savu strauji augošo floti, tāpēc visu savu floti likvidēja.

2024. gadā "Latur" īpašumtiesības tika nodotas viena kuģa uzņēmumam "Gessi Maritime Corp" no Seišelu salām. *Žonglēt* ar kuģiem no viena īpašnieka pie otra ir vispārpieņemta prakse, lai slēptu sankcijām pakļauto kuģu īstos īpašniekus. "Gessi Maritime Corp" OFAC sankciju sarakstā tika iekļauts 2025. gada janvārī, pamatojoties uz "Equasis" sniegto informāciju. Pirms jēlnaftas iekraušanas Murmanskā kuģis gandrīz divas nedēļas stāvēja dīkstāvē pie Norvēģijas ziemeļu krastiem. Norvēģijas amatpersonas cer ierobežot šādu praksi, jo paziņoja par pastiprinātām pārbaudēm sankcijām pakļautiem un neapdrošinātiem tankkuģiem, kas pārvadā naftu caur

tās ūdeņiem. Norvēģija vēlas samazināt vides riskus un apkarot "ēnu flotes" kuģošanu Norvēģijas ūdeņos.

Dažu nedēļu laikā šī jau ir otrā reize, kad kuģis, kam nav ledus klases, Arktikas ūdeņos nonāk grūtībās. Septembra sākumā sašķidrinātās dabasgāzes pārvadātājs "Arctic Metagaz" vairāk nekā nedēļu aizkavējās Pevekas apkārtnē. Neviens no šiem kuģiem iepriekš nebija pieteicis ledlauža eskortu, kā to prasa navigācijas noteikumi. Saskaņā ar Ziemeļjūras ceļa administrācijas noteikumiem kuģiem bez ledus klases nav atļauts patstāvīgi kuģot pat vieglos ledus apstākļos.

Abi kuģi ceļu turpināja ar šajā apgabalā strādājošo atomledlaužu palīdzību, bet sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) pārvadātājs "La Perouse", kam arī nebija ledus klases, apgriezās un Arktikas vietā izvēlējās veikt garāko ceļu apkārt Āfrikai.

Pēdējās vairākas vasaras Krievija, pārkāpjot kuģošanas noteikumus Arktikā, ir nosūtījusi jēlnaftu caur Arktiku ar parastajiem un vieglajiem ledus klases tankkuģiem. Pirmā jēlnaftas piegāde ar tankkuģi bez ledus klases notika 2023. gada septembrī, un šāda prakse palielina riskus un ir milzīgs apdraudējums videi.

Krievija reklamē Ziemeļjūras ceļu kā ātrāku kuģošanas ceļu un alternatīvu Suecas kanālam pārvadājumiem starp Eiropu un Āziju, taču nepietiekamais ledus klases kuģu skaits ir licis Krievijai arvien vairāk izmantot kuģus bez ledus klases un apzināti pārkāpt navigācijas noteikumus.■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2020.–2025.g. janvāris–septembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./2024., %
Beramkravas	10115,5	8155,3	10406,9	7701,4	6444,0	5579,3	-13,4
labība un tās produkti	1754,2	1984,6	1843,2	2054,3	2372,1	1996,2	-15,8
ķīmiskās beramkravas	1095,8	977,9	441,3	331,0	312,1	301,7	-3,3
ogles	2379,5	278,9	3444,9	1360,0	82,2	0,0	-100,0
koksnes šķelda	861,3	554,6	617,7	571,7	830,0	714,1	-14,0
Lejamkravas	2059,0	1667,0	1140,6	705,0	662,4	979,5	47,9
naftas produkti	1999,6	1593,1	1047,5	633,2	545,3	753,5	38,2
Ģenerālkravas	5484,6	5459,7	5762,5	5699,1	6034,3	5716,9	-5,3
konteineri	3431,3	3113,7	3515,8	3637,5	3675,7	3650,5	-0,7
(TEU)	337190	307741	350098	329473	364064	367598	1,0
Roll on/Roll of	142,2	0,0	15,5	20,2	0,0	0,0	0,0
vienības	18956	0	633	1004	0	0	0,0
kokmateriāli	1606,6	2040,5	2108,4	1844,3	2236,1	1968,1	-12,0
tūkst. m³	1966,7	2632,9	2679,9	2396,9	2827,5	2580,1	-8,7
metāli, metāllūžņi	260,7	278,4	61,9	44,6	85,1	71,8	-15,6
Kopā	17659,1	15282,0	17310,0	14105,5	13140,7	12275,7	-6,6

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2020.–2025.g. janvāris–septembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./2024., %
Beramkravas	1464,3	1429,8	4053,3	3644,4	1873,9	1842,7	-1,7
minerālmēsli	216,2	228,3	125,0	0,0	0,0	0,0	0,0
ogles	404,0	31,2	2696,9	1765,1	713,2	1144,8	60,5
labība un tās produkti	172,8	414,6	250,3	250,2	335,6	215,4	-35,8
Lejamkravas	6260,2	4908,4	4288,3	2939,4	2481,1	3183,7	28,3
nafta	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	5949,5	4581,3	3843,3	2693,3	2118,4	2938,2	38,7
Ģenerālkravas	1914,7	1970,1	2158,7	1721,0	1273,4	1429,3	12,2
konteinerizētas kravas	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
(TEU)	185	0	0	0	0	0	0,0
Roll on/Roll of	1607,7	1680,0	1801,4	1433,2	1013,8	1234,5	21,8
vienības	65157	69052	74166	57648	41841	49513	18,3
kokmateriāli	302,9	284,1	310,1	287,5	259,0	182,2	-29,7
tūkst. m³	335,6	320,5	349,6	324,5	292,2	205,5	-29,7
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	9639,2	8308,3	10500,3	8304,8	5628,4	6455,7	14,7

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2020.–2025.g. janvāris–septembris, tūkst. t)

Kravu veidi	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2025./2024., %
Beramkravas	3356,7	3332,6	3693,5	3529,0	3363,2	3366,6	0,1
ogles	247,2	28,8	39,0	15,0	0,0	31,5	100,0
labība un tās produkti	1889,5	1916,3	2302,5	2285,2	2266,6	2045,0	-9,8
celtniecības materiāli	573,7	549,2	587,2	555,5	474,1	629,7	32,8
koksnes šķelda	163,2	260,4	184,7	208,4	290,6	225,0	-22,6
Lejamkravas	473,1	421,3	263,6	211,8	196,8	218,2	10,9
jēlnafta	31,2	21,6	3,6	1,3	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	366,0	334,6	239,5	210,5	193,0	218,2	13,1
Ģenerālkravas	855,9	1306,8	1691,4	1448,2	1687,3	1522,8	-9,7
konteineri	44,5	94,4	132,9	33,0	46,0	54,7	18,9
skaitis TEU	2694	8671	10875	2712	4198	5099	21,5
Roll on/Roll of	549,1	924,5	1163,7	1179,5	1314,7	1240,0	-5,7
skaitis	28887	46999	70193	75898	83144	86615	4,2
kokmateriāli	226,7	250,8	279,4	224,4	321,2	225,3	-29,9
tūkst. m³	260,6	277,8	310,2	259,8	370,5	261,4	-29,4
metāli, metāllūžņi	0,0	3,7	1,0	0,0	0,1	0,0	-100,0
Kopā	4685,7	5060,7	5648,5	5189,0	5247,3	5107,6	-2,7

Satiksmes ministrijas informācija

Rīgas ostas terminālos apstrādā Latvijā izaudzēto graudu kravas

Rīgas ostas terminālos pieņem Latvijā izaudzēto graudu kravas. Augustā, uzkrājot 250 000 tonnu dažādu lauksaimniecības kravu, ostā apkalpots un tālāk nosūtīts 31 kuģis. Savukārt līdz septembra vidum ar uzkrautām 347 000 tonnām vietējās lauksaimniecības produkcijas Rīgas ostu atstājuši vēl 30 kuģi. Lielāko daļu veido kvieši, bet pieaug arī Latvijas rapša eksports, un kravu galvenie galamērķi ir Spānija, Vācija un Āfrikas valstis.

Graudus Rīgas ostā šogad gatavi pieņemt un apstrādāt 15 termināļi abos Daugavas krastos. Lai samazinātu kravas auto sastrēgumus uz termināļu pievadceļiem, kas reizēm veidojas ražas novākšanas sezonas laikā, Rīgas ostā ir izstrādāts un ieviests digitāls risinājums, ar kura palīdzību var regulēt kravu piegādātāju auto plūsmas uz ostu. Tas darbojas, izmantojot gada sākumā Rīgas ostā ieviesto digitālo pieteikšanās sistēmu, dokumentus iesniedzot un pārbaudot digitāli, nevis papīra formātā, kas ļauj izvairīties no sastrēgumiem un kravas auto dīkstāves, gaidot rindās pie ostas.

Rīgas ostas digitālā pieteikšanās sistēma ir pirmais solis uz pilnībā digitāliem auto plūsmas regulācijas risinājumiem pilsētā, lai nākotnē izvairītos no sastrēgumiem, nodrošinātu vienmērīgas kravas transporta plūsmas, kā arī iedzīvotāju transporta kustības plānošanu, kas mazinās kravas transporta negatīvo ietekmi uz pilsētvidi un apkārtni apkaimēm. Vienlaikus tas ir solis tuvāk elektroniskās kravas pārvadājumu pavadzīmes (eCMR) ieviešanai, uz ko tuvākajos gados plānots pāriet visā Latvijā.

Kravas automašīnu plūsmas regulēšana aktīvās graudu sezonas laikā Rīgā kļūst aizvien aktuālāka, jo pēdējo gadu laikā lauksaimniecības kravu pārkraušanas apjomi Rīgas ostā ir būtiski pieauguši. ■

Pieaug kruīza kuģu vizītes

Rīgas ostā 2025. gadā bija pieteiktas 86 kruīza kuģu vizītes, kas ir par 30 % vairāk nekā gadu iepriekš, 9 mēnešos Rīgu apmeklēja 75 kruīza kuģi, bet aktīvā kruīza sezona vēl turpināsies līdz 17. decembrim. Kopumā šīs sezonas laikā Rīgas ostā tiks apkalpoti aptuveni 110 000 pasažieri, kas ir par 30 % kruīza pasažieriem vairāk nekā 2024. gadā.

Pēdējo gadu laikā kruīza sektorā Rīgas ostā vērojama tendence sagaidīt aizvien lielākus, pasažieru skaita ziņa ietilpīgākus kuģus. Ostas apkopotā statistika liecina, ka vidējais pasažieru skaits uz kuģa pēdējo desmit gadu laikā pieaudzis par 40 %, un vairāk nekā trešdaļa



no visiem kruīza ceļotājiem bija tūristi no Vācijas. Šāds apmeklējums apliecina Rīgas kā kruīzu galamērķa pievilcību Vācijas ceļotājiem. Saskaņā ar ostas veiktajiem aprēķiniem, katrs kruīza tūrists nodrošina līdz 50 EUR ieņēmumus pilsētas tūrisma viesmīlības sektoram, kruīzu kuģu

pasažieriem dodoties dažādās privātās un grupu ekskursijās, izmantojot gidu pakalpojumus, apmeklējot muzejus, kafejnīcas, iegādājoties suvenīrus u. tml.

“Ar gandarījumu novērojam, ka interese par Rīgu kā kruīza ostu gadu no gada aug. Šo sezonu noslēgsim ar rekordu apkalpoto pasažieru ziņā. Arī 2026. gadam atbilstoši šobrīd veiktajām rezervācijām ostā pieteikts par 10 % vairāk kuģu vizīšu nekā 2025. gadā – kopā 95. Savukārt 2027. gada sezonai šobrīd pieteikto kuģu vizīšu rezervāciju skaits jau pārsniedz 100,” informēja Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Sandis Šteins.■

Digitālie loģistikas risinājumi uzlabo kravu apstrādes ātrumu

Lai uzlabotu kravu apstrādes ātrumu un efektivitāti, aizvien vairāk Rīgas ostas uzņēmumi pāriet uz digitāliem loģistikas risinājumiem. Viena no lielākajām Rīgas ostas stividor-kompānijām SIA “Rīgas Universālais termināls” (RUT) šogad ieviesusi jaunu uzņēmumā izstrādātu digitālu platformu konteineru pārvaldītāju (kravas autotransporta) iebraukšanas reģistrēšanai un automatizētai apkalpošanai termināļa teritorijā. Jaunā platforma ir būtisks papildinājums RUT termināļa vadības sistēmai (“Terminal Operating System” – TOS) konteineru segmentā, kas ir vēl viens nozīmīgs solis ceļā uz Rīgas ostas piekļuves un kravu apstrādes procesu pilnu digitalizāciju.

“Uzņēmuma mērķis ir laikus sagatavoties transporta un uzglabāšanas nozares digitalizācijas procesam, lai jau tagad nodrošinātu atbilstību nozares nākotnes prasībām. Mēs vēlamies pielāgoties digitālo dokumentu formātam, kas jau kļuvis par starptautisku standartu industrijā. Šāda gatavība ļaus mums saglabāt konkurētspēju, uzlabot operāciju efektivitāti un nodrošināt ātrāku informācijas apmaiņu ar partneriem un klientiem. Vienlaikus ir prieks, ka



ejam kopsolī ar Rīgas ostas digitalizācijas procesiem un esam pionieri termināļu digitalizācijas risinājumu ieviešanā,” uzsver RUT izpilddirektora vietnieks Junfu Jangs.

Digitālā platforma ir izstrādāta, lai nodrošinātu termināļa klientiem – konteineru pārvaldītājiem – daudz efektīvāku, t. i., ātrāku, ērtāku un drošāku vizītes pieteikšanu, iebraukšanu terminālī un apkalpošanu ostā, vienlaikus digitalizējot kravas dokumentu apriti. Samazinās arī automašīnu gaidīšanas laiks un rindas, kas uzņēmuma klientiem nozīmē automašīnu ātrāku apstrādi un efektīvāku pārvaldījumu plānošanu.

Jaunā sistēma klientiem nodrošina arī pilnīgāku konteineru izsekojamību. Reģistrējot automašīnas vizīti jaunajā platformā, automātiski tiek reģistrēta un apstiprināta arī plānotā konteineru operācija termināļa TOS sistēmā, kas

vada konteineru kustības terminālī no to pieņemšanas brīža līdz konteineru uzkraušanai uz kuģiem. Rezultātā visas konteineru pārvaldījumā iesaistītās puses – nosūtītājs, pārvaldītājs, kuģošanas līnija un terminālis – vienlaikus saņem informāciju tiešsaistē par veikto konteineru kustību. Terminālim tas nozīmē arī daudz efektīvāku komunikāciju ar klientiem.

“Terminālim jaunā sistēma nepārprotami nodrošina konkurētspējas un ekonomisko ieguvumu, kuru skaidri redzam izmaksu sadaļā. Esam kļuvuši ātrāki, pārrēķināki, drošāki un precīzāki, kas rezultējas izmaksu ietaupījumos visiem RUT termināļa lietotājiem,” uzsver Junfu Jangs.

RUT kravas automašīnu reģistrēšanas platforma ir pilnībā integrēta Rīgas ostas digitālajā piekļuves un caurlaides sistēmā, kas ostā darbojas no pagājušā gada novembra. Šī sistēma nodrošina ostas apmeklētāju un kravas transporta iebraukšanu Rīgas ostā, piesakot apmeklējumu elektroniski, kā arī veicot dokumentu iesniegšanu un pārbaudes digitālā, nevis papīra formātā. Tas ļauj kravas automašīnām no RUT termināļa ieejas nonākt konteineru apstrādes zonā vidēji mazāk nekā 15 minūtēs.■

Strādā pie praktiskiem risinājumiem zilās ekonomikas attīstībai



12. septembrī Ventspilī tikās projekta "MarTe: Jūras tehnoloģiju izcilības centrs ilgtspējīgai zilajai ekonomikai Baltijas jūrā" Latvijas partneri – Ventspils brīvostas pārvaldes, Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras (LIAA), Pasaules Dabas fonda, Kurzemes plānošanas reģiona, Latvijas Hidroekoloģijas institūta, biedrības "Baltijas Krasti" un Ventspils Augstskolas pārstāvji –, lai iepazītos ar Ventspils uzņēmējdarbības vidi un diskutētu par sadarbības iespējām zilās ekonomikas veicināšanai.

Vizītes laikā partneri viesojās gan Ventspils brīvostas pārvaldē, lai uzzinātu vairāk par Ventspils ostas darbības jomām un nākotnes attīstības virzieniem, gan pie Ventspils brīvostas pārvaldes rūpnieciskajiem klientiem – SIA "Bio-Venta", lielākā biodīzeldegvielas ražošanas un pārkraušanas kompleksa Baltijas valstīs, kur partneriem tika demonstrēti uzņēmuma ražošanas procesi un iegūstamā produkcija – biodīzeldegviela, rapšu eļļa, rapšu rauši lopbarībai un glicerīns.

Tāpat partneri apmeklēja ražošanas uzņēmumu SIA "Aspired", CNC

pakalpojumu sniedzēju, kā arī Ventspils Augstskolu, lai iepazītos ar ražošanas iespējām un sadarbības iespējām cilvēkresursu nodrošināšanā.

Ventspils brīvostas pārvalde projektā gaitā izvērtēs jaunākās jūras tehnoloģijas, tostarp autonomos un ar udegradi darbināmos bezpilota lidaparātus, kas piemērojami gan vides uzraudzībai, gan citiem mērķiem, un pētīs iespējas izmantot udegrāža ražošanas procesā iegūtos blakusproduktus akvakultūrā un aprītes ekonomikā. Projekta gaitā paredzēts izstrādāt Izpētes un inovāciju (R&I) stratēģiju un noteikt,

UZZIŅAI

Projekta "MarTe: Jūras tehnoloģiju izcilības centrs ilgtspējīgai zilajai ekonomikai Baltijas jūrā" mērķis ir izstrādāt praktiskus risinājumus un politikas pilnveidošanas ieteikumus zilajai ekonomikai – ilgtspējīgai jūras un okeānu resursu izmantošanai – Igaunijā un Latvijā. Pavisam projektā iesaistījušās 13 organizācijas, un uzsvars tiek likts uz inovāciju attīstību jūras tehnoloģijās, īpaši atjaunīgās enerģijas tehnoloģijās, viedo ostu un jūras vides aizsardzības jomās, tā stiprinot sadarbību starp zinātni, uzņēmējdarbību, valsts pārvaldi un nevalstiskajām organizācijām.



kuras nozares prioritāri attīstīt, uz to pamata Ventspils brīvostai izstrādājot nākotnes komercializācijas un attīstības plānus. Līdztekus brīvosta pētīs *zaļā* udegrāža blakusproduktu valorizāciju un izstrādās *zilās* ekonomikas un ilgtspējīgas enerģētikas tehnoloģiju pārneses centra biznesa modeļa konceptu.

Šis projekts saņēmis finansējumu no ES programmas "Apvārsnis Eiropa" apakšprogrammas "Izcilības centri" (Excellence Hubs) (HORIZON-WIDE-RA-2023-ACCESS-07-01).

Tā vadošais partneris ir Igaunijas Vides investīciju centrs. Projekta kopējais finansējums ir 4 999 822,50 EUR, no kā 369 450 EUR ir Ventspils brīvostas pārvaldes budžeta daļa. Projekta īstenošana – līdz 2028. gada 31. decembrim. ■

Tallinā tiekas projekta "H2Deri@BSP" partneri



17. un 18. septembrī Tallinā, Igaunijā, projekta "H2Deri@BSP" partneri tikās klātienē, lai pārrunātu projekta gaitu un vienotos par nākamajiem soļiem *zaļās* enerģijas un alternatīvo degvielu attīstībā Baltijas jūras ostās. Tikšanās norisinājās jaunajā Tallinas kruīza kuģu terminālī, kur partnerus no Latvijas, Zviedrijas, Vācijas, Igaunijas, Dānijas, Somijas un Lietuvas

uzņēma Tallinas ostas pārvalde. Tikšanās laikā projekta partneri gan iesaistījās darbseminārā, gan

UZZIŅAI

"H2Deri@BSP" mērķis ir izveidot atbilstošas stratēģijas, kas ļautu projektā iesaistītajām ostām laikus pārveidoties par ilgtspējīgas enerģijas centriem un sniegt ieguldījumu CO₂ emisiju samazināšanā Baltijas jūras reģionā. Ventspils ostai kā nozīmīgam infrastruktūras centram ir liels potenciāls iesaistīties nākotnes udegrāža ekonomikas veidošanā un attīstīt alternatīvo degvielu ražošanas un eksporta kapacitāti.

prezentēja projektā paveikto, tostarp tirgus pieprasījuma analīzi, metanola bunkurēšanas risinājumus un aprītes regulējuma jautājumus, kā arī modelēšanas un kartēšanas rīku izstrādes progresu.

Ventspils brīvostas pārvalde projektā vada plānošanas un optimizācijas modeļa izstrādi, veidojot udegrāža un uz tā bāzes ražoto ilgtspējīgo degvielu ražošanas attīstības un investīciju scenārijus, balstoties uz vietējiem atjaunīgajiem un atjaunojamajiem energoresursiem. Ar izstrādes procesā paveikto sanāksmē

▶▶▶ 40. lpp.

▶▶▶ 39. lpp.

dalījās Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvis, atjaunīgās enerģijas klas-
tera attīstītājs Kaspars Liepiņš.

Projekta partneru tikšanās Tallinā
ir partneru otrā klātienes tikšanās.
Nākamā klātienes tikšanās plānota
nākamgad Lūleo ostā Zviedrijā.

Projekta gaitā iegūtie rezultāti vei-
cinās efektīvu investīciju plānošanu
un ilgtspējīgu ostu infrastruktūras
attīstību Baltijas jūras reģionā, to-
starp nostiprinās Ventspils lomu kā
ilgtspējīgas enerģijas risinājumu
centram Baltijas reģionā un veicinās
pāreju no fosilās enerģijas ostas uz
atjaunojamo resursu ostu.

Projektu "H2-Derivatives@Baltic-
SeaPorts" finansē "Interreg Bal-
tijas jūras reģiona programma



2021.–2027. gadam" no Eiropas
Savienības līdzfinansējuma lī-
dzekļiem. Projekta kopējais finan-
sējums – 2 858 359,20 EUR, no
kā 2 286 687,36 EUR ir Eiropas

reģionālā attīstības fonda līdzfinan-
sējums, 571 671,84 EUR – projekta
partneru līdzfinansējums. Projekta
īstenošanas termiņš – līdz 2028. ga-
da 29. februārim.■

Spriež par integrētu transporta koridoru starp Baltijas jūras un Ukrainas Melnās jūras ostām

Ventspils Biznesa centra telpās noti-
ka Ukrainas Transporta infrastruktū-
ras attīstības komitejas izbraukuma
sanāksme, kura tika organizēta Uka-
rainas Rūpnieku un uzņēmēju savie-
nības (USPP) ietvaros. Sanāksmē ar
Ventspils uzņēmējiem un Ventspils
brīvostas pārvaldi tika apspriesti ar
Ziemeļu–Dienvidu transporta korido-
ru saistīti jautājumi, Trīs jūru inicia-
tīva un sadarbība ar Čornomorskas
ostu Ukrainā. Sanāksmes dalībniekus
ar tikšanos pagodināja arī Ukrainas
vēstnieks Latvijā Anatolijs Kucevols,
kurš pauda atbalstu tajā pārrunāta-
jiem mērķiem un uzdevumiem.

Biedrības "Baltijas asociācija – trans-
ports un loģistika" (BATL) prezidents
Ivars Landmanis norādīja: "Šopa-
vasar esam parakstījuši saprašanās
memorandu par sadarbību Trīs jūru
iniciatīvas ietvaros ar mērķi attīstīt
efektīvu multimodālo transportu un
izveidot integrētu transporta korido-
ru starp Baltijas jūras un Ukrainas
Melnās jūras ostām. Mūsu sadarbī-
bā ietilpst arī pieredzes un labākās
prakses apmaiņa, tādēļ šāda izbrau-
kuma sanāksme, kurā piedalās uz-
ņēmēji kā no Ukrainas, tā Latvijas
puses, Memorandā deklarētā mērķa
sasniegšanai ir ļoti nozīmīga."



BATL padomes priekšsēdētājs Aivars
Gobiņš uzsvēra, ka šāda formāta tik-
šanās ļaus arvien vairāk nostiprināt
saites ar Ukrainas uzņēmējiem un
radīs lielas iespējas tālākai sadarbī-
bai. "Sanāksmes laikā pārrunātais
ļauj aktualizēt sadarbību vairākās
nozarei svarīgās jomās, to skaitā Trīs
jūru projekta īstenošanā un iespējās
veidot jaunas loģistikas ķēdes, kas
ir svarīgi kā Latvijai, tā arī Ukrainai.
Ventspils ostā strādājošie uzņēmumi
sadarbojas ar visām Trīs jūru inicia-
tīvas valstīm un ceram, ka drīzumā
iniciatīvai pievienosies arī Ukraina.
Trīs jūru iniciatīvai nav nākotnes bez
Ukrainas un Moldovas, šis ir laiks ini-
ciatīvas īstenošanai, nevis retorikai."

Ukrainas valsts uzņēmuma "Jūras
tirdzniecības osta "Čornomorska""
direktora vietnieks ekonomikas jau-
tājumos Pavlo Podoljans informēja,

ka, reaģējot uz laikmeta izaicinājumiem
un daļas infrastruktūras nodo-
šanu koncesijā, Čornomorskas osta
ir uzsākusi ilgtspējīgas attīstības
modeli, kas balstās uz publiskā un
privātā sektora partnerībām, inves-
toru iesaistīšanu, inovācijām un pār-
redzamiem vadības lēmumiem. Pēc
P. Podoljana teiktā, Čornomorskas
osta ir ne vien gatava pārmaiņām,
bet tā ir arī jaunas pieejas iniciatore
ostu infrastruktūrai Ukrainā.

Ventspils brīvostas pārvaldnieka pie-
nākumu izpildītājs Igors Udodovs uz-
svēra: "Loģistikas ceļi un ekonomikas
attīstības virzieni pasaulē nepārtraukti
mainās, pielāgojoties viens otram.
Ukraina, kurā karš, cerams, drīzumā
noslēgsies, ir un būs būtiska globālās
ekonomikas daļa. Arī mēs saredzam
sadarbības iespējas, ko vēlamies attī-
stīt jaunā kvalitātē."■



Ukrainas un Latvijas transporta nozares uz-
ņēmēju kopīgā sēdē piedalījās arī Ventspils
ostā strādājošo uzņēmumu A/S "Ventbun-
kers", SIA "Ventspils Tirdzniecības osta", A/S
"Kālija parks", A/S "Baltic Coal Terminal" un
A/S "Baltijas Ekspresis" vadītāji.

“Stena Line” iegādāsies “Terrabalt” un nodrošinās ostas operācijas Liepājā



Turpinot veicināt tirdzniecības izaugsmi un piegādes ķēžu noturību Baltijas jūrā, prāmju kompānija “Stena Line” iegādāsies visas Liepājas ostas operatora “Terrabalt” daļas.

Iegādājoties Latvijas uzņēmumu “Terrabalt”, “Stena Line” pārņems Ro-Ro, beramkravu un ģenerālkraavu termināļa darbību Liepājā – trešajā lielākajā Latvijas ostā. Liepājas osta darbojas Liepājas speciālajā ekonomiskajā zonā (LSEZ) – brīvās tirdzniecības zonā, kas izveidota 1997. gadā un ietver ostu, industriālo teritoriju un lidosu. Pašlaik “Stena Line” ar diviem

kuģiem nodrošina satiksmi maršrutā Liepāja – Trāvēminde.

“Ar investīcijām Liepājā turpinām būt ilgtermiņa partneris Latvijai un veicinām valsts konkurētspējas un izaugsmes attīstību. Mēs ticam Baltijas jūras reģiona labklājīgai nākotnei, kur infrastruktūras ieguldījumi un ciešāka valstu sadarbība palīdzēs stiprināt tirdzniecību un ekonomisko noturību visā reģionā,” norāda “Stena Line” izpilddirektors Niklass Mortensons.

“Tirdzniecībai un piegādes ķēžu noturībai nepieciešams ilgtermiņa skatījums, un mēs turpinām būvēt nākotni ciešā partnerībā ar Latvijas valsti, Liepājas speciālo ekonomisko zonu un, protams, mūsu klientiem,” saka “Stena Line” ostu un termināļu operāciju vadītājs Karls Johans Helners.

“Stena Line” Baltijas jūras tīklā ietilpst arī vairāki citi maršruti. Satiksmi maršrutā Ventspils – Nīneshamna nodrošina divi kuģi. Kopš 2023. gada maija “Stena Line”

pieder tiesības nodrošināt prāmju termināļa pakalpojumus Ventspils ostā – otrajā lielākajā Latvijas ostā. Maršrutā Karlskrūna – Gdīņa kursē trīs kuģi, un kompānijai pieder ostas operatora KBP (*Karlskrona Baltic Port*) vairākuma daļas. Maršrutu Trelleborga – Rostoka apkalpo Zviedrijas vienīgie divi prāmji ar iespēju pārvadāt dzelzceļa vagonus, nodrošinot svarīgu rezerves kapacitāti un savienojumu ar kontinentālo Eiropu.

“Iegādājoties ostas operatoru Liepājā, mēs stiprināsim savas pozīcijas un nodrošināsim vēl labākus nākotnes apstākļus mūsu klientiem reģionā. Ar nepacietību gaidām iespēju attīstīt ostu un tās infrastruktūru drošai un kvalitatīvai darbībai,” teica Niklass Mortensons.

Ostas operatora iegādes pabeigšanai vēl jāsaņem Latvijas Konkurences padomes un citu institūciju apstiprinājums. Līdz tā saņemšanai termiņš turpinās pārvaldīt pašreizējie īpašnieki. Darījuma summa netiek izpausta. ■

Salacgrīvas osta nākotnē – atbalsts vēja enerģijai

Salacgrīvas ostas pārvaldnieku IVO ĪSTENO uzrunāju laikā starptautiskām vēja enerģijai veltītām konferencēm: aprīļa sākumā trīs dienas viņš piedalījies “WindEurope 2025” Kopenhāgenā, un nu jau ir ceļa jūtīs uz starptautisku saietu Nīderlandē Latvijas uzņēmējiem labi pazīstamajā “RAI” konferencē un izstāžu centrā Amsterdamā, kur notiks vēja enerģijas izstāde un konference “Offshore Energy Conference & Exhibition” (OEEC).

Kādēļ Salacgrīvai tā interesē atkrastes vēja parki (AVP) un ko osta varētu iegūt šai sakarā? Tādu jautājumu ostas pārvaldniekam taujājot diezgan bieži, jo viņš nu jau vairāk nekā četrus gadus aktīvi pieteic Salacgrīvas ostu kā eventuālo partneri AVP attīstītājiem.

“Igaunijas ekonomiskajā zonā jau vairākus gadus norit sagatavošanās priekšdarbi četriem iecerētajiem vēja parkiem Baltijas jūrā. Protams, viņus visus četrus neuzbūvēs, bet ir liela iespēja, ka vismaz viens būs.



Ivo Īstenaiss.

Tādēļ prognozēju, ka attīstītājiem būs nepieciešama tehniskā atbalsta osta, un kādēļ gan tā nevarētu būt mūsu Salacgrīva?”

Nav šaubu, ka AVP eventuālo cēlāju vidē valda liela konkurence. Ivo atzīst, ka Salacgrīvas ostas pieteikums jau ir diezgan plaši izskanējis AVP attīstītāju lokā, jo darbs starptautiskajās konferencēs un izstādēs, nākotnes vīzijas prezentācijas sasniegušas dzirdīgas ausis. Ir atrasti sadarbības partneri, un

▶▶▶ 41. lpp.

jūlija sākumā ar vienu no tiem ir jau noslēgts sadarbības līgums, tā detaļas gan trešajām pusēm pagaidām nav izpaužamas. Izvēlētie sadarbības partneri esot soļa attālumā no būvniecības atļaujas saņemšanas. Iecerētā vēja parka sākotnējos tehniskos risinājumus ir izanalizējuši somu speciālisti. Ostas pārvaldnieks ir cieši pārliecināts, ka līdzšinējā ostas attīstības ilgtermiņa stratēģija ir pareiza. Paliekot tikai kā zvejas osta, Salacgrīva neapšaubāmi būtu zaudējusi konkurences cīņā. Pārveidota par komercostu, tā visus šos gadus stabili saglabā savas pozīcijas galvenajos apstrādāto kravu veidos. Taču uz vietas stāvēt nedrīkst. Bez vīzijas nav attīstības. Salacgrīvas ostai, nākotnē kļūstot par AVP apkalpojošo ostu, iegūs ne tikai pilsēta, bet viss Limbažu novads, radot jaunas darbavietas un nodokļu ieņēmumus. Katrs šāds augsto tehnoloģiju objekts "apaug" ar nepieciešamo pakalpojumu servisu, iesaistot sadarbībā arvien jaunus un jaunus vietējos biznesa partnerus. Tādēļ viņš atzinīgi novērtē ostas valdes atbalstu šādam ostas attīstības virzienam.

Kādi mājas darbi veicami? Pirmkārt, ostā jāuzbūvē jauna 100 metru gara piestātne Salacas labajā krastā, vietā, ko salacgrīvieši zina kā bijušo Ziemas ostu. Teritorija atļauj te izbūvēt kravu laukumus, kas piemēroti AVP tehniskā nodrošinājuma uzglabāšanai. Otrkārt, ir jārod finansējums šīs piestātnes būvei. Ja ar ostas pārvaldi tiks noslēgts līgums par šo ar atjaunojamo enerģiju saistīto attīstību ostā, šis jautājums būs risināms, meklējot finansējumu dažādos iespējamajos finanšu avotos. Treškārt, nopietni jādome par jaunās piestātnes divējādo izmantošanu. Tas būtu arī veicinošs faktors investīciju piesaistē. Labs piemērs ir tepat, deguna priekšā – iegūstot divējādas izmantošanas spējas, jaunbūvējamais tilts pār Salacu tika pakļauts militārās mobilitātes vajadzībām un atbilstošam Eiropas Savienības strukturfundus atbalstam. ■

Gints Šīmanis

Kapteini Māri Mertenu pieminot (1942. 29. VIII – 2025. 13. IX)

Šī gada 13. septembrī no mums ir šķīries tālbraucējs kapteinis Māris Mertens. Daudzus dzīves gadus viņš dzīvoja Mastu ielā, kas ir pavisam netālu no Rīgas ostas vārtiem, pa kuriem vai visu mūžu bija iets uz savu kuģi. Aktīvākie gadi pagāja uz rolkera "Inženieris Ņečiporenko" kapteiņa tiltiņa.

Bet kur slēpās kapteiņa Māra Mertena pievilkšanas spēks un viņa vieduma atslēga? Par to savās atmiņās par kapteini Mertenu dalās Gints Šīmanis.



Rīts kapteiņa kajītē

Torīt Ziemeļjūra trako. Katrs jūrnīeks teiks, ka pārgājiens no Roterdamas līdz Antverpenei tāds "īsaais plecs" vien ir. Tā nu sagadījies, ka abas reizes – 1994. un 1996. gada ziemā – šo ceļu esmu mērojis labā "štākerī". Todien iztiekam bez ikrīta kafijas tases pie kapteiņa Mertena. Citudien tas gan ir obligāts rituāls, bez kā diena nemaz nedrīkst sākties. Un savējie sapratīs, ka kafija pie Māra ir stipra, paša kapteiņa brūvēta ar tā saucamo "aizturēšanas" metodi,

kad ūdens kafijas automātā tāpat vien neiet cauri kafijas filtram, bet tur uzkavējas ilgāku brīdi, līdz ietek kafijas krūzē. Tad rosinošais aromāts piepilda kapteiņa kajīti un tikpat rosinošas ir arī viesu sarunas.

Pirmkārt, par jūrnīcības izglītību. Cik vien Māri atceros, tā vienmēr ir bijusi viņa rūpju lokā. Toreiz aiz muguras bija tikai pirmie Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumi. "Latvijas kuģniecībai" tie vēl bija ziedu laiki, kad, pēc Ivara Godmaņa valdības veču teiktā, vajag tikai ieklāt

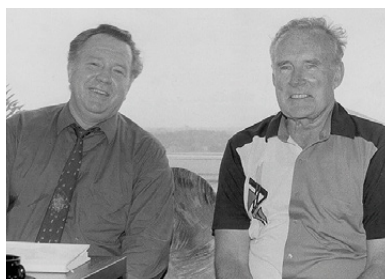
12 "Latvijas kuģniecības" kuģus, un Latvija kārtējo bargo zimu pārlaidīs. Tomēr ar studentu izvietojumu jūras praksē kaut kā nevedās. Īpaši grūti bija meitenēm – topošajām kuģu vadītājām, jo daudzi kapteiņi nevēlējās uz sava kuģa redzēt jaunās jūrnieces. Atkal izlīdzēja Mertens, pēc kura vadītajām praksēm studentes vēl ilgi atcerējās kapteiņa padomus. Jā, tā bija īsta jūras skola uz "Inženiera Nečiporenko"!

Bet Mārim ir arī cita pieredze. Proti, jūrskolnieki nevēlas un negrib jūras praksē kaut ko jaunu apgūt. Četras stundas viņi varot būt sardzē, tās laikā noslamstās pa kuģi, bet ilgāk, lūdzu, mūs neaiztikt – esot jāmacās! Kad tādām liek izmazgāt WC, to dara slinkuma māks, un tad Māris savdabīgi pārbauda tīrīto podu un dod kursantam roku. Tas sveicienu neatņem, bet rokai taču bija jābūt tīrai! Daži memmesdēļiņi jau nokļūst līdz jūrskolai, un tad var redzēt, cik ļoti mūsdienu pasaulē puikām trūkst īsta vīrieša parauga.

Ir pagājuši gadi. Māris ir krastā, un es viņu satieku Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas gada kopsapulcē. Šķiet, viņš ir prom no skaudrajām jūras prakses organizēšanas lietām. Ko jūs! Kapteinis Mertens arvien ar tādu pašu aizrautību saka: bez prakses jūrā par jūrnikiem neizauzt! Kāpēc Jūras akadēmijā nemāca jūrnietu paražas, kādēļ uz kuģiem studenti atnāk kā baltas lapas un nespēj iedzīvoties kolektīvā, kur "viens par visiem, visi par vienu"? Jā, to neapgūt, visu dienu ar pirkstu braukājot pa skārienjutīgu viedtālruni, ja izvēlēts jūras ceļš, kaut kad ir jāsāk draudzēties arī pašam ar savu galvu.

Ja tu esi uz kuģa, arī kursantam visas 24 stundas jādzīvo līdzī komandas dzīvei, jāelpo līdzī ar apkalpi, jo laika nosīšana praksē ir amorāla izturēšanās pret savu izvēlēto specialitāti. Kam tu esi vajadzīgs, ja nezinies ar sevi, nepārvari sevi un esi tikai apgrūtinājums līdzcilvēkiem? Un Māris nepaguris sludina, ka uz kuģiem nekad cilvēks nav vērtēts pēc tautības, pārliecības vai izcelsmes, bet gan tikai un vienīgi – pēc profesionalitātes.

Pats svarīgākais jautājums – profesionālā varēšana, pasniedzēju sastāvs, zinātniskais darbs. Jo Jūras



Māris Mertens un Imants Balodis laikraksta "Jūras Vēstis" redakcijā.



Māris Mertens un Jānis Lapsa.



Māris Mertens un Aldis Zieds kādā jūrniece pasākumā deviņdesmito gadu sākumā.

akadēmijai ir jābūt arī Latvijas jūrniece zinātnes centram, akadēmiskās jūrniece izglītības bākai, kas rāda gaismu un tādēļ arī redz vistālāk. Šķiet, šīs pie kafijas tases Ziemeļjūrā risinātās tēmas vēl arvien Latvijā ir aktuālas.

Kad darbā ieliek sirdi

1996. gada ziema bija ļoti barga. Rīgas līcis aizsala, un "Varmai" bija ko pacināties. Kad no Hallas ar "Inženieri Nečiporenko" nonācām pie Kolkas bākas, mūsu leģendārais ledlauzis Edgara Ūka vadībā bija ticis līdz Daugavas mutei ar kārtējo kuģu karavānu, un nu atlika vien gaidīt savas divas trīs dienas, kad tas atkuģos līdz Irbes šaurumam. Kapteinis Mertens vēl simboliski palauzās kādus simt metrus uz priekšu, līdz likās mierā, un apkalpe pulcējās kuģa pakalgalā uz tikko ceptu šašliku.

Grillgaļa bija izdevusies, tikai viena liga – aptrūkās smēķu. Otrā rītā vīri sameistaroja ragaviņas un gribēja doties uz krastu, lai vietējā Kolkas veikalā papildinātu cigarešu krājumu. Vai tas kas nosodāms? Taču kapteinis saprata, ka uz spēles tiek likta cilvēku dzīvība, un šo iegribu nopļāva jau iedīgli. Vai vīriem prāts aptrūcies smēķu vietā?!

Prātā cita aina. 1994. gada braucienā ar kapteini Mertenu mūs pavada

►►► 44. lpp.

▶▶▶ 43. lpp.

Latvijas TV raidījuma "Ahoi!" radošā komanda. Jūrniece vācsturniekam Arvim Popem šķiet, ka operatoram Normundam Smajnskim itin labi jānofilmē Drogdenas bāka. Maija Migla (tagad Streiča) gan nav pilnībā pārliecināta, vai tā vajadzētu riskēt. Bet kapteinis Mertens ir devis komandu noiet bākai maksimāli tuvu garām, kas arī izdodas, un bākas uzraugs atrauj loģu sveicienam, jo Māri un viņa kuģi sirmā vīrs labi pazīst, citādi šķīstu, ka kāds neprātis iedomāties taranēt Drogdenas bāku.

Ak, ko gan kapteinis Mertens nav bijis gatavs darīt, lai saviem viesiem un domubiedriem palīdzētu! Viborgā viņš gudri ieteic ar profesionālo kameru pilsētā nerādīties, jo mēs tik un tā jau sen esam iecelti "špiunu" kārtā. Un tā arī bija: Viborgā visur sekoja aste – gan pastā ar grīdas krāsā nomālēto milzu Leģinu, gan tirgū, kur lūkojām aītādas cimdus, un pat pēc trauku lupatām smirdošā "pejmennajā", no kuras gan izsprāgām ārā jau pirmajās minūtēs. Māris zināja, ka "savējie" jau ir nozīpojuši, ka uz kuģa atrodas žurnālisti. Kapteiņa pirmā palīga institūts bija likvidēts, taču senie tikumi tik ātri neiznīka.

Māris savai apkalpei vienmēr bija autoritāte. To jūta visi, kas ar viņa laipnību devās kopīgos reisos. Uz kuģa valdīja demokrātija, kas īpaši patika akadēmijas studentiem, tomēr kapteiņa vārds bija likums, kuru neapspriež.

Kapteinis vēlas redzēt kursantus krietni labāk sagatavotus jūras praksei, bet viņi nav ne idejiski, ne morāli nobrieduši dzīvei uz kuģa. Dīkā dzīvodami no vienas ēdienreizes līdz otrai, puiši kļūst paši sev vislielākie ienaidnieki. Māris atceras savu pirmo praksi skarabajos ziemējos, kur viņam no sardzes brīvajā laikā bija jāvēra kapteinim tēja. Katru dienu, lai arī agrāk nekad to nebija darījis. Pēc gadiem izrādījās – sirmajam vīram patīcis, ka jaunais kursants to vienmēr darījis no sirds.

Zvaigznes jūrā un cilvēka dzīvē

Atkal aizskrējis kāds laika sprādis, un es kopā ar kuģu vadītāju liepājnieku Nauri Upenieku braucu pie Māra



Māris Mertens uz sava kuģa "Inženieris Ņečiporenko".



Māris Mertens un Ainārs Vimba LKKA kopsapulcē.



Māris Mertens uz kuģa sveic Gintu Šīmani un Arvi Popi.



Mertena. Topošā grāmata ir tikai formāls iemesls mūsu tikšanās reizei. Fantastiski vērot, kad satiekas divas paaudzes – pieredzējis kapteinis un jauns censonis, kas pārliecināti iet uz izraudzīto mērķi. Mārim astronavigācija ir tuva, viņš Naurim devis lūkot gadu gaitā krātās jūrnieceības grāmatas, kurās slaveni profesori dalās akadēmiskajā pieredzē, ko lieliski papildina Māra atmiņas par paša pieredzēto.

Viņi spriež par kuģošanas drošību, kā to māca jūrskolā, kā uz to skatās krastā, un, protams, ko par to saka paši jūrnieceki uz kuģa. Kas ir šis jūrā braucēju "katehisms", šie COLREG panti, kas ir kā valsts konstitūcija (pamatlikums) kuģiniekiem? "Situācija rada jautājumus," ir pārliecināts kapteinis Mertens, un tādēļ, pieņemot eksāmenus jūrskolā, viņš ļauj kursantiem izpausties, modelēt situāciju jūrā. Kapteinis ir pārliecināts, ka jūrskolā ar teorētisko vielu nedrīkst nokaut jauniešos interesi par jūru. Jūrskolā vislabāk atklājas, ar kādiem principiem tu līdz šim esi audzis, kādi ir tavi mērķi un uzstādījumi. Ne zināšanas, bet varēšana jūrā izsaka visu! Uz kuģa nekad nedrīkst padoties, un tikai caur zināšanām var dienās kļūt par kapteini. Mārim tuva ir franču jūrskolu pieredze, kur vienlaikus apgūst kā kuģu vadītāja, tā mehāniķa un elektromehāniķa arodus. Tāds universāli sagatavots jaunais jūrnieceks ir derīgs kā jūrā, tā krastā.

Kam laimējies nokļūt jūras praksē pie Māra, šo laiku vēl ilgi atcerēsies. Navigāciju var mācīties arī kapteiņa kajītē – pēc astoņām stundām klāja darbu Māris puišus aicināja pie sevis, izklāja kartes un iedeva pa pudelei beļģu alus. Tā zināšanas labāk lida galvā, jaunaunajiem radās gūzma jautājumu, un kārtējai mācībstundai bija tāda zelta maliņa, tautsaimnieki teiktu – ar pievienoto vērtību.

Mastu ielas kāpnēs zied telpaugi. Tā ir sakārtota vide, ko veido dzīvi mīloši cilvēki. Kapteinim Mārim Mertenam ir palaimējies, pēc jūras un okeānu plašumiem viņu gaida jaunie jūrskolās, jo viņš ir savējais – ar pietāti pret līdzcīvēkiem, ar cieņu pret jūru. ■

Gints Šīmanis

Andri Jurdžu pieminot (1963. 17. VII – 2025. 18. X)

Jūrnieceības darbinieks Andris Jurdžs bija viens no tiem Latvijas cilvēkiem, kurš piedalījies Latvijas neatkarības atjaunošanā, par ko saņēmis 1991. gada barikāžu dalībnieku Piemiņas zīmi Nr.6984. Viņš arī aktīvi piedalījies Latvijas jūrnieceības atdzimšanā, Latvijas Jūrnieceības savienības dibināšanā, bijis Latvijas Jūrnieceības savienības valdes priekšsēdētāja vietnieks un ilgus gadu valdes loceklis un piedalījās visās aktivitātes, kas saistītas ar Latvijas jūrnieceības ideju popularizēšanu.

1991. gadā Andris Jurdžs dibināja pirmo atjaunotās Latvijas kuģu aģentūru "Hanza".

Viņa vadītā kompānija "Hanza jūras aģentūra" ir piedalījusies Latvijas Jūrnieceības savienības organizētajos labdarības pasākumos, atbalstot Latvijas jūrnieceības veterānus. Sadarbojoties ar Latvijas Jūras akadēmiju, Andris Jurdžs īpašu vērību veltīja Latvijas jūrnieceiku jaunās paaudzes sagatavošanai. Ne viens vien no Latvijas kapteiņiem un mehāniķiem savu pirmo jūras praksi izgāja tieši uz Andra vadītās kompānijas kuģiem, bet pēc studijām savu pirmo darba līgumu par darbu jūrā noslēdza tieši ar firmu "Hanza".

Kādā intervijā Andris Jurdžs teica: "Komerccfirma "Hanza" un "Māras līnija", kas jau deviņdesmito gadu sākumā kravas veda uz Ameriku un Kanādu, šķērsojot jūras un okeānus, tika izveidotas ar virsuzdevumu atjaunot latviešu jūrnieceības tradīcijas. Tā bija pirmā privātā firma, un sākumā mēs cietām milzīgus zaudējumus, tomēr mums izdevās nostāties uz kājām."

Par saviem biznesa plāniem Andris skaļi nemēdza runāt. Vairāk esot jādara un mazāk jāplātās. "Tu jau nevari zināt, kas būs rīt un parīt, visas lietas var mainīties, tāpēc esmu mazliet māņticīgs. Kad būs ar ko lepoties, tad arī to darišu," mazliet skrullējot savas cildenās ūsas, teica Andris Jurdžs.



Andris Jurdžs kopā ar Imantu Burvi LJS 35 gadu svinībās.



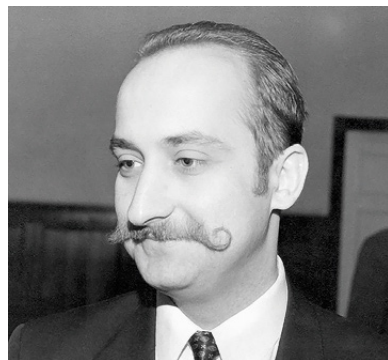
Antons Vjaters, Andris Jurdžs un Einārs Līdaks LJS 25 gadu jubilejai veltītajā kopsapulcē.



Uģis Kalmanis (no kreisās), Andris Jurdžs un Ivars Ross.



Andris Jurdžs, Einārs Līdaks un Andris Kļaviņš LJS kopsapulcē.



Andrim Jurdžam bija divas augstākās izglītības – Sanktpēterburgā iegūtais inženiera kuģu mehāniķa diploms un Latvijas Universitātes Starptautisko attiecību institūtā iegūtā starptautisko ekonomisko attiecību specialitāte.

Ar jahtru "Sparta" viņš ir piedalījies starptautiskajā regatē "Cutty Sark Tall Ships Races", kas tiek organizēta, lai ieinteresētu jauniešus apgūt jūrnieceības specialitātes. Andris Jurdžs bija Rīgas "Rotari" kluba "Dzintars" biedrs un Latviešu virsnieku apvienības dalībnieks.

Andra Jurdža cilvēciskās īpašības, profesionālās zināšanas un kompetenci augstu novērtēja Latvijas jūrnieceības sabiedrība. "Latviešiem vairāk jāiesaistās biznesā un aktīvāk jādarbojas visas Latvijas labā!" Par to bija pārliecināts Andris Jurdžs, kurš patiesi mīlēja Latviju un darbu. Tas ir viņa novēlējums un simboliski atvadu vārdi, kas mudina visu jūrnieceības saimi uz vienotību, kopīgu darbu un tālredzīgu nozares stratēģiju. "Mūsu uzdevums ir pēc iespējas vairāk palīdzēt Latvijai. Un neaizmirst Latvijas Jūrnieceības savienības pamatmērķi – attīstīt nacionālo jūrnieceību."

Paldies Andrim Jurdžam par viņa nelokāmo stāju! Lai mierīgi un viegli aizsaules jūrā! ■

Vecā jūrnieka ligzda

Pabraukt garām kapteiņa Oskara Spādes ģimenes mājai ir neiespējami – jau ceļa malā uzmanību piesaista kuģu tauvas un lukturi, kas turklāt naktī izgaismo tuvāko apkārtni. Iebraucamo ceļu lepnī rotā nevis viens, bet divi labi pamanāmi mājas nosaukumi – “Mežastūri” un “Vecā jūrnieka ligzda”.



“Ideju par noformējumu gan mājai, gan dārzam esmu aizguvis no Viļa Lāča “Zītaru dzimtas” – tādēļ arī tads nosaukuma – “Vecā jūrnieka ligzda”. Draugi un radi tikai pēc tā mūsu māju atpazīst. Mana sieva saka – tev vienkārši gribas “vipendrivatsja”! Jā, tā ir – man patīk!” smejas kapteinis Spāde.

Jūras, jūrniecības un zvejniecības tematika šajās mājās ir it visur – istabās, mājas ārpusē, dārzā un saimniecības ēkās. Sākot ar kuģu enkuriem un zvaniem, beidzot ar māla figūriņām un buriniekiem apgleznotiem sienas šķīvjiem, nemaz jau nerunājot par grāmatām. Saimnieks saskaitījis tikai vērtīgākos un



Oskars Spāde.



ievērojamākos eksponātus – 12 dažādi kuģu pulksteņi, to skaitā hronometrs, angļu zemūdenes pulkstenis, kas strādā pilnīgi bez skaņas, un pulkstenis, kas “atsit glases”. Tālāk – 12 kompasi, 6 dažādi sekstanti, 18 lielie kuģu lukturi (tostarp 4 kapara), 15 enkuri, 5 stūres rati, 16 kuģu zvani, 19 burinieku modeļi, no kuriem lielākā daļa ir precīzas kopijas, 20

burinieku bloki, no kuriem lielākais vairums koka, 3 zvaigžņu globusi. Tauvas, enkuru ķēdes, jūrnieku darbarīki, tīklu enkuri, stikla bojas... Jau pieminētie sienas šķīvji ar burinieku attēliem vien 36, un kur tad vēl gleznas, zīmējumi un māla figūriņas. “Tās figūriņas – tur visur esmu es! Visas tās mākslinieks ir taisījis pēc manām idejām,” piebilst kapteinis. Speciālā plauktā atrodas 170 dažādas ruma pudeles no dažādām pasaules malām – pilnas vai iesāktas. Ciemiņiem tiek piedāvāts izvēlēties, no kuras pudeles nobaudīt senseno jūrnieku dzērienu, tādēļ ruma krājumi tiek regulāri papildināti.

Atsevišķs stāsts par grāmatām. Gода vietā sens grāmatu skapis, kur vienā pusē izdevumi krievu valodā, no padomju laikiem un vēl krietni senākiem, bet otrā – viss, kas par un ap jūrniecību izdots latviski un Latvijā. Taču tas ir tikai tāds sīkums, jo lieli grāmatu krājumi glabājas mājas bēniņos – ieskaitot tās Jūras akadēmijas grāmatas, ko, pārceļoties no Daugavgrīvas uz Kīpsalu, tika izņemts nodot utilizācijai. “Starp tām arī Hugo Legzdīņa akadēmijai novēlētās – es taču nevarēju tās atdot iznīcībai!” saka Oskars Spāde.

Uz jautājumu, kad visas šīs muzeja cienīgās kolekcijas vākšana ir sākusies, kapteinis atbild, ka 1988. gadā – tad iegūts pirmais kuģa zvans. “Patiesībā jau ir tā, ka cilvēki zina par manām novirzēm! Bieži vien zvana un saka – zini, man te ir tas un tas – vai tev nevajag? Nu protams, ka vajag! Taču vislielāko pateicību esmu parādā trim vīriem. Savulaik Voleros bija tāda velkoņu kompānija “Vižņi” – kas tikai tur nemētājās! Tur strādāja Viktors – diemžēl vairs uzvārdu neatceros, viņš bija ar mieru man visu nevajadzīgo atdot. Neņēma ne kapeikas, kaut gan būtu varējis nodot metāllūžņos. Lielās tauvas arī viņš man sagādāja, vairākus

lukturus. Lielo admirabilitātes enkuru ūdenslīdēji izcēla no līča – to arī man atdeva. Otrs vīrs ir Kārlis Sesks, no viņa man navigācijas kartes, kas vairs nebija vajadzīgas, kompasi, sekstanti. Tas bija laiks, kad Engures osta pajuka. Un trešais ir mans draugs, ar kuru kopā jūrā gājām, Andulis Smilga. Viņš vēlāk strādāja Salacgrīvas un Skultes ostā par loci. Viņš man sagādāja tiklu enkurus, kaltās zviedru enkurķēdes, stikla bojas. Protams, liela daļa manu bagātību ir arī par naudu pirktas. Gleznas, piemēram, un ne tikai. Taču esmu pārliecināts, ka tas viss ir tā vērts!” uzsver kapteinis Spāde.

Oskars Spāde atceras, ka tēvs viņu sācis ņemt līdz uz kuģa jau no piecu gadu vecuma. “Tēvs bija kapteinis, un sākuma viņš gāja Atlantijas zvejā kā stūrmanis, kopā ar kapteini Vītoli, pēc tam ar Līdaku. Bet tad čekisti attapās, ka cilvēks ar tik bīstamu uzvārdu – Spāde – nav laižams kuģot caur Dāņu šaurumu, tur ne viens vien mēģināja bēgt no padomju kuģiem. Un tēvs sāka strādāt Rīgas ostā par velkoņa “Smirniņ” kapteini. Man bija sava vietēja kapteiņa kajītē – zem tēva kojas bija atvilktnē, un tajā es gulēju! Kad mazliet paaugos, katru vasaru gāju par jungu. Viens no maniem pienākumiem bija turēt spodras visas misiņa detaļas – bet misiņš uz tiem vecajiem kuģiem bija visur! Kā šodien atceros – tas bija jāberž ar sasmalcinātu sarkano ķieģeli, kas sajaukts ar eļļu. Turklāt man katru dienu bija jānomizo vismaz spainis kartupeļu – komandā bija ap 20 cilvēku, un visus vajadzēja pabarot! Nekādos algu sarakstos jau es, protams, nebiju, taču katrā algas dienā vīri sametās, bija arī īpaša liste, kur vajadzēja parakstīties, un tā arī man bija alga – tāpat kā visiem pārējiem. Labi atceros, ka algas dienā mēs ar tēvu vienmēr gājām mājās caur konfekšu veikalu, un, mājās pārejot, es bija tas, kurš konfektes dalīja, pa vienai, lai visiem būtu vienādi – tētim, mammai, mazajam brālim un man! Bieži vien iznāca pēdējo konfekti ar asu nazi sadalīt vienādos gabalos – lai tikai būtu godīgi!”

Stūrmaņa diplomu Oskars Spāde ieguva 1977. gadā, jau pēc dienesta padomju armijā, pēc tam kļuva arī par tālbraucēju kapteini. “1984. gadā dzīve iegrozījās tā, ka paņēmu pie



sevis abas meitas – vienai bija septiņi, otrai seši gadi – un audzināju viņas viens. Dzīve, protams, radikāli mainījās – kāda vairs iešana jūrā ar diviem maziem bērniem! Taču man noveicās, Rīgas ostas kapteinis Konstantīns Gailiņš, īsts godavīrs, deva man darbu ostā. Vispirms Satiksmes dienestā, tad jau par loci, vēlāk kļuva par vecāko loci. Deviņdesmitajos gados, juku laikos, es strādāju trīs darbavietās, lai varētu uzturēt ģimeni. Tolaik akadēmijā trūka latviešu pasniedzēju, un Jānis Bērziņš piedāvāja darbu man,” atceras kapteinis.

Tas bija laiks, kad akadēmijai tikai nodots kuģis “Eduards Videnbaums”, un Oskars Spāde kļuva par mācību kuģa kapteini. “Izveidoju mācību centru “Kuģošanas drošība”, ievadu mācību priekšmetu “Kuģa darbi”. Puikām bija jāstrādā uz kuģa, jāveic visi darbi, un es prasīju disciplīnu. Ja nokavēji, tad uz kuģa vairs netiki. Prasīju, lai mati būtu savākti, kārtīgs apģērbs – un pats smaidīgs! Mamma sūdzējās Bērziņam, ka es mokot bērnus! Bet Bērziņš atbildēja – piedodiet, tas ir kuģis, un uz kuģa ir kapteinis, es tur nejaucos! Protams, ar mani nekad nevienam nav bijis viegli – es pēc horoskopa esmu Skorpions, turklāt vēl dzimis Pūķa gadā! Tātad mana devīze ir – kas nav ar mani, tas ir pret mani!” smejas kapteinis Spāde.

Viņš ir pārliecināts, ka kuģa kapteinim vienmēr jāspēj paredzēt vismaz piecus soļus uz priekšu, ir jāsaņū, no kuras puses draud nepatīkšanas un, protams, jāspēj uzņemties atbildību. Tas pats sakāms arī par labu loci.

“Mazliet vēlāk Tirdzniecības osta atdeva akadēmijai graudu pārkrāvēju. Vajadzēja izdomāt, ka noņemt visu aprīkojumu, kā pārbūvēt tā, lai to varētu izmantot mācībām. Tas man tiešām bija grūts un sarežģīts laiks. Taču šķiet, ka Dieviņš – esmu pārliecināts, ka viņš ir – man teica: ja tu visu izturēsi un ar visu tiksī galā, tad saņemsi visvērtīgāko dāvanu! Un tā arī notika – es satiku savu tagadējo sievu! Viņa mani audzina nu jau 26 gadus, ir mamma manām meitām un vecmāmiņa maniem mazbērniem. Un es jūtos laimīgs savā “Vecajā jūrnieka ligzdā”!”

Sarma Kočāne

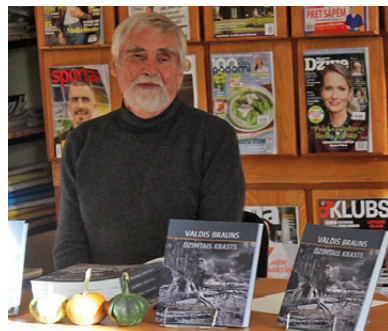
Salacgrīvā Nēģis svin svētkus kopā ar Valdi Braunu

Nēģu dienas rīts Salacas krastos atausa saulains un bez ierastā rudens lietus. Jau no paša rīta Salacgrīvas bibliotēkā interesenti pulcējās šāgada jubilāra Valda Brauna aprakstu un fotogrāfiju krājuma "Dzimtais krasts" atvēršanas svētkos. Pats mākslinieks vārdos bija paskops, jo, viņaprāt, visu jau izteic melnbaltais mākslas foto, ar kuru Meistars kopš 1966. gada priecē patiesas fotomākslas cienītājus. Daudz runātīgāks torīt bija pats Nēģis. Salacgrīvas nēģi, kā zināms, ir iekļauti Eiropas Savienības Aizsargāto produktu nosaukumu reģistrā. Rudens zveja šogad, kad Nēģu diena Salacas krastos tiek atzīmēta jau 14. reizi, ir viļņveidīga. Pirmā nēģu tača saimnieks un zvejnieks jau kurā paaudzē Aleksandrs Rozenšteins pēc vārda kabatā nemeklē: "Augusta sākumā, kad vērām vārtus kārtējai zvejas sezonai, nēģu bija maz. Tad uznāca vēji un lietus, tāda īsta "djorga", un nēģi skrēja iekšā Salacā itin kņāši. Nu atkal esam nolikti uz pauzes, ne tie vēji, ne tas ūdens līmenis upē." Tomēr, neraugoties ne uz ko, Salacgrīvā todien nēģu netrūka. Aleksandrs vienu uz oglēm ceptu nēģi tirgoja par 5 eiro gabalā (mārrutki uz ēdamgaldā par brīvu!), savukārt pilsētas centrā zivju apstrādātājs Armands Belasiķis (saimniecība "Pūcītes"), kas plašāku atpazīstamību ieguvis ar savu par Eiropas Savienības struktūrfondu atbalstu iegādāto mobilo zivju virtuvi, par piecīti tirgoja veselus trīs ceptos nēģus. Kā vienmēr Svētupes krastā uz tā vienīgā tača ciemiņus rosīgi sagaidīja Inese un Nikolajs Kolušķini, viņu uzņēmums IK "J.A.N.K.I." jau kuro gadu interesentus pārsteidz ar nēģu kulinārijas meistarsīkiem, tomēr vēl arvien vispieprasītākā esot nēģu soļanka, kurā netrūkst bagātīga deva apajmutnieku. Turpat netālu, pie viesu mājām "Vējavas", rīta pusē tika dots starts "Nēģu krosam", kas pulcēja vairāk nekā 200 dažādu vecumu dalībnieku, kuri bija apņēmības pilni no Svētupes krastiem nonākt līdz visiem trim Salacas nēģu tačiem, īpašu godu atdodot



Valdis Brauns un Gints Šimanis grāmatas "Dzimtais krasts" atvēršanas svētkos Salacgrīvas bibliotēkā.

vecākajam Annasmuižas dzelzsbetona tiltam Baltijā (1909) Vecsalacā un jaunbūvējamajam tiltam pār Salacu pilsētas centrā uz automaģistrāles "Via Baltica". Uzņēmēju kvartālā, ko tradicionāli veiksmīgi organizē Salacgrīvas tūrisma un informācijas centrs, saimniekoja viedā latvju saimniece Ruta Birkenberga, vēlreiz apliecinot, ka nēģu pagatavošanas receptu ir pulka, par ko pārliecinājamies jau pirms vairākiem gadiem, kad iznāca kuivižnieka Dzintra Kolāta veidotā pavārgrāmata "Nēģu bībele". Vietējo ražotāju tirdziņā blakus jau labi pazīstamajiem zīmoliem "Kurzenie GB" (Gundars Bernāts) un "Nēģis burciņā" (Uldis Rozenšteins) varēja ieraudzīt arī salacgrīvieša Jāņa Celmiņa (zvejnieku saimniecība "Rho-deus") gatavotos "Karatiskos nēģus" par 18 eiro puskilogramīgā plastmasas kārbā. Tiesa, nēģu apstrādātāji Salacgrīvā neslēpj, ka te netiek smādēti arī no Nemunas grīvas Lietuvā un Narvas Igaunijā atvestie nēģi, jo lielā pieprasījuma dēļ ne vienmēr pietiekot ar pašu nozvejoto. Viņi nav skaudīgi arī uz Gaujas zvejniekiem un Carnikavas nēģu cepējiem, ja vajadzīgs, krīzes situācijā cits citam izpalīdzot. Pa to laiku fotomākslinieks Valdis Brauns no bibliotēkas, kur viesi bija mīlojušies ar apetītīgu pīto klinģeri un jaudīgu kafiju, bija nonācis līdz pirmajam nēģu tacim pie Salacas, kur "Dzimtais krasts" autogrāfu stundā tika vērts vajā ar jaunu spēku. Te klātesošos kuplīnāja duets "Sandra", un vecākā gadagājuma nēģu entuziasti uzgriezta valsi nudien kā "Slāgermūzikas ballē".



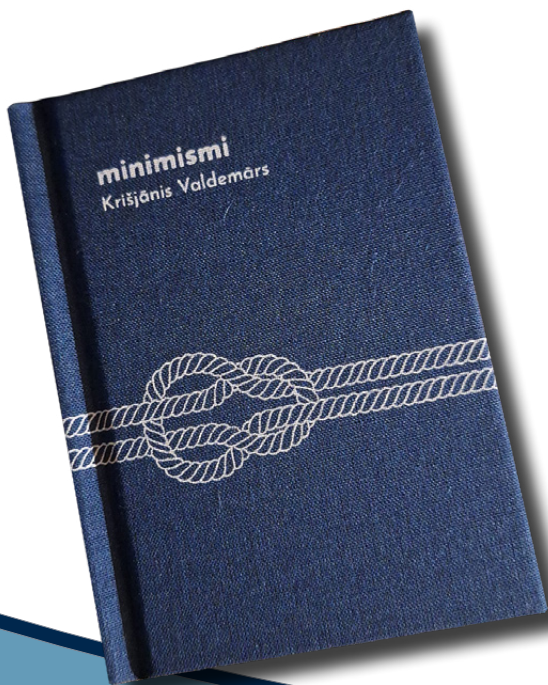
Valdis Brauns.

Kad Meistars savu bija teicis, viņu aplenca daiļais dzimums, lai lūkotos izslavētajos sievietes skaistuma cildinājumos, savukārt vīri taujāja pēc iepriekšējiem fotoalbumiem, kur to "plikumu" tomēr esot bijis vairāk. Lai nu kā – aprakstu un fotogrāfiju krājums "Dzimtais krasts", ko ar Zivju fonda finansiālu atbalstu izdevusi salacgrīviešu "Jāņa Lapsas piemiņas biedrība", nu bija atvērts arī Vidzemes krastā, par ko liels gandarījums arī šo rindu autoram.

Vēl tikai iesakām ielūkoties mākslas zinātnieka Jāņa Borga grāmatas noslēgumā publicētajā vērtējumā: "Valdis Brauns varēja mierīgi palikt pie ierindas fotogrāfa "mehānikajiem" uzdevumiem, taču acīmredzot iedzimtā vilkme uz tālākiem mākslas horizontiem un latvisku garīgumu jundīja jauneklī dailes alkas. Dažkārt to dēvē par Daukas dziņu – tiekties uz neizpētīto, vēl nezināmo, mainīties uz augšu. Ir jāatceras tā padomiski specifiskā tvana gaisotne, kādā tolaik nācās uzturēties mūsu sabiedrībai un tautai.

Radošam cilvēkam izvēle tur bija visai minimāla – doties ideoloģiskā kalpībā vai meklēt kaut iekšējus brīvības ceļus mākslā. Ja politiskā nozīmē latvji izrādījās visnotaļ pakļauti svešām interesēm, tad kultūra tiem vēl bija teju ka pēdējais nacionālās savdabības bastions, kur, lai arī zem cenzūras modrās acs, varēja atļauties kopt tautas gara vērtības. Valdis Brauns šo ceļu atrada un prata paust savu dailes vīziju un poētiku atklāti, deklarātīvi un atbilstoši mūsu mākslas labākajām tradīcijām. Tālab Valda Brauna fotogrāfiju "stūrakmeņi" ir estētisms un skaistums formas atklāsmē, ideālisms, dzejiskums – domas dzelmēs."■

Gints Šimanis



“Ai, cik jauki būtu, ja man divu roku vietā būtu četras, sešas vai pat astoņas rokas un diena 96 stundu gara! Tad varētu drošāki un ātrāki izvest savus tūkstošu tūkstošus plānus. Bet tagad jāapmierinājas ar to, kā iet.”

/Krišjānis Valdemārs/

minimismi

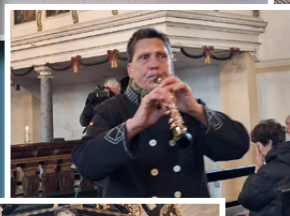
Krišjānis Valdemārs

Godinot Krišjāņa Valdemāra 200 gadu jubileju, Imanta Ziedoņa fonds “Viegli” izdevis grāmatu “Minimismi. Krišjānis Valdemārs” – īsu teikumu un lielu domu krājumu, kas izgaismo Valdemāra garīgo mantojumu.

Simboliski, ka grāmatas atvēršana 19. oktobrī notika Ēdoles baznīcā, kuras ģērbkambarī Krišjānis Valdemārs dibināja pirmo latviešu bibliotēku. Svētku dievkalpojumu vadīja mācītājs Mārtiņš Burke-Burkevics.

“Valdemārs bija jaunlatvietis un dižgars, kas redzēja latviešu tautu izglītotu, stipru un kā saimniekus savā zemē,” uzrunā teica fonda “Viegli” padomes priekšsēdētāja Žanete Grende.

Tieši Ēdolē dzima ideja par tautas izglītošanu, un Krišjānis Valdemārs bija viens no pirmajiem, kurš saprata valodas, izglītības un bibliotēku nozīmi tautas atmodā. Viņa darbs un uzskati kļuva par pamatu nacionālo augstskolu, bibliotēku un Latvijas valsts idejai.



Grāmatu “Minimismi. Krišjānis Valdemārs” var iegādāties fonda “Viegli” internetveikalā un Jāņa Rozes grāmatnīcās

The image features a large Latvian flag (red with a white horizontal stripe) waving across the top. Below it, a deep blue sea is visible with a white, foamy wake from a ship stretching from the bottom center towards the horizon. The sky is a mix of blue and white clouds, suggesting a bright day.

Sveiciens Valsts svētkos! Saules mūžu Latvijai!

Mūsu Baltijas jūra atrodas pašā Eiropas
vidū, un varam paredzēt, ka latviešu
tautas nākamība būs kupla un dižena.
Viss iesākums ir grūts, gals viegls –
tā runā sakāms vārds. Cerēsim un
mierīgākiem nākamajiem laikiem, uz
vienprātību draugu starpā – tad būs
latviešu nākamie laiki viegli.

/Krišjānis Valdemārs/