



# LATVIJAS JŪRNICĪBAS GADAGRĀMATA 2021



**LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA**

LATVIJAS JŪRNICĪBAS  
**GADAGRĀMATA**  
2021

29. grāmata

**RĪGA 2022**

Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga

Redaktore

Anita Freiberga

Tālr. 29229063

E-pasts: marnews@com.latnet.lv

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Pirmā vāka foto: Sarmas Kočāne

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, G. Dieziņa, S. Kočānes, A. Freibergas, N. Smalīnska, R. Mūrnieka, N. Ārgales, A. Auziņa foto un foto no Satiksmes ministrijas, LOTLP Reklāmas komisijas, Izglītības un zinātnes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras spēku, LTFJA, IMSC, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Latvijas Jūras administrācijas, Liepājas Jūrnieceības koledžas, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, Rojas ostas pārvaldes, Engures ostas pārvaldes, Rīgas brīvdostas pārvaldes, Ventspils brīvdostas pārvaldes, LSEZ pārvaldes, Skultes ostas pārvaldes, "Gulf of Riga Regatta", "Tēvijas Sarga", "Jūras Informācijas", Jūras spēku Mācību centra, Latvijas Zēģelētāju savienības, Jūrmalas pilsētas muzeja arhīva, kā arī foto no D. Rokjāņa, R. Gailiša, N. Dukša, I. Driksnes, L. Puriņas, L. Saulītes, L. Gobas, A. Miņina, N. Vilkausa, A. Uzkalna, I. Nartiša, U. Ozola, S. Vārpiņa, M. Kalmaņa, I. Hartikas, A. Abuzjarova personīgā arhīva.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, Aizsardzības ministrijas, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas, LSEZ, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrnieks” informācija. Latvijas Jūras administrācijas informāciju publicēšanai sagatavojusi Sarma Kočāne.

Rakstus publicēšanai sagatavojusi Anita Freiberga.

© „Latvijas jūrnieceības gadagrāmata 2021” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrnieceības savienība



# NO JŪRAS KRASTIEM NĀKAM MĒS

Teodors Spāde

No jūras krastiem nākam mēs  
Nest godu varoņgaram.  
Šis mūsu gaitas svētī Dievs,  
Lai svētīts tas, ko darām!  
Mēs Tevi pielūdzam,  
Par brāļiem aizlūdzam,  
Kas nāvē gājuši,  
Tev tuvāk kļuvuši,  
Par tautas lietu svēto.

Lai jaunus spēkus smeļamies,  
Šai svētā vietā stāvot!  
Tas varoņgars, ko devis Dievs,  
Lai nāk mums sirdī mājot!  
Lai mūsu TĒVIJA  
Stāv stipra, spēcīga!  
Ja būsīm nomodā,  
Plauks mūsu LATVIJA  
Un Dieva miers to svētīs.



## VĒSTURE ATKĀRTOJAS

Цітнік паўцелішанас ір  
ка рутас, кум мис не па-  
зіслам...

6. XI 74.

Згнус дот

Pagājis gads, klāt "Latvijas žurniecības gadagrāmata 2021", un grāmatu plauktos ieguls 29. grāmata, kas jau ierasti un tradicionāli aplūko aizvadītā gada notikumus, cenšoties aptvert gandrīz neaptveramo – visus tos notikumus, kas aizvadītajā gadā tieši un arī netieši ir saistīti ar jūru un žurniecību. Tomēr šoreiz gadagrāmata nedaudz pārkāpusi savu reglamentu – rakstīt tikai par aizvadītā gada notikumiem, jo 2022. gads ir iesācies ar tik satraucošiem notikumiem, kurus vienkārši nedrīkst nepieminēt. Karš. 2022. gada 24. februārī Krievija iebruka Ukrainā, bombardē pilsētas un ciemus, iznīcina ukraiņu dzīvi, slaktē bērnus un sievietes. Un tagad tik bieži dzirdētā frāze – vēsture atkārtojas – iegūst pavisam citu svaru. Pēdējos trīs četrus gadus nekādi neizdevās apklusināt iekšējo balsi, kad tā paredzēja – būs kaut kas sliktu. Gaiss bija elektrizēts, tad nāca Covid-19 un šķita, ka koronavīrusa pandēmija būs noņēmusi spriedzi, ka nekas sliktāks baltajā pasaulē vairs nevar notikt, karš nav iespējams, jo šodien, mūsdienu civilizētajā laikmetā, neviens ne uz vienu taču nešaus. Bijām kļūdījušies. Karš plosās tepat mūsu durvju priekšā, un ukraiņi mirst, lai dzīvotu mēs. Cerams, ka drīz, ļoti drīz šim ārprātam tiks pielikts punkts, iestāsies miers un Ukraina novāks kara drupas. Tomēr kara cirstās rētas dzīs ļoti lēni, brūces asiņos, tās atkal un atkal tiks uzplēstas. Vēl taču tā pa istam nemaz nav ne sadziedēti Otrā pasaules kara ievainojumi, ne aizmirstas PSRS zvēribas, ne rimušas 1941. un 1949. gada izsūtīšanas sāpes. Toreiz no Krievijas cieta un tagad no Krievijas cieš nevainīgi cilvēki. Vēsture atkārtojas.



Pēc kara pasaule būs mainījusies. Kāda tā būs? To pašlaik neviens nevar pateikt, to rādīs tikai laiks.

## LAIKS KĀ RĀDĪTĀJS

2021. gadā varējām atskatīties uz Latvijas atgūtās neatkarības 30 gadiem un arī uz Latvijas jūrmniecības veikumu. Pētot un analizējot, kas un kā noticis Latvijas jūrmniecībā trīsdesmit gadu laikā – no 1991. līdz 2021. gadam, pirmā doma, kas nāk prātā: vai tikai viss pulveris netika izšauts 1991. gadā, kad vajadzēja rīkoties, gan drīz vai katru dienu pieņemt svarīgus lēmumus un būt personīgi atbildīgam par visu, kas notiek. Tas bija tāds laiks, kad ikviens par Latviju domāja kā par kaut ko patiešām svētu, kad nežēloja savu laiku un spēkus, lai aizstāvētu un nosargātu.



Leģendārais Latvijas karogs uz leģendārās "Rēzeknes".

Sākot jau ar 1992. gadu, nemaz nerunājot par vēlākajiem gadiem, lēmumi ir nākuši grūti un sāpīgi, reizēm politiku lēmumi ir bijuši novēloti un rīcība pat kaitnieciska. Kāpēc tā notika? Atbilde ir gaužām vienkārša – notika privatizācija. Tika dalīta manta un ietekme, bija korupcija, un daudzi aizmirsa par 1991. gada cēlajām idejām. Kārlis Līcis, kurš deviņdesmito gadu sākumā bija valsts lietu ministrs (pēc reorganizācijas tā kļuva par tagadējo Valsts kanceleju) uzskata, ka pats svarīgākais ir nepārkāpt normas. "Nekad neesmu atļāvis pārkāpt normas, kuras kādreiz pats kā ministrs biju izveidojis. Vai tas ir privātais vai valsts darbs, ļoti svarīgi iekļauties likumu rāmjos. Un ne tikai rakstīto likumu,



Prezidents Guntis Ulmanis 1994.gada 21.jūlijā viesojas Kolkā. Tolaik vēl bija pamatotas cerības, ka Latvijas jūrmniecība tiks pacelta valsts politikas līmenī. Diemžēl cerības palika cerību līmenī.



bet arī morāles normu un sabiedrības likumu rāmjos," kādā intervijā teica Kārlis Līcis. "Deviņdesmito gadu sākumā bija jāprot sevi nostādīt arī attiecībā pret kriminālo vidi, jo tie, kuri klanījās un padevās, savu biznesu zaudēja, viņiem vienkārši to atņēma. Kurš bija stingrs un, neizsaucot karu, iespēju robežās ieturēja distanci, vēl tagad turpina strādāt, bet tie, kas saka, ka nekāda *jumta* vispār nebija, nerunā pilnu patiesību. Es zināju tādas naftas firmas, kuras bija noslēgušas līgumu pat ar mobilo pulku, kas tās apsargāja ar kalašņikova automātiem, bet arī viņiem bija zināmas problēmas. Tie, kas nodarbojās ar naftas biznesu, bija ļoti vien spiesti rēķināties ar bandītiskajām struktūrām."

Pēc trīsdesmit neatkarības gadiem paliek neatbildēts jautājums: cik daudzi no Latvijas sabiedrības un politiķiem var likt roku uz sirds un teikt, ka ir vismaz centušies nepārkāpt rakstītos likumus, morāles normas un sabiedrības likumu rāmjus?



## POLITIĶU MAČI

Kā atzīst daudzi ostinieki, deviņdesmito sākumā ostas bija pievilcīgas prievātajam biznesam, un tieši tāpēc tās nenomira un noturējās, bet valdības politikas trūkums noveda pie tā, ka ostu attīstība ir bijusi haotiska. Esam bijuši aculiecinieki tam, kā savulaik Ventspils zāģēja Rīgas zaru. Bijušais Rīgas brīvostas pārvaldnieks Leonīds Loginovs uzskata, ka viss, kas tagad tā saasinājies, patiesībā aizsācies jau 1998. gadā, kad viņš kļuva par Rīgas ostas pārvaldnieku. "Tieši tajā laikā Rīgas osta sāka jaunu pieeju attīstībai, saimniekošanas formai un metodēm, un tas ir fakts, ka līdz tam Rīgas ostu neviens īsti nopietni neņēma. Interesu pārdale starp Rīgu un Ventspili sākās jau 1990. gadā, un viss, kas ir noticis ar un ap Rīgas ostu, lielā mērā saistāms ar apzinātu ostas attīstības bremsēšanu. Kamēr Latvijā politiķi, ierēdņi un arī neprofesionāļi savā starpā ir plēsušies un skaldījuši matus, kaimiņi igauņi un lietuvieši savus attīstības projektus sekmīgi pratuši realizēt," uzskata Loginovs.

Deviņdesmito sākums Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās.





Diemžēl trīsdesmit gadu laikā politiskajā spēles laukumā nekas daudz nav mainījies, jo Latvijā politiķi, ierēdņi un neprofesionāli joprojām turpina neproduktīvo ņemšanos.

Kad 2021. gada vasara bija galā, ļoti atbilstoši Latvijas politiskajai gaisotnei vasaras sportiski sabiedriskās aktivitātes noslēdza tradicionālais "Krastu mačs": divdesmit četru stundu ilgā basketbola maratonā Daugavas labais krasts cīnījās pret kreiso krastu. Rīgas ostas 821. gadadienā bumbu spēlē tradicionāli ievadīja Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. Visai zīmīgi, ka izšķirošajā spēlē cits citam pretī stājās politiķi: gan tie, kas strādā Eiroparlamentā, gan tie, kas pieņem lēmumus mūsu Saeimā, gan arī ministri un pašvaldību deputāti. Gan kopā, gan viens pret otru spēlēja tie, kuri ikdienā, nostājušies pretējās pozīcijās, katrs principiāli pastāv uz sava viedokļa pareizību, tie, kuri daļa ietekmes zonas un lemj tautas likteni, kā arī tie, kuri reizēm nelabprāt viens ar otru sveicinās. Tagad visi kopā spēlēja vienu spēli, un katra komanda bija spiesta saspēlēties, lai sasniegtu mērķi – izcīnītu uzvaru. Protams, kāds arī mēģināja kādam no pretinieku komandas iesist dunku sānos un pagrūstīt, bet šoreiz tas notika spēles karstumā, nevis kā Saeimā, Ministru kabinetā vai pašvaldības sēdē svarīgu lēmumu pieņemšanas laikā, kad pragmatiska darba vietā ņem un sarīko bezjēdzīgu politisko grūstīšanos. "Mēs Latvijā neprotam saprātīgi risināt jautājumus. Ja kaut kas neiet tā, kā vajadzētu, tad visvienkāršākais ir visu aizliegt, nevis risināt pašu problēmu," intervijā saka advokāts Saulvedis Vārpiņš.

Visā visumā tieši tā arī ir, jo politiķi vēlas saglabāt politisko varu šodien, tāpēc nespēj pieņemt vajadzīgus, bet ne visai populārus lēmumus, domājot par kopējo valsts attīstību ilgtermiņā. Cilvēku muļķības, ierēdņu nekompetences un politiķu nepamatotu lēmumu dēļ esam nonākuši diezgan neapskaužamā situācijā. Cilvēki jūtas kā no laivas izmesti un īsti vairs nesaprot, kam ticēt, kam neticēt. Viņi nostājas *par* un *pret* pozīcijās, dusmojas cits uz citu, mēģina ar apvainojumiem, ko lieliski izmanto dažs labs deputātiņš, kurš, uzrāpies uz autobusa jumta, raida kosmosā iznīcinošus signālus. Un kamēr tauta tā nolaiž tvaiķu un plosās, diskutējot, piemēram, *par* vai *pret* vakcinēšanos, aizkulisēs rosās politiķi, lai šo situāciju prasmīgi izmantotu. Bet spēles laukumā politiķi izskatījās ļoti cilvēciski, un komentētāji teica, ka



Kopā būšana Jūras svētkos.



Par tiem, kas jūrā!

politiķu sportiskā meistarība pa divpadsmit gadiem, kopš notiek šādi “Kras-tu mači”, ir ievērojami pieaugusi, bet Ansis Zeltiņš, rezumējot divdesmit čet-ru stundu maratonu, teica: “Lai gan basketbols ir ciņa, pati svarīgākā tomēr ir kopā būšana.”

## KOPĀ BŪŠANA

Par kopā būšanu visus šos trīsdesmit gadus ir rūpējusies Latvijas Jūrnici-bas savienība, uz gada kopsapulcēm kopā aicinot dažādu paaudžu jūrniekus, kā arī atbalstot visu paaudžu jūrnieku salidojumus Ainažu jūrskolas muzejā. Un tas ir pavisam nopietni, jo citas jūrniciības sabiedrības kopā būšanas tradīci-jas palēnām ir izzudušas. Nav vairs modē sanākt kopā kuplā pulkā, lai kārtīgi nosvinētu Jūras svētkus, kā tas notika deviņdesmitajos, kad Rīgas Pasažieru ostā piestāja karodziņiem izrotāts ledlauzis “Varma”, kas bija atvērts apskatei, kad tika klāti svinību galdi, Daugavā bija noenkuroti Jūras spēku kuģi. Bet tās vairs ir tikai atmiņas, jo laiki mainās, un tieši tāpat mainās cilvēku paaudzes, vajadzības un attieksme. To, cik pati jūrniciības sabiedrība ir attālinājusies no kopīgiem pasākumiem, liecina kaut vai izlaidumi Latvijas Jūras akadēmijā. Kādreiz trīs rindas bija aizpildītas tikai ar viesiem vien, kuri par savu goda lietu uzskatīja piedalīties akadēmijas izlaidumā. Pirmajā akadēmijas izlaidumā klāt bija pat Valsts prezidents Guntis Ulmanis. Tagad reizēm īsti nevar saprast, vai jūrniciības nozares ļaudis vairs netiek aicināti, vai arī paši nevēlas piedalīties, tagad šķiet, ka katrs ir vairāk par sevi, viens otrs saka – nav laika. Bet varbūt pesimismam tomēr nav pamata, jo LJS jaunā paaudze ienes jaunas vēsmas, piemēram, sporta aktivitāšu veidā.



## PROFESIONALITĀTE

Godīgi sakot, itin visās jūrniecības jomās mums tiešām ir ļoti talantīga un labi izglītota jaunā paaudze. Pasaule pēdējo trīsdesmit gadu laikā ir mainījusies, tāpēc tagad vairs nav jāieiciklējas uz deviņdesmito gadu sākumā pausto vīziju: Latvijas jūrnieks uz Latvijas kuģa zem Latvijas karoga, jo šodien nav svarīgi, kur kuģis pierakstīts un zem kāda karoga kuģo, svarīgākā ziņa ir, ka starptautiskās kuģošanas kompānijas savu biznesu vada no Latvijas. Un šajā ziņā varam būt gandarīti, jo no Latvijas savu biznesu vada, piemēram, kuģošanas kompānija "RIX Shipping", kuras me nedzmentā ir 31 kuģis, un kuģošanas kompānija "LSC", kuras tehniskajā pārraudzībā ir 43 moderni tankkuģi, un šo floti vada profesionāla Latvijas izcelsmes apkalpe un krasta darbinieki, piedāvājot kuģu tehnisko vadību un apkalpes komplektēšanu. Kompānijā strādā 2000 darbinieku, lielākā daļa no tiem, protams, ir ar profesionālu jūrniecības izglītību, jo speciālā jūrniecības izglītība ir nepieciešama ne tikai tiem gandrīz 13 tūkstošiem tirdzniecības flotes jūrnieku, kuri strādā starptautiskajā kuģošanā, bet arī piecdesmit sešu Latvijā reģistrēto kruinga kompāniju darbiniekiem, četrdesmit divu kuģu aģentu kompāniju darbiniekiem un kuģu brokeriem, visiem tiem, kas strādā Latvijas ostu tehniskajās flotēs – uz ledlauža, velkoņiem, bunkurēšanas kuģiem, arī ločiem un ostas valsts kontroles inspektoriem. Latvijas Jūras akadēmijā kuģu vadīšanu un kuģu mehāniku apgūst topošie Latvijas Jūras spēku virsnieki. Bez jūrniecības izglītības neiztiek Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta ierēdņi, Latvijas Jūras administrācijas speciālisti, Latvijas ostu pārvalžu darbinieki. Tie ir speciālisti, kuri, pateicoties Latvijas Jūras akadēmijai iegūtajai izglītībai, sniedz profesionālus pakalpojumus un pārstāv Latviju starptautiskajās profesionālajās organizācijās – Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO), Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā (IHO), "The International Association of Ports and Harbors", HELCOM, "The International Ship Masters' Association", un šo uzskaitījumu varētu turpināt. Lai sniegtu pilna servisa kuģniecības pakalpojumus, ir jābūt profesionāli izglītotiem jūrniecības speciālistiem. Krišjānis Valdemārs ir teicis: "Visvairāk vajadzīgas zināšanas; tās pievelk vēlāk arī vajadzīgo kapitālu, kā magnēts pievelk dzelzi." Tā vien šķiet, ka Krišjānim Valdemāram



Latvijas Jūras akadēmijas mācību kuģi "Horizonts" un "Vilnis" Daugavgrīvā.



1994. gads. Kuivižu zvejnieks ļoti izteiksmīgi parāda savu attieksmi par valsts politikas attieksmi pret zvejniecību.



Reiz bija Kolkas osta.

vieglāk bija pārliecināt cariskās Krievijas valdību par nepieciešamību Latvijā atvērt 10 jūrskolas, nekā tagad panākt, lai brīvās un demokrātiskās Latvijas politiķi neiznīcina Latvijas jūrniecības izglītību, pievienojot Rīgas Tehniskajai universitātei Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu.

## IEGUVUMI UN ZAUDĒJUMI

Veidojot gadagrāmatu, LJS *WhatsApp* grupā, kurā ir aptuveni 40 dalībnieku, aicināju izteikt viedokli, kādi trīsdesmit gadu laikā bijuši ieguvumi un kādi zaudējumi piedzīvoti. Aicinājumam atsaucās tikai Roberts Gailītis, kurš izteica sa-

vu viedokli:

**“Ieguvumi:** atjaunota jūrnieku izglītības sistēma, kas gan, iespējams, tuvākajā laikā transformēsies; izveidota spēcīga Jūras administrācija; notikusi “Latvijas kuģniecības” privatizācija.

**Zaudējumi:** zaudēta zvejas flote, zvejošanas tradīcijas gājušas mazumā; zaudēta kuģu būve un remonts, kas nespēja iet līdzī laikam un nesaimnieciskas rīcības rezultātā gāja zudumā, bet “Latvijas kuģniecību” lieku gan pie ieguvumiem, gan zaudējumiem, jo šo uzņēmumu vajadzēja privatizēt, tomēr vienmēr jau lietas var izdarīt labāk un saimnieciskāk.”

Un tā ir balta patiesība: vienmēr var labāk. Te, lūk, ir 29. gadagrāmata, man šī ir tāda kā jubilejas gadagrāmata – 25., kuras tapšanā esmu piedalījies, liekot kopā faktus un skaitļus, izdzīvojot cilvēku uzticētos stāstus, pārdzīvojot par neveiksmēm un patiesi priecājoties par sasniegumiem. Jautājums, ko





vienmēr sev uzdodu: vai daudzu gadu laikā rakstītais ir kaut ko mainījis? Visticamāk, mainījis nav neko, ja nu vienīgi padarījis smagāku jūsu grāmatu plauktu, jo diemžēl nevienai publikācijai praktiski nav nekādas ietekmes uz politiķiem. Var rakstīt no rīta līdz vakaram, bet, ja kādas lietas būs politiski nolemtas, tad nelīdzēs nedz presē celta trauksme, nedz nozares speciālistu profesionāli pamatotais viedoklis.

2021. gadā jūrnieceības sabiedrība nenogurusi cīnījās un puda viedokli par jūrnieceības izglītības jautājumiem. Visticamāk, šī cīņa būs zaudēta, jo tāds ir politiskais lēmums. Un tas nav nekas jauns. Lūk, citāts no manas redaktora slejas laikrakstā "Jūras Vēstis" 1997. gadā (30. janvāris – 5. februāris): "Jūrnieceības sabiedrību satricināja paziņojums par "Latvijas kuģniecības" prezidenta Pētera Avotiņa atstādināšanu no amata. Par šādu lēmumu dziļā vienprātībā nobalsoja visi LK padomes locekļi. Notikušo varam uzņemt kā faktu, kuru komentēt nav mūsu kompetencē. Visu politisko peripetiju un jezgu sakarā prātā nāk kāda veca atziņa, ka pie pilnas blodas daudz draugu, bet pie tukšas – vairs nav neviena. Tad katrs skatās, kur atkal atrast kādu gardu kumosu." Vēsture atkal un atkal atkārtojas.

Vai šajos gados rakstītais ir kaut ko devis? Nezinu, kā jūs atbildētu uz šo jautājumu, ja vispār atbildētu, bet man noteikti ir devis. Esmu strādājusi kopā ar cilvēkiem, no kuriem varēju mācīties, ar kuriem kopā ir bijis interesanti, uz kuriem varēju paļauties. Un kur tad vēl sarunas, intervijas, diskusijas, kas, izlaistas caur prātu un sirdi, nonākušas pie jums. Ļoti gan gribētos ticēt, ka arī gadagrāmatas lasītājus rakstītais nav atstājis vienaldzīgus.

Anita Freiberga, gadagrāmatas redaktore



Pēteris Avotiņš. Šo bildi savulaik jokojot saucām par simts latu vērtu bildi.



# APKOPOTS JŪRNICĪBAS NOZARES 2021. GADA NOTIKUMU TOP 10

Šā gada sākumā jau desmito reizi Latvijas Jūras administrācijas darbinieki, kā arī citi jūrniecības nozarē strādājošie un ar nozari saistītie interesenti tika aicināti piedalīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā. Par svarīgāko nozares notikumu Latvijā pārliecinoši atzīta cīņa par jūrniecības izglītības autonomijas saglabāšanu.

Šogad atšķirībā no iepriekšējiem gadiem piedāvātie varianti bija tik dažādi, ka bija grūti izlemt, kādā secībā tie *topā* liekami, tādēļ tika rīkota anonīma aptauja, kurā JA darbinieki varēja balsot par aktuālākajiem no piedāvātajiem notikumiem. Pēc balsojuma izrādījās, ka vairāki ieguvuši vienādu punktu skaitu un daļa ieņemtās vietas.

## LATVIJĀ

1. Izglītības un zinātnes ministrija vēlas pievienot Latvijas Jūras akadēmiju RTU, bet jūrniecības nozare turpina cīņu par jūrniecības izglītības autonomiju.

2. Artūram Brokovskim-Vaivodam par ieguldījumu neatkarīgās Latvijas jūrlietu valsts pārvaldes sistēmas veidošanā, Latvijas Jūras administrācijas attīstībā un starptautiskās autoritātes nostiprināšanā piešķirts Ministru kabineta Atzinības raksts.

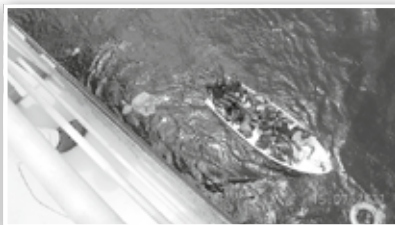


3.–4. Latvija pakāpusies uz 27. vietu Parīzes memoranda *baltajā sarakstā*.

3.–4. Hidrogrāfijas kuģim "Kristiāns Dāls" 20 gadi.

5.–8. Tiek pieņemtas Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam.

5.–8. Kapteiņa Daiņa Rokjāņa vadītā kuģa apkalpe izglābj 10 Hondurasas zvejniekus.





5.–8. Rīgas brīvostas pārvaldei piešķir prestižo starptautisko apbalvojumu “Energy Globe Award” par inovatīvu risinājumu vides aizsardzībā.



5.–8. Mūžības ceļos aizgājusi Ģertrūde Aniņa, Latvijas Jūras akadēmijas dibinātāja, ilggadējā Jūras administrācijas darbiniece un Latvijas pārstāve vides jautājumos IMO.



9.–10. Daugavgrīvas pludmalē tiek atskalots vēsturiska koka kuģa vraks.

9.–10. Izdota pastmarka “Irbes bāka”.

## PASAULĒ

1. Kuģis “Ever Given” bloķē Suecas kanālu.



2. Pirmais autonomais bezizmešu konteinerkuģis “Yara Birkeland” devies izmēģinājuma reisā Norvēģijas fjordos.

3. Covid-19 joprojām negatīvi ietekmē apkalpju maiņu uz kuģiem.

4. Konteineru trūkums un sastrēgumi Āzijas un Amerikas ostās.



5. Glāzgovā notiek COP26, viena no svarīgākajām konferencēm klimata pārmaiņu jomā kopš Parīzes nolīguma pieņemšanas.

6.–7. IMO aicina dalībvalstis noteikt jūrniekiem galveno darbinieku (*key workers*) statusu.

6.–7. Beramkravu kuģis “Aasfjell” – pirmais kuģis, kas darbojas ar hibrīdpiedziņu.

8. MSC gada nogalē kļūst par lielāko konteinerpārvadātāju pasaulē.

9. Pārskatītā HELCOM Baltijas jūras rīcības plāna (*HELCOM Baltic Sea Action Plan 2021*) apstiprināšana.

10. Pasaules jūrniecības 2021. gada tēma: “Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats”.■



## LSEZ PĀRVALDNIKS JĀNIS LAPIŅŠ PĀRTRAUČIS DARBA ATTIECĪBAS



2021. gada 29. novembrī Liepājas SEZ valde izskatīja un pieņēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka Jāņa Lapiņa iesniegumu par darba attiecību pārtraukšanu personīgu iemeslu dēļ. Liepājas SEZ valde par pārvaldnieka pienākumu izpildītāju iecēla pārvaldnieka vietnieku attīstības jautājumos Uldi Hmieļevski. Lai ievērotu labas pārvaldības principus, Liepājas SEZ valde nolēma pārvaldnieku izvēlēties konkursa kārtībā.■

## LIEPĀJAS OSTAI JAUNS KAPTEINIS



2021. gada 1. septembrī darba gaitas sākušais Liepājas ostas kapteinis Ojārs Zeizums oktobra beigās no šī amata atkāpās. Pašlaik ostas kapteiņa pienākumus pilda Gints Ažēns, kurš kopš 2013. gada 1. jūlija ir bijis Liepājas ostas kapteiņa vietnieks. 2022. gada 4. martā Gintu Ažēnu apstiprināja Liepājas ostas kapteiņa amatā.■

## PAR TRANSPORTA NELAIMES GADĪJUMU UN INCIDENTU IZMEKLĒŠANAS BIROJA DIREKTORI KĻŪST ANITA ŠĶINUMA



2021. gada 8. aprīlī valdība Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktora amatā apstiprināja Satiksmes ministrijas virzīto amata kandidāti Anitu Šķinumu. Satiksmes ministra izveidotā konkursa komisija, atklātā konkursā izvērtējot amata pretendentes uz Transporta nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktora amatu, par piemērotāko kandidāti atzina Anitu Šķinumu. Tika novērtēta viņas profesionālā pieredze jūras transporta nozarē, zināšanas



par civilās aviācijas, dzelzceļa un jūras transporta nozarēm, starptautiskajiem standartiem transporta negadījumu izmeklēšanas jomā, kā arī līdzšinējā darba pieredze.

No 2014. līdz 2021. gadam Anita Šķinuma ieņēma kuģa sardzes stūrmaņa amatu, 2017. – 2018. gadā bijusi lektore Latvijas Jūras akadēmijā. Anitai Šķinamai ir profesionālais bakalaura grāds jūras transportā, kas 2014. gadā iegūts Latvijas Jūras akadēmijā.■

## BRUNO ŠPĒLS IEGUVIS IHO SERTIFIKĀTU JAUNO HIDROGRĀFU APMĀCĪŠANAI

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



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

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



## GADA JUBILĀRI



### JŪRAS SPĒKU MĀCĪBU CENTRAM – 30

Jūras spēku mācību centrs izveidots 1991. gadā kā militāra mācību iestāde jūras robežsargu sagatavošanai. Kopš darbības sākšanas militārajā mācību iestādē tiek veikta Nacionālo bruņoto spēku karavīru individuālā apmācība. Ūdenslidēju mācību daļā un Jūrnieceības mācību daļā sagatavo labi trenētus, zinošus, motivētus, NATO standartiem un Nacionālo bruņoto spēku kvalifikācijas prasībām atbilstošus militāros jūrniekus.



### RĪGAS BRĪVOSTAS KOMPĀNIJAI "STREK" – 30

Kompānija "STREK" Rīgas brīvastā darbojas kopš 1991. gada 14. novembra, un tās darbība atbilst augstākajiem kvalitātes standartiem, ko apliecina ISO 9001:2008 sertifikāti. "STREK" specializējas ogļu, čuguna, koksa apstrādē, uzglabāšanā un pārkraušanā, tāpat kompānijas terminālis piemērots kokmateriālu un citu preču apstrādei.



### KOMPĀNIJAI "LAPA" – 30

Kompānija "LAPA", jūrnieceību darbā iekārtošanas un jūrnieceību apmācības uzņēmums, 2021. gada nogalē atzīmēja 30 gadu jubileju. 30 gadi – it kā nav daudz, bet, ja padomā, ka kompānija, kas dibināta 1991. gadā, ir piedzīvojusi gan kritumus, gan kāpumus, pastāvējusi un izturējusi visas krīzes situācijas kopā ar neatkarību atguvušo Latviju, tad kļūst skaidrs, ka šāda jubileja tomēr ir kaut kas īpašs! ■

## GADA RISKI

Cilvēkus visā pasaulē ir nogurdinājis koronavīruss, kas radījis pamatīgas problēmas arī starptautiskajiem jūras kravu pārvadājumiem, kuģu īpašniekiem, jūrniecekiem, un šo uzskaitījumu varētu turpināt. Tāpat problēmas sagādā jūrnieceību vakcinācija, taču bez vīrusa ir arī citi apdraudējumi, kas ietekmē jūras pārvadājumus, kuģus, ostas un cilvēkus. Pirmajā trijniekā noteikti ir ar kibernetizācijas draudiem saistītie riski, kas jo īpaši sevi pieteikuši Covid-19 laikā. Lieki būtu teikt, ka digitālajā laikmetā informācijas un datu drošības jautājumi ir kritiski svarīgi. Pat lielie IT uzņēmumi, kas izstrādā





sarežģītas programmatūras un risinājumus, interneta platformas un ierīces, bieži nespēj nodrošināt nepieciešamo kibernetikas drošības līmeni.■

## GADA ZAUDĒJUMS

2021. gadā Latvijas jūrnieceība zaudēja vairākus izcilus jūrnieceības darbiniekus, atjaunotās Latvijas jūrnieceības pamatlicējus: vienu no Latvijas Jūras akadēmijas un Latvijas Jūrnieceības savienības dibinātājām, pasniedzēju un jūras vides aizsardzības speciālisti Ģertrūdi Aniņu, vēsturnieci, ilggadēju Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģošanas nodaļas vadītāju, daudzu grāmatu un Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas autori Ilzi Bernsoni un jūrnieceības politikas veidotāju, kuģošanas drošības speciālistu tālbraucēju kapteini Valdi Dreimani.■

## GADA ATBRĪVOŠANA

Trīs Latvijas jūrnieceiki kopā ar citu valstu divpadsmit jūrnieceikiem mēnesi atradās Nigērijas pirātu gūstā. 11. aprīlī viņi tika atbrīvoti un 17. aprīlī laimīgi atgriezās mājās. Grūti pat iedomāties, ko pārdzīvoja paši jūrnieceiki un viņu tuvinieki. Tāpat negulētas naktis piedzīvoja arī kuģošanas kompānijas ļaudis, kas meklēja visus iespējamus ceļus un veidus, kā savus jūrnieceikus atbrīvot no gūsta. Tagad tankkuģis "Davide B" papildina drūmo statistiku par pirātu uzbrukumiem Gvinejas līcī, paldies Dievam, šoreiz bez letāla iznākuma.■

## GADA GLĀBŠANA

Latvijas kapteinis Dainis Rokjānis kopā ar kuģa "MTM Amsterdam" apkalpi 2021. gada 15. jūlijā pa ceļam no Jamaikas uz Gvatemalu izglāba 10 Jamaikas zvejniekus, kuri desmit dienas, kopš apgāzās un nogrima zvejas kuģis "Falling Star", bija atradušies glābšanas laivā jūrā.■



## GADA ABSURDS

Lai sniegtu kuģniecības pilna servisa pakalpojumus, ir jābūt profesionāli izglītotiem jūrnieceības speciālistiem. Krišjānis Valdemārs ir teicis: "Visvairāk vajadzīgas zināšanas; tās pievelk vēlāk arī vajadzīgo kapitālu, kā magnēts pievelk dzelzi." Lai gan tas varētu likties absurdi, bet tā vien šķiet, ka Krišjānim Valdemāram vieglāk bija pārliecināt cariskās Krievijas valdību par nepieciešamību Latvijā atvērt 10 jūrskolas, nekā jūrnieceības nozares profesionāļiem tagad panākt, lai brīvās un demokrātiskās Latvijas politiķi neiznīcina Latvijas





jūrniecības izglītību, pievienojot Latvijas Jūras akadēmiju un Liepājas Jūrniecības koledžu Rīgas Tehniskajai universitātei.■

## GADA VILŠANĀS

Latvijas jūrniecības nozares speciālisti un sabiedriskās organizācijas ir vilušās, ka Izglītības un zinātnes ministrija neieklasās speciālistu viedokli par to, kādai vajadzētu būt Latvijas jūrniecības izglītības sistēmai, un ar nožēlu secina, ka augstākajos gaitēnos Jūras akadēmijas un jūrniecības izglītības liktenis jau ir izlemts.

Vilies ir arī Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijas priekšsēdētājs Arvils Ašeradens, kurš gan bijis informēts par Latvijas jūrniecības senajām saknēm un tradīcijām, bet – ak vai! – šito vilšanos: izrādās, ka Latvijai nav savu kuģu un mūsu jūrnieki strādā uz ārzemju kuģiem! Tagad vēsturē, gluži kā akmenī, ir ierakstīta viņa epohālā prātula: “Latvijā nav kuģu, kāpēc mums ir vajadzīgi jūrnieki, kur tad mēs viņus liksim?” Viņaprāt, tikai loģisks un pareizs ir lēmums pievienot Jūras akadēmiju Rīgas Tehniskajai universitātei. Ka nav, lai nav! Un tas nekas, ka Jūras akadēmija sagatavo jūras speciālistus, kuri ar vienādiem noteikumiem līdzvērtīgi Anglijas, Dānijas, Vācijas jūrniekiem strādā uz starptautiskajiem tirdzniecības kuģiem, tas nekas, ka vairāk nekā 11 tūkstoši Latvijas jūrnieki gadā nopelna un Latvijā ieved apmēram 345 miljonus eiro.■

## PIRMS 30 GADIEM IZVEIDOTS PAŠVALDĪBAS UZŅĒMUMS “LIEPĀJAS OSTA”

Lai gan osta Līvas upes grīvā rakstos pirmo reizi pieminēta jau 1253. gadā un 1697. gadā pieņemts lēmums par Liepājas ostas izbūvi, 1991. gada 27. septembris ostai ir ļoti zīmīgs un svarīgs datums, jo pirms 30 gadiem tika pieņemts lēmums par Liepājas tirdzniecības ostas atjaunošanu un pašvaldības iestādes “Liepājas osta” izveidi.

“Deviņdesmito sākumā atbrauca vācu speciālisti un mums teica: nu, zini, te jums nekad nekas nebūs. Labi, ja pēc desmit gadiem sasniegsiet vienu miljonu tonnu gadā. Un mūsu valstsvīri piekritoši māja ar galvu, bet es viņiem jautāju: ko tad jūs gribējāt dzirdēt no vācu konsultantiem un speciālistiem? Vai tad viņi mums dos sakarīgus padomus? Kam šajā laukumā ir vajadzīgs vēl kāds spēlētājs? Gods kam gods, tolaik strādāja ļoti tālredzīgi pašvaldības darbinieki un ļoti laba valdība tai ziņā, ka vismaz netraucēja strādāt. Kad atbrauca satiksmes ministrs Andris Gūtmanis un jautāja, ko mums vajag, mēs viņam lūdzām tikai vienu – netraucējiet mums strādāt,” atmiņu ainiņas uzbur Eduards Raits.■





# JA HIDROGRĀFIJAS DIENESTA KUGIS "KRISTIĀNS DĀLS" IERĪNDĀ JAU 20 GADUS

Jau 20 gadus hidrogrāfijas mērījumi tiek veikti, izmantojot hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls". Kuģis būvēts Somijā 2001.gadā, un tas ir pirmais Latvijas brīvvalsts laikā uzbūvētais kuģis, kas paredzēts speciāli hidrogrāfijas vajadzībām. Pēc Latvijas hidrogrāfu projekta līdzīgi kuģi tika izgatavoti arī Somijas un Lietuvas hidrogrāfijas dienestiem. Kuģis var strādāt kā atklātā jūrā, tā seklos ūdeņos un osu akvatorijā. Mērījumu un pētījumu precizitāti garantē daudzstaru eholote, ar ko aprīkots "Kristiāns Dāls". 2020. gadā hidrogrāfisko mērījumu kuģim "Kristiāns Dāls" dokā Ventspilī tika veikts plānotais remonts – korpusa biežuma mērīšana, krāsošana, dzinēja apkope un citi plānotie darbi. "Kristiāns Dāls" tika aprīkots arī ar jauniem glābšanas ploštiem, tika veikta darbam nepieciešamās aparatūras pārbaudes un kalibrēšana.■



Kuģa krustmāte Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga kuģa kristībās 2001.gada 29.jūnijā kopā ar kuģa apkalpi – kapteini Juriju Rižkovu (no kreisās), kuģa mehāniķiem Nauri Gleglu, Valēriju Koroļovu un matrozi Robertu Streiču..



## TRADICIONĀLI GODINA KOMANDKAPTEIŅA HUGO LEGZDIŅA PIEMIŅU

Hugo Legzdiņa dzimšanas dienā 7. decembrī Lēdurgas kapos tika godināta zemūdenes "Ronis" komandkapteiņa piemiņa. Pasākumā piedalījās Jūras spēku kapelāns Dāvis Šterns, Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups un viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots. ■

## LIELI VĪRI RADA VĒSTURI UN IEJAUCAS TĀS NORISĒ

2021. gadā pagāja 130 gadi kopš miris Latvijas lielākais latvietis Krišjānis Valdemārs, kurš daudzās latviešu dzīves norisēs bija pirmais, bet vispirms jau viņu pieminam kā Latvijas jūrniecības un jūrniecības izglītības pamatlicēju.



2021. gadā pagāja 130 gadi kopš latviešu tauta kļuva bagātāka ar izcilu Latvijas Kara flotes komandieri, otro no trijiem Latvijas admirāļiem – Teodoru Spādi. ■

## LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

### PIEAUG ZEM LATVIJAS KAROGA REĢISTRĒTO KUĢU SKAITS

Pasaule pēdējo divdesmit trīsdesmit gadu laikā ir mainījies, tāpēc tagad vairs nav jāieciņklējas uz deviņdesmito gadu sākumā pausto vīziju: Latvijas jūrnieks uz Latvijas kuģa zem Latvijas karoga, jo šodien nav svarīgi, kur kuģis pierakstīts un zem kāda karoga kuģo, svarīgākā ziņa ir, ka starptautiskās kuģošanas kompānijas savu biznesu vada no Latvijas. No Latvijas biznesu vada kuģošanas kompānija "RIX Shipping", kuras menedžmentā ir 31 kuģis, un kuģošanas kompānija LSC, kuras tehniskajā pārraudzībā ir 43 moderni tankkuģi, un šo floti vada profesionāla Latvijas izcelsmes apkalpe un krasta darbinieki, piedāvājot kuģu tehnisko vadību un apkalpju komplektēšanu. Kompānijā strādā 2000 darbinieku, lielākā daļa no tiem, protams, ir ar profesionālu jūrniecības izglītību.

2021. gadā Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto SOLAS konvencijai atbilstošu kuģu ar bruto tonnāžu virs 500 (SOLAS kuģu) skaits pieaudzis no 29 līdz 40. No jauna reģistrēti 12 SOLAS kuģi, no reģistra izslēgts viens. SOLAS kuģu kopējā tonnāža pieaugusi no 145 683 līdz 180 388.

Latvijas Kuģu reģistrā pavisam reģistrēti 341 kuģis, tai skaitā kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote.





## VIENKĀRŠI IR JĀIET UN JĀTURPINA DARBOTIES

**“Gads ir pagājis ātri, lai arī liekas, ka zīmīgu notikumu nav, tomēr nav arī sajūtas, ka gads būtu pavadīts bezdarbībā. Bija darbs. Vislabāk LJS darbības pēdas ir redzamas LJS mājaslapā un *facebook* lapā,”** saka LJS valdes loceklis Roberts Gailītis. **“Tika organizēta piekrastes zvejas gudrību nometne, LJS mājaslapā sākām publicēt tālbraucēja kapteiņa O. Stimbāna atmiņas. Regulāri pulcējamies, lai LJS valdes sēdēs apspriestu gan ikdienas darbus, gan tās problēmas, ar kurām saskaras Latvijas jūrnieru nozare.”**

Pirmajā vietā, protams, bija cīņa par Latvijas Jūras akadēmiju un tās neatkarību. Jūrnieru sabiedrība ir aktīvi cīnījusies par jūrnieru izglītības autonomijas saglabāšanu, bet netiek ņemti vērā nekādi argumenti. Gan jūrnieru nevalstiskās organizācijas, gan darba devēji un darba ņēmēji, LatJA absolventi un studenti, gan Transporta un loģistikas nozares ekspertu padome vairākas reizes ar vēstulēm un rezolūcijām vērsās pie satiksmes un izglītības un zinātnes ministriem, Valsts kanceleijā un Ministru kabinetā, paužot kategoriskus iebildumus un uzsverot, ka nozare neatbalsta šādu jūrnieru izglītības sistēmas graušanu. Politika pāri visam. Ekspertu un jūrnieru speciālistu argumenti netiek uzklauti. Nav veikti ne pētījumi, ne risku analīze, netiek izvērtētas iespējamās problēmas ar starptautisko atzīšanu tuvākajā perspektīvā. Nelīdz arī nozari aizstāvošie raksti masu medijos. Tā vien šķiet,

ka akadēmijas rektore atbalsta pievienošanos IZM ir izvirzījusi mērķi to noformēt oficiāli līdz jaunas Saeimas vēlēšanām, kaut gan Augstskolu likums dod izglītības iestādēm laiku līdz 2024. gada beigām izvēlēties darbošanās modeli. Nekāda steiga netiek prasīta, un LatJA ir vienīgā iestāde, kura brīvprātīgi piekritusi priekšlaicīgi



Roberts Gailītis un Aleksejs Bogdaņecs Vecāku pludmalē.



zaudēt savu neatkarību. Arī Augstākās izglītības padome (AIP), bez kuras piekrišanas IZM nevar iesniegt pievienošanas dokumentus Ministru kabinetā, galu galā pieņēma lēmumu konceptuāli atbalstīt IZM, LatJA rektores un RTU kopējo ideju iekļaut akadēmiju RTU sastāvā, lai arī izteica zināmas bažas, sevišķi par nozares atbalsta trūkumu. Akadēmijas

piekrišana apvienoties ar RTU līdzī pavelk arī Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) pievienošanu RTU, kaut gan pati LJK neatbalsta šādu ideju un ir par nozares piedāvāto autonomijas modeli. Kā uzsvēr Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns, pārliecinošs jūrniecības sabiedrības vairākums bija un ir par jūrniecības izglītības autonomiju, apvienojot izglītības iestādes vienotā blokā, bet saglabājot savu izglītības vidi, kādā tiek sagatavoti nākamie jūras virsnieki.

“Nozare iesniedza savu skatījumu Izglītības ministrijai, bet diemžēl ministrijai ir citas intereses – iekļaut jūrniecības izglītības iestādes Rīgas Tehniskajā universitātē. Mūsu modelis neparedz nekādu pievienošanu, tas ir autonom un konsolidēts jūrniecības izglītības iestāžu modelis ar iespēju cieši sadarboties visām esošajām jūrnieku sagatavošanas iestādēm. Universitātes vide jeb ekosistēma, kā to tagad moderni dēvē, nav piemērota tādas īpašas profesijas



Deviņdesmito gadu sākumā aizsākās tradīcija – akadēmijas studenti godina Krišjāņa Valdemāra piemiņu. Tradīcijas tikai tad var pastāvēt, ja tās tiek uzturētas un turpinātas.



Antons Vjaters uzrunā LJS kopsapulces dalībniekus. Diemžēl Covid-19 pandēmijas dēļ jau divus gadus kopsapulces nav varējušas notikt klātienē.



## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Doma baznīcā iesvēta Latvijas  
Jūras akadēmijas karogu.



LatJA 2022.gada izlaidumā iznes  
akadēmijas karogu. Vai tas būs pēdējais  
izlaidums zem pašu karoga?

kā jūrniece pilnvērtīgai sagatavošanai darbam uz kuģiem jūrā,” pauž Jāzeps Spridzāns.

Jau vairākus gadus, bet jo īpaši pēdējo divu gadu laikā jūrniecības nozares speciālistu, sabiedrisko un profesionālo organizāciju, arī preses un katra jūrniecībai piederīga cilvēka uzmanības centrā ir bijusi jūrniecības izglītība. Un tagad esam nonākuši ļoti neapskaužamā situācijā, jo jūrniecības izglītība tomēr ir nolēmta iznīcībai. Intervijā satiksmes ministrs Tālis Linkaits uzsver, ka, salīdzinot sākotnēji plānoto variantu, kad Latvijas Jūras akadēmija nesaglabā pilnīgi nekādu autonomiju, bet kļūst par RTU fakultāti, ar pašreizējo variantu, kad Jūras akadēmijai ir visas iespējas strādāt un attīstīties, ir panākts milzīgs progress.

Tas, ka Jūras akadēmija, visticamāk, pārstās pastāvēt, nav nekāds pārsteigums, jo patiesībā akadēmija jau tagad nepastāv, bet tikai eksistē. Ļoti negribas atzīt, bet tas ir fakts, ka Jūras akadēmija pēdējo gadu laikā ir zaudējusi garu, bet uzvarai visvairāk ir vajadzīgs tieši gara spēks. Sarunās gan akadēmijas un jūrskolas pasniedzēji, gan studenti un 2021. gada absolventi pauž viedokli, ka Latvijas Jūras akadēmijai nav vadības, nav neviena, ar ko varētu runāt par pasniedzējiem un studentiem svarīgām lietām. Jūrskolas pasniedzēji ar nožēlu atzīst, ka ne jūrskolas, ne akadēmijas vadība nav ieinteresēta sadzirdēt pasniedzēju teikto, ka jūrskola tagad tiek izspiesta kā vēl nekad. Lai gan Bērziņa laiki neesot bijuši ideāli, tomēr pie rektora vienmēr varējuši griezties ar sasāpējušiem jautājumiem un idejām, jo rektors Bērziņš vienmēr bijis sasniedzams un



gatavs uz klausīt. Iespējams, ne vienmēr viss pozitīvi atrisinājies, bet bijusi sajūta, ka esi viena kolektīva neatņemama sastāvdaļa. Bēdīgi, ka akadēmijas labākais absolvents, jautāts, ko labu var pateikt par savu mācību iestādi, teica: "Paldies dievam, ka esmu no akadēmijas laukā!"



Daudzi ir vilušies, jo lielas cerība lika uz jaunievēlēto akadēmijas rektori Kristīni Carjovu, bet šīs cerības diemžēl nav piepildījkušās. Jūrnīcības sabiedrība uzskata, ka Jūras akadēmija būtu pelnījusi tādu vadītāju, kurš spētu apvienot un iedvesmot, vadīt un sadarboties, kurš būtu personība un ap sevi pulcētu personības. Lielā mērā iemesls tam, ka Jūras akadēmija teju zaudēs savu neatkarību, ir meklējams tieši šodienas akadēmijas pārvaldības stilā un stingras nostājas trūkumā.

## NĀKOTNE PAŠU ROKĀS

"Ja runājam par nākotni, tad ir daudz nezināmā, bet esmu pārliecināts, ka LJS noteikti turpinās darboties, turpinās iesāktās, kā arī sāks jaunas lietas un darbus, jo vienkārši ir darbi, kas jā dara," saka Roberts Gailītis. "Protams, galvenais uzdevums būs aktivizēt LJS darbību, lai biedri būtu ieinteresēti un varētu realizēt savas ieceres, lai LJS viņiem kļūtu par daļu no personīgās identitātes. Tikai Latvijas Jūrnīcības savienības biedru aktīva darbošanās un ieinteresētība ļaus šai sabiedriskajai jūrnīcības organizācijai, kurai jau ir solida vēsture un stabila tradīcija, turpināt augt un attīstīties.

Nākotnes darbība noteikti būs saistīta ar vairākām lietām: sadarbību ar citām organizācijām un institūcijām, ar tādu projektu īstenošanu, kas ļautu LJS darbā arvien vairāk un aktīvāk iesaistīties jauniem biedriem."

Roberts Gailītis uzsver, ka nav laika garām un plašām diskusijām par ikdienišķām lietām, vienkārši ir jāiet un jāturpina darboties, lai LJS turpinātu pastāvēt. Tomēr diskusijas par Latvijas jūrnīcības nozarei stratēģiski svarīgiem jautājumiem nākotnē noteikti tiks organizētas. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

LJG 2021



# GADAGRĀMATA SATUR KOPĀ JŪRNICĪBAS NOZARI

Pie 2021. gada jūnija emocijām pieder "Latvijas jūrnieru gadagrāmata 2020", kas 2021. gadā bija nodrukāta pāris mēnešus vēlāk nekā parasti. Nebija jāsteidzas ar izdošanu, jo marta beigās Covid-19 pandēmijas ierobežojumu dēļ jūrnieru sabiedrība nevarēja pulcēties uz Latvijas Jūrnieru savienības gada kopsapulci, kad gadagrāmatas atvēršana pieder pie dienaskārtības un vienmēr ir emocionāls notikums. Sazvanījās ar savu seno cīņu biedru Gintu, un parāva vaļā emocijas. "Vai tu to saproti, ka Jūrnieru gadagrāmata ir glābšanas riņķis mūsu jūrnieru sabiedrībai un nozarei?" Pirmajā brīdī domāju, Gints ir emocionāls, viņš pārspīlē, jo tā ir tikai kārtējā, 28. gadagrāmata, kas gan tur tik īpašs (isti, protams, tā nedomāju)! Tomēr Gintam taisnība. Gadagrāmata tiešām satur kopā jūrnieru nozari, apvieno un visiem parāda, ka jūrnieru nozare – Jūrnieru savienība, ostas, jūrnieru pārvaldība, jūrnieki, jūrnieru izglītība, Jūras spēki, arī Jūras svētki ir dzīvi, ka mums ir sen iedibinātas un jaunradītas tradīcijas, ka pie viena galda kopā sanāk senioru pieredze un jauno entuziasms un, lai cik tas būtu neticami, tiek izdotas pat grāmatas.



Vislielākais gandarījums, protams, ir cilvēku teiktais paldies. Mazdēls man jautā, ko tu, vecmāmiņ, dari, un es atbildu, ka rakstu gadagrāmatu. Pāiet pāris nedēļas, viņš atkal vēlas zināt, ko daru, un es joprojām rakstu gadagrāmatu. Trešo un ceturto reizi teikt to pašu ir mazliet komiski, bet ko citu teikt, ja tas ir fakts. Kādā intervijā dzirdēju, kā dziedātāja Olga Rajecka stāstīja: "Kad tikko sāku uzstāties uz lielās skatuves, mamma man jautāja:





kur tu, meit, stādā? Atbildēju, ka dziedu, viņa atmeta ar roku – to, ka tu dziedī, es zinu, bet ko tu strādā? Arī rakstīšana nevienam daudz neko neizsaka, tagad taču rakstīt prot visi, un tomēr paldies gadagrāmatas autoriem, kuri ne tikai katrs savā tēmā ir profesionālis, bet arī spēj interesanti to visu uzrakstīt. Īpašs paldies Valdai, kura padara autoru tekstus gludākus un literāri pareizākus, un Kasparam, kurš veido grāmatas maketu, bez viņiem gadagrāmata nemaz nevarētu tikt līdz drukāšanai, tāpat paldies tipogrāfijas cilvēkiem.

Kad gadagrāmata ir nodrukāta, vedam to pie lasītāja, protams, pa jūras krastu. Šajā ziņā mazdēls ir liels palīgs, stiepj smagās grāmatu pakas atspēries. Un visur – ostās, novadpētniecības muzejos, informācijas centros cilvēki, saņemot grāmatu, ir priecīgi un saka paldies, un šis paldies ir domāts visiem tiem, kuri sniedza intervijas, rakstīja, laboja, maketēja, drukāja un, protams, finansīāli atbalstīja. Un tad mazdēls beidzot saprot, ka laiks, kad esmu atbildējusi – rakstu gadagrāmatu, nav bijis kaut kas margināls, jo ir iznācis taustāms rezultāts, ko cilvēki novērtē. Patiesību sakot, priecājos arī par to mācību stundu, ko tīri praktiski saņēma mazdēls, kā saka latviešu sakāmvārds – sūrs darbs, saldi augļi.

Brauciens pa piekrasti ir svētīgs, tikšanās un sarunas ar piekrastes ļaudīm nostiprina pārliecību, ka Latvija nav tikai Rīga, jo 500 kilometru garajā jūras piekrastē ļaudis dzīvo, strādā un priecājas. Mūsu jūras krasts ir skaists un bagāts. Un tur ir tik daudz cilvēku, kuri pelnījuši sirsnīgu paldies par to, ka viņi uztur Latvijas kā jūras valsts garu, ar cieņu izturas pret senajām jūras tradīcijām un veido arvien jaunus projektus, lai jūrniecība nebūtu tikai tukša skaņa, lai tā būtu piepildīta ar bagātu saturu. Ostas – tā pati par sevi ir neapstrīdama Latvijas bagātība. Pērnavasar īpaši priecēja Engure un Pāvilosta, kas pārvērtušās līdz nepazīšanai. Lūk, tikai dažas pieturvietas 500 kilometru garajā skrējienā pa jūras krastu.■



Ginta Kuivižu "Mazvilņos" ziedpuķes un turas jūras gars.



## ENGURE

Vēl tikai pirms dažiem gadiem bija skumji domāt par to, kas notiek, pareizāk sakot, nenotiek Engures ostā. Kā nobružāta vēstures liecība ostas ūdeņos šūpojās vecais debarkaders.



Tagad Engures ostas teritorija ieguvusi pavisam citus vaibstus. Savu pienesumu Engurei, noliedzami, dod arī Engures Saieta nams, ko pēc remonta atklāja 2010. gadā. Šajā vietā savulaik bija viena no 10 Krišjāņa Valdemāra jūrskolām, bet tagad šeit mājvieta ir gan tūrisma informācijas centram, gan novadpētniecības muzejam. Kā saka Engures Saieta nama

vadītāja Jolanta Kraukle, nosaukt šo namu par muzeju esot pārāk pretenciozi,



bet ar novada vēstures pētīšanu un apzināšanu viņi, protams, nodarbojoties. "Engurē visi ceļi ved uz centru, kur ir Zušu parks. Tas izveidots pavisam nesen kā piemiņa laikam, kad jūrā gāja kārtīgi zvejnieki. Tagad par to liecina vairs tikai vecas fotogrāfijas un





atmiņas arī par to, cik plaši un vareni kādreiz tika svinēti Zvejnieku svētki. Arī tagad Jūras svētkus cenšamies sarīkot iespējami krāsainus, tomēr laiki ir mainījušies, cilvēki ir mainījušies, jāiet laikam līdzi. Engurē ilgus gadus bija jūrskola, kuras direktors bija Ēdelnieks. Viņš teica, ka izglītība dod iespējas, un izglītots cilvēks arī ir pats svarīgākais, tāpēc arī mēs savā Saieta namā cenšamies dot pienesumu.”

## MĒRSRAGS

Inga Hartika ir Mērsraga tūrisma un informācijas centra vadītāja, viņa vada arī ekskursijas un atzīst, ka cilvēkiem vislielākā interese esot par Mērsraga bāku.

Bet Mērsragā ir arī privātais muzejs, ko sauc par “Priedēm”. Muzeja un mājas saimnieks Gunārs Ozols jau ir cienījamā vecumā, bet nams ir pati senākā zvejnieku sēta visā Mērsragā, būvēta 1811. gadā.

Zvejnieku sēta tā bijusi līdz Pirmajam pasaules karam, jo līdz tam pamata nodarbe Mērsragā bija zvejniecība.



“Priedes” un to saimnieks Gunārs Ozols.



Zvejnieka dēls ir Mērsraga tūrisma un informācijas centra vizītkarte.



Mērsraga bāka.



Izrādās, ka pirms diviem simtiem gadu un vēl senāk, kad jauni cilvēki iepazīšies, viņiem tika piešķirts viens hektārs zemes par brīvu, pārsvarā mežs, ko pāris varēja izcirst, no kokmateriāla uzceļot sev māju. Tā radies arī šis nams, kurš kādreiz bijis pašā Mērsraga centrā. Toreiz cilvēki iepazīšies caur darbu – sievietes auda, vīrieši taisīja tīklus, un tādēļ arī vajadzējis namu, kurā pulcēties.

Šajā mājā dzīvojuši zvejnieki un tālu jūru braucēji, bet 1982. gadā īpašums pārgājis Gunāra Ozola rokās, un kopš tā laika saimnieks darbojies un joprojām to dara. Saieta nama niedru jumts, kas ļaujas aptaustīties, dod iespēju sasmaržot vēsturi un nojaust nama senumu. Savukārt pašā muzejā – tas, kas saistās ar jūru, piemēram, zvaigžņu karte, globuss, žiroskops, seno laiku telefons un vēl, un vēl. Vēstures mīļotājiem nūdien šeit varētu šķist interesanti.



### ROJA

Rojā zvejas kuģīši un zvejas osta lieliski sadzīvo ar jahtu ostu, jahtām un mazajiem *optimistiem*, bet jūlija otrajā sestdienā Roja kļūst par Jūras/Zvejnieku svētku galvaspilsētu. Neviens īsti nevar pateikt, kas tik īpašs notiek Rojā, jo arī citviet jūras piekrastē tiek rīkotas dažādas sacensības, dejošanas un

dziedāšanas, koncertē vietējie pašdarbnieki un sabrauc lielle mākslinieki no pašas Rīgas. Tomēr Jūras svētku sestdienā nav ko domāt par brīvu vietu kādā no viesnīcām vai viesu namiem. Kad jautāju svētku dalībniekiem, kāpēc viņi ir tieši šeit, atbilde skan – te ir īsta Jūras svētku aura.

### PĀVILOSTA

Pāvilostas pilsēta 2021. gadā svinēja trīsdesmito dzimšanas dienu. No 1879. gada līdz Pirmajam pasaules karam saukta par miestu, bet pirmās brīvvalsts laikā Pāvilsta Sakas pagastā bija bieži apdzīvota vieta. Par to visu stāsta Pāvilstas novadpētniecības muzejs.

“Veidot muzeju par vietējiem iedzīvotājiem sirdij tuvu un tūristiem pievilcīgu vietu, ar vietējo iedzīvotāju aktīvu līdzdarbību apzināt, pētīt un ar muzejiskiem līdzekļiem popularizēt Pāvilstas un vēsturiskā Sakas novada



kultūrvēsturi no vissenākajiem laikiem līdz mūsdienām, akcentējot personību lomu tajā,” ar šādu moto strādā Pāvilstas muzejs, un tādā pašā garā muzeju vada Irina Kurčanova.

Bet Pāvilstā cilvēki ne tikai vārdos ir Latvijas un jūrniecības patrioti. Ja vajag, viņi ir gatavi aizstāvēt mūsu valsti, kā tas bija 1991. gadā, kad 14. janvāra rītā autobuss ar 40 vīriem ieradās Rīgā izveidotā Barikāžu postenī Nr. 1 pie Pulvertorņa, kur tos jau sagaidīja brāļi Gunārs, Arvīds un Ojārs Stefani, kuri pavadījuši Pāvilstā savu bērnību un jaunību. “Nacionālajam partizānam Ojāram Stefanam tika uzticēta šā atbildīgā posteņa vadība. Divas nedēļas te pamatā atradās Pāvilstas un Sakas pagasta vīri un sievas, kopā ap 140 cilvēku, kuri mainījās ik pēc divām diennaktīm. Viens no viņiem, Dagnis Ozols, traģiskajā 20. janvārī uz Bastejkalna kanāla tiltiņa tika ievainots ar trim šāvieniem, par laimi, ievainojumi nebija dzīvībai bīstami. Pāvilstnieks Juozus Vaškus tajā naktī nesa ievainoto kinooperatoru un režisoru Andri Slapiņu,” stāsta Irina. Kā teicis kāds no barikāžu dalībniekiem, viņš uz barikādēm braucis, jo apzinājies savu pienākumu pret Latvijas valsti un tās iedzīvotājiem. “Cerēsim gan, ka tas vairs nekad nebūs jādara,” piebilda barikāžu dalībnieks.

## JŪRMALCIEMS

Jūrmalciems. Kurš vienreiz šeit bijis, noteikti atgriezīsies vēlreiz. Jūrmalciema biedrība “Jūrmalciema valgums” 2021. gadā ieguva Nīcas novada balvu nominācijā “Gada balva sabiedriskajā darbībā”.

“Jūrmalciemā 2021. gada vasara bija piesātināta, tā paliks atmiņā ar piedzīvotiem kvalitatīviem un emocijām bagātiem pasākumiem – Zvejnieku







## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Tiklu māja "Piestātne" Jūrmalciemā.

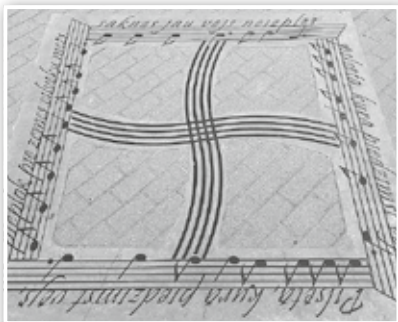
svētki, Mājas kafejnicu dienas, piekrastes zvejniecības dokumentēšana, izstādes un vasaras izskaņā Senās uguns nakts. Par spīti kovida apstākļiem tiklu māja "Piestātne" turpina izdzīvot savu stāstu, ir kļuvusi par pulcēšanās vietu tuviem un tāliem, popularizējot Jūrmalciemu, turot godā zvejniecības tradīcijas un Baltijas jūras nozīmi, kas, protams, nebūtu bijis iespējams bez Nīcas kultūras centra, biedrības "Jūrmalciema valgums" un

domes atbalsta, kā arī Attīstības nodaļas īstenotiem projektiem. Gan tiklu mājas atjaunošana, gan projekts "Tiklu mājas iedzīvināšana", kad tika iegādāts tehniskais aprīkojums, datortehnika un tik ļoti nepieciešamie galdi, tapis ar Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda atbalstu, kas iegūts, piedaloties Liepājas rajona partnerības atklātā projektu konkursā.

Īstenotie projekti paver iespēju pasākumus organizēt jaunā kvalitātē, kas dod gandarījumu, lepnumu un pārliecību, ka Jūrmalciems izdzīvos vēl daudz šādu un vēl labāku vasaru," saka "Jūrmalciema valgums" vadītāja Rasma Pāvella. "Par savu vidi jāgādā mums pašiem, neviens cits to nedarīs. "Piestātne" kopā pulcē gan vietējos, gan ciemos aicina viesus. Lai gan te bieži svilpo arī auksti vēji, mums visiem kopā ir silti."

## LIEPĀJA

Liepājā gadā notiek ap 600 dažādu kultūras pasākumu. Liepājas reģiona tūrisma informācijas birojs sadarbībā ar diviem Liepājas stāstniekiem un gidēm – Gunāru Silakaktiņu un Juri Raķi – piedāvāja iespēju ne tikai pilsētas ciemiņiem, bet arī pašiem liepājniekiem pirmoreiz apmeklēt kuģu dokus Liepājas





promenādē, kas padomju laikā bija slepens militārais objekts, kur tika remontēti padomju militārie robežapsardzes kuteri. Tā bija tikai viena no Liepājas promenādes pieturzīmēm, ko varēja apskatīt vairāk nekā divu stundu garajā nakts ekskursijā ar nosaukumu "Promenādes pieturzīmes". Izstaigājot Liepāju kopā ar gidiem, nodomāju, cik gan maz mēs zinām par vietām, kas šķiet tik pazīstamas. Liepājā iegādājos grāmatu "Liepu tēva teikas". Šo grāmatu var iegādāties tikai Liepājā. To var izmantot arī par savdabīgu pilsētas gidu, jo tās autors Valdis Siliņš ar humorīgiem stāstiem vada pa dažādām pilsētas vietām.



## AINAŽI

Nu jau divus gadus kovida ierobežojumu dēļ nav varējuši notikt tradicionālie jūrniece saieti Ainažos, arī paša muzeja apmeklējumi bijuši ierobežoti, bet tas jau nenožīmē, ka Ainažu jūrskolas muzeja meitenes sēž bez darba. Tiek likta kopā vēsture, kārtoti fondi un aprūpēts muzeja dārzs. Un top jauna izstāde "Mūsdienu jūras vilki".

Rakstniece Daina Avotiņa ir teikusi: "Jūra, arī šķietami rāma rādīdamās, nemaina savu nemiera pilno ritmu. Paisums – bēgums, paisums – bēgums... Tā mūždien. Mūžīgi.

Šajā ritmā jūras būtība un jēga. Ar saviem paisumiem un bēgumiem, ar katiem neaizsniedzamajām tāles robežām, ar noslēpumainību un vētrām, ar saules lēktiem un rietiem tā saukusi un vilinājusi ne vienu vien Dullo Dauku iet un meklēt.

Jūra liek cilvēkam arvien pēc kaut kā tiekties. Pēc kaut kā vairāk. Pēc kaut kā labāka. Pēc kaut kā dziļāka, skaistāka. Lai cilvēks nepārvērstos pašapmierinātā dzīves baudītājā, kurš prot tikai ņemt un neprot dot.

Kas ir laime? Manuprāt, tiekšanās – sasniegšana, tiekšanās – sasniegšana...

Paisums – bēgums. Cilvēks – jūra – zeme – debesis. Laime atrast isto vietu dzīvē. Tā teica viens no jūras ritma pilnajiem."

Ainažu jūrskolas muzejā izlasāms stāsts – reiz bija... reiz bija kuģi un vīri, kas, spītējot vētrām, vadīja savus buru kuģus, bet izstāde "Mūsdienu jūras vilki" – tas ir stāsts par šodienas drosmīgajiem kapteiņiem, stūrmaņiem, mehāniķiem, kuri ar pārliecību vada lieltonnažas kuģus pasaules jūrās un okeānos.



“Mūsu Vidzemes piekraste ir izaudzinājusi veselu jūrnieru paaudzi. Sākums bija Salacgrīvas jūrnierības koledža, uz kuru tāpat kā tajos tālajos Ainažu jūrskolas laikos mācīties gribētāji plūda no tuvas un tālas apkāmes. Un viņus visus vienoja jūras mīlestība. Daudzi no viņiem jūras mīlestību bija mantojuši no senčiem – jūrnieriem, zvejniekiem. Šo puīšu (arī meiteņu, viņu vidū ir divas meitenes) profesionālā izaugsme daļēji notika mūsu visu acu priekšā. Kā šodien atceros uzņēmīgo audzēkņu grupas no Salacgrīvas jūrnierības koledžas, kas katra mācību gada 1. septembrī pulcējās pie mums, Ainažu jūrskolas muzejā, un pēcāk vecajos Ainažu kapos atdeva godu jūrnierības celmlaužiem,” saka muzeja vadītāja Iveta Erdmane.

Bet ainažnieks kapteinis Ivars Brauns saka: “Mums, jūras rūdītiem, vienmēr ir bijis un būs svarīgi ievērot godaprātu un to nepazaudēt, neliekties dzīves vētru priekšā, jo tā ir darījuši mūsu senči – neliekušies, jo tikai tā var izdzīvot piekrastes smiltis, stāvēt taisni kā burinieku mastu priedes.”

Šoreiz izskrējām cauri dažām kultūras pieturām Baltijas jūras krastā, bet par saimnieciskām lietām lasiet pārējās gadagrāmatas lappusēs. Kad gadagrāmata ir nodrukāta, tā prasās nokļūt pie sava lasītāja, tāpēc atkal būs jājūdz uzticama *bēritis* un jādodas piekrastes valdzinājumā, lai atkal un atkal tiktos ar jūras, tradīciju un patriotisma apsēstajiem, protams, labā nozīmē.

“Nav nepiemērotu laikapstākļu, ir tikai nepiemērots apģērbs!” – tā daudzi na ikviens, kas mīl atpūtu pie dabas un kam nav svarīgi, vai viņu karsē vasaras saule, vai degunā kož ziemas sals. Arī mēs ar šiem vārdiem lietainā dienā kopā ar “Lauku ceļotāja” un Kurzemes plānošanas reģiona pārstāvjiem devāmies iepazīt Baltijas jūras piekrastes šarmu un burvību, veicot pārgājienu pa “Jūrtakas” maršrutu, iepazīstot vietējos ļaudis, degustējot kūpinātas zivis un visādi citādi iegūstot brīvības un miera sajūtu. “Latvija neapšaubāmi var lepoties ar garu un cilvēka roku maz skartu Baltijas jūras piekrasti. Tās skaistumu un vietām mežonīgumu ikvienam – aktīviem tūristiem, ģimenēm ar bērniem, dabas vērotājiem un citiem – vislabāk spēj parādīt “Jūrtaka”, garās distances pārgājiens, kas sākas Nidas ciemā Latvijas – Lietuvas pierobežā un finišē jau ārpus mūsu valsts robežām – Tallinas ostā Igaunijā,” tā doties ceļojumā aicina “Jūrtakas” ceļvedis. Nav variantu. Pievienojamies!■





## LATVIJA SVIN JŪRAS SVĒTKUS, LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS ĻAUDIS TRADICIONĀLI TIEKAS UZ KUĢIŠA "VECRĪGA"

Jūras svētki vienmēr notiek jūlija otrajā sestdienā, kad tiek godināta jūra, cilvēki un tradīcijas. Daudzviet piekrastē šie svētki vēl aizvien tiek dēvēti par Zvejnieku svētkiem, un šo svētku tradīcijas iet cauri ne tikai gadu desmitiem, bet mērojamas gadu simtos. Jūras svētki, kuros piedalītos gan jūras transporta darbinieki, gan zvejnieki, ostinieki un kara flotes jūrnieki, bija pirmā atjaunotās Latvijas Republikas jūras lietu ministra Andreja Dandzberga iecere.

Pirmo reizi tieši šādi Jūras svētki tika atzīmēti 1992. gadā Rīgā, bet tikai 2007. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētkus kā svinamu dienu ieraksta kalendārā – jūlija otrajā sestdienā.

Latvijas Jūrniecības savienības biedri, draugi un sadarbības partneri 10. jūlijā tikās uz kuģīša "Vecrīga", lai dotos ikgadējā izbraucienā, kopā svinētu Jūras svētkus un klausītos Antas Eņģeles dziedātās jūrnieku dziesmas.■





# JURNIECĪBAS SAVIENĪBAS LIELIE JUBILĀRI



Kapteinis Arvīds Buks 1. maijā  
svinēja 85. dzimšanas dienu.



## KAPTEINIS BUKS JOPROJĀM ENERĢIJAS PILNS

Kapteiņa Arvīda Buka cilvēka un darba mūžs ir novērtēts. 2018. gads viņam bija ļoti nozīmīgs, jo 3. maijā, dienu pirms Latvijas Republikas Neatkarības deklarācijas pasludināšanas gadskārtas, kapteinis no Valsts prezidenta Raimonda Vējoņa rokām saņēma augstāko valsts apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni. Jau 2010. gadā Latvijas Jurniecības savienības biedru kopsapulcē Ventspils brīvostas kapteinis Arvīds Buks saņēma LJS apbalvojumu "Par mūža ieguldījumu Latvijas jurniecības attīstībā" un arī Satiksmes ministrijas Pateicības rakstu, bet 2014. gadā Ventspils pilsētas dome novērtēja Arvīda Buka ieguldījumu pilsētas un ostas attīstībā, pasniedzot viņam balvu par godu Ventspils 724. dzimšanas dienai.

Saimniecībā "Buki" kapteinim Bukam rit spraiga dzīve, tur satiekas ģimenes četru paaudžu pārstāvji, kuriem vienmēr noder dzimtas vecākā padoms. 2018. gadā, kad Ventspils ostas kapteinis stafetes kociņu nodeva kapteinim Gunāram Trukšānam, viņš teica: "Ja man jautā, kā jūtas cilvēks, kas nostrādājis 64 gadus, varu atbildēt: kā sprinteris, kurš sprinta tempā



noskrējis garo distanci un tagad var noslaucīt sviedrus un atpūsties.” Taču arī tagad kapteinis Arvids Buks ir optimisma, enerģijas un cilvēciskas labestības piepildīts. Labu veselību un daudz prieka, kapteinī!

## LATVIJAS JŪRNICĪBAS GRANDU GUNĀRU ŠTEINERTU VILINA JŪRA

Gunārs Šteinerts – tālbraucējs kapteinis, Latvijas jūrnieceības darbinieks, Triju Zvaigžņu ordeņa kavalieris, Latvijas jūrnieceības likumdošanas pamatlicējs, Latvijas Jūrnieceības savienības dibinātājs, viens no Latvijas Jūras akadēmijas dibinātājiem un ilggadējiem pasniedzējiem, jauniešu burāšanas sporta atbalstītājs. Viņš ir viens no tiem Latvijas jūrnieceības grandiem, kura skatījums uz jūrnieceības atjaunotnes procesiem, Latvijas vajadzībām un šo vajadzību salāgošanu ar civilizētiem likumiem ir spējis pacelties pāri “piļu diķa žogam”, par ko gan viņam nācies arī ne mazums ciest.

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas ilggadējais valdes loceklis, Latvijas jahtas “Spaniel” īpašnieks tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts 2018. gada decembra sākumā saņēma Starptautiskās burāšanas mācību organizācijas (*Sail Training International / STI*) balvu par mūža ieguldījumu. Tā ir atzīnība un darba novērtējums, bet tas gan nenožīmē, ka kapteinis Šteinerts uz jūru turpmāk raudzīsies tikai no krasta. “Reizēm par sevi domāju, vai man vairs vajadzētu kratīties pa tiem vilņiem, bet jūra velk.”■



Anita Freiberga



# **LATVIJAS JURNIECĪBAS TRĪSDESMIT NEATKARĪBAS GADI**

**Domājot par 2021. gada Latvijas jurniecības gadagrāmatas centrālo tēmu “Latvijas jurniecība 1991 – 2021”, sāku šaubīties, vai ir prātīgi atkal un atkal cilāt senas lietas, domāt par aizgājušo laiku, uzdodot jautājumu – kādi tad šajos 30 gados bijuši ieguvumi un zaudējumi? Tā kā šis ir jau 29. grāmatas laidieni, tad šķiet – viss, tēma jau varētu būt izsmelta, jo ikkatru gadu tās veidotāji ir pētījuši un analizējuši, aprakstījuši un uzklāsuši, cilājuši arhīvus un paši veidojuši arhīvus. Tā vien liekas, ka nav bijis tāda notikuma, kas nebūtu aprakstīts iepriekšējo gadu gadagrāmatās. Esam sekojuši likumu tapšanai un privatizācijas likločiem, kuģu būvēšanai un nelaimēm uz jūras, izglītības ieguvumiem un zaudējumiem. Ir uzklāsuši ministri, ostu vadītāji, ierēdņi un biznesmeņi, kuģu kapteiņi, vecākie mehāniķi un Jūras spēku virsnieki, un vēl un vēl.**

Tomēr ir viens arguments, kas liek aizdomāties par to, ka, raugoties nākotnē, nevajadzētu aizmirst vēsturi, jo ne velti mēdz teikt, ka vēsture atkārtojas. Tas vēl jo aktuālāk ir tagad, kad Ukrainā plosās drausmīgs, prātam neaptverams karš, kad no Krievijas nežēlīgās un vardarbīgās agresijas iet bojā Ukrainas cilvēki – grūtnieces un bērni, jauni un veci, kad tiek sabombardētas slimnīcas, skolas un bērnudārzi, no zemes virsas tiek noslaucītas pilsētas un iznīcināti vēstures pieminekļi! Kad Krievija visai pasaulei piedraud ar atombumbu un tās neprātīgais prezidents ir gatavs nospiegt sarkano pogu. Kā tas var notikt 21. gadsimtā! Bet ukraiņi ir stipri, viņi izrāda nepieredzētu varonību un ir gatavi atdot dzīvību par savu zemi un nākotni.

Latvijas aizsardzības ministrs Artis Pabriks kādā intervijā ir teicis: “1920. gadā Latvijas robežas noteica Brīvības cīņu iznākums, un Padomju Krievija solījās tās mūžīgi respektēt. Diemžēl jau 20 gadus vēlāk šis solījums tika laužts, Latviju okupēja Padomju Savienības karaspēks, un uz daudziem gadu desmitiem Latvija tika izdzēsta no pasaules kartes. Pirms 30 gadiem mūsu tauta spēja atjaunot Latvijas neatkarību un, spītējot daudziem, atkal iemirdzēties pasaulē brīvo tautu lokā. Okupācijas laikā esam dārgi maksājuši par zaudēto neatkarību, tāpēc pēdējos mēnešos, sastopoties ar Baltkrievijas un tās atbalstītāju organizētajiem hibrīdubrukumiem mūsu, kā arī Lietuvas un Polijas robežām, esam apņēmuši pilni nosargāt gan pašu robežu, gan arī savas vērtības un tiesības dzīvot brīvi Latvijā tā, kā mēs to vēlamies.



Vienlaikus mūsu uzdevums ir trīskāršs, jo mūsu austrumu robeža ir arī Eiropas Savienības un NATO ārējā robeža. Tas nozīmē, ka mēs iestājamies arī par šo organizāciju tiesībām, vērtībām un interesēm un esam tiesīgi pretī saņemt šo organizāciju atbalstu, ja nepieciešams. Šobrīd mēs esam viducī vienai no pēdējo gadu desmitu nopietnākajām krīzēm, bet, ja mums izdosies saglabāt racionālu pasaules skatu, nepakļauties caurkritušu diktatoru šantāžai, tad mēs varam cerēt, ka Eiropa kļūs spēcīgāka un līdz ar to arī spējīgāka līdzsvarotāk iestāties par vērtībām, uz kurām ir balstījusies Eiropas civilizācija un kuras no mums ir pārņēmusi liela pasaules daļa.”

Aprīņojot Ukrainas tautas izturību un varonību, aizsardzības ministrs uzdeva retorisku jautājumu: cik ilgi mēs, ja, nedod dievs, rastos tāda vajadzība, būtu gatavi sēdēt ierakumos? Manuprāt, lieliska atbilde uz šo jautājumu ir 1991. gada janvāra barikādes.

## FRAGMENTS NO 30 GADU SENAS PAGĀTNES BEZ KOMENTĀRIEM

No LJG 1991: “1991. gada janvārī pūta spīvi vēji, bet atmosfēra Latvijā bija nokaitēta. Zvejnieku kopsaimniecības vīri devās aizsargāt Latvijas televīziju un televīzijas torni, ar saviem kuģiem aizšķērsojot svarīgos ūdensceļus Daugavā. Bija jāstāv un vajadzības gadījumā arī jākrīt, aizsargājot atdzimstošās Latvijas Republikas drošību un neatkarību. Viens no Latvijas Jūrnieceības savienības dibinātājiem Gunārs Ross 1991. gadā teica, ka 1919. gada oktobrī Latvijas brīvības cīnītāji mazos upju kuģiņos forsēja Daugavu pie Bolderājas un deva izšķirošu triecienu Bermonta karaspēkam, tāpēc neoficiāli šo epizodi varot uzskatīt par Latvijas Kara flotes dzimšanu, un izteica cerību, ka neapbruņoto zvejas kuģu nostāšanos aizsardzības ierindā 1991. gada janvārī pret iespējamo spēcīgi apbruņoto un apmācīto pārspēku varēs atzīmēt kā Latvijas Otrās Republikas kara flotes atdzimšanas sākumu. Diemžēl nav foto liecību par šiem notikumiem, bet, par laimi, ir saglabāties rakstisks materiāls.

1991. gada 14. janvāra priekšpusdiena. Atsaucoties Latvijas Tautas frontes aicinājumam aizstāvēt svarīgos objektus Rīgas pilsētā, Latvijas Jūrnieceības savienība iesaistījās aizsardzības pasākumā. No Mangaļsalas zvejas kuģu flotile devās augšā pa Daugavu loču kuģa “Lotos-2” vadībā ar kapteini Oskaru Spādi stūres mājā. Ķīļa līnijā sekoja zvejnieku saimniecības “Auda” zvejas kuģi: “MSTB-6640” – kapteiņi J. Veiss, L. Jurgelāns, komandas vīri J. Innuss, K. Kolbergs, Spalvainis un A. Beinarovičs; “MSTB-6644” – kapteiņi O. Plaudis un N. Šatunovs, komandas vīri I. Ziediņš, I. Bricis, G. Plaudis un V. Griestiņš; “MSTB-6649” – kapteiņi V. Eiduks un G. Voronovs, komandas vīri I. Vilnis un J. Kačkāns; “MSTB-6652” – kapteiņi K. Čunka un M. Sproģis, komandas vīri J. Rūsiņš un U. Pētersons; “MSTB-6653” – kapteiņi H. Prombergs un A. Timms, komandas vīri J. Zīmelis un A. Palkavnieks; “MSTB-6655” – kapteiņi P. Innuss un





V. Grēviņš, komandas vīri J. Vāveris, L. Veiss, H. Šulmeistars un J. Caune; ūdenslīdzēju darbu izpildes kuģis "Mūsa" – kapteinis Genādijs Isačenko un mehāniķis Aivars Zaržeckis; Mangaļsalas ostas velkonis "Maiga", kuru vadīja maiņas kapteinis Z. Upītis, U. Laudurgs un A. Dērmānis, mehāniķi J. Rēders, O. Lācis un V. Kļaviņš – šis bija sakaru kuģis.

Zvejnieku saimniecības "Auda" flotes darbības koordinēšanā piedalījās flotes galvenais kapteinis Kārlis Kleins, jūras inspektors Laimonis Abzolons, kapteinis un flagmanis Ivars Mērnīeks, sakaru dienesta vadītājs Aivars Puriņš un peldošā doka vadītājs Ivars Ross. Operatīvajā sanāksmē svētību saimniecības darbībai ekstremālajos apstākļos deva saimniecības vadītājs Gunārs Saltais.

No zvejnieku saimniecības "Uzvara" flotilei pievienojās zvejas kuģis "MSTB-6621" kapteiņa M. Zariņa vadībā; "MSTB-6666" – kapteinis L. Kaijaks; "MSTB-6624" – kapteinis P. Gasiņš; "MSTB-001" – kapteinis M. Krūmiņš, flotes palīgdienesta kuģis "Zibens" kapteiņa V. Līča vadībā. Zvejnieku saimniecības "Uzvara" flotiles darbību koordinēja kapteinis Pēteris Brokāns.

No 1991. gada 17. janvāra sardzē stājās arī zvejnieku saimniecības "Banga" divi kuģi un divas vienības no zvejnieku saimniecības "1. Maijs".

Īpaši jāatzīmē Latvijas Republikas Upju kuģniecības velkoņi un viņu komandu vīri, kuri stājās Zaķusalas televīzijas sardzes dienestā jau 13. janvāra vakarā. Tie bija velkoņi "Andrejs Upītis", "Imants Sudmalis" un "Pēteris Stučka".

1991. gada 14. janvāra dienas vidū zvejas kuģu flote ieņēma pozīcijas Daugavas labajā krastā starp tiltiem. Flagmaņkuģis "Lotos-2" un "MSTB-6652", kā arī Upju flotes velkoņi ieņēma pozīcijas Zaķusalas televīzijas centra sardzei un tika pakļauti Zaķusalas aizsardzības štāba rīkojumiem. Kuģu darbības koordinācija tika uzticēta Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāja vietniekam Ivaram Rosam.

Kuģu vadītāji saņēma operatīvo darbības plānu. Kuģu vienības, kas bāzējās Daugavas labajā krastā, tumsai iestājoties, aizšķērsoja Daugavas upi visā platumā, kuģiem nostājoties uz enkuriem un novelkot tērauda troses no viena krasta uz otru krastu. Šo operāciju vadīja zvejnieku saimniecības "Auda" flotes galvenais kapteinis Kārlis Kleins un Latvijas Republikas Zivsaimniecības ministrijas kuģošanas drošības dienesta vadītājs Bruno Zeiliņš. Ņemot vērā, ka situācija varēja mainīties jebkurā mirklī, no kuģu komandām tika noorganizētas zemessargu vienības, kam atkarībā no situācijas bija jāstājās svarīgo objektu sardzē. Latvijas zvejnieki tolaik godam pildīja savus cilvēka un pilsoņa pienākumus."

## TRĪSDESMIT NEATKARĪBAS GADI ŽURNĀLISTU ACĪM

1991. gada vidū vēl nebija sakārtots Latvijas un Krievijas robežjautājums, tāpēc Latvijas robežas joprojām sargāja svešas valsts karaspēks, pasaules Kuģu reģistrā vēl nebija atjaunots Latvijas karoga statuss, bet Latvijas ostām tikai



tapa nolikumu projektu pirmie uzmetumi, tāpat vēl nebija skaidrības par ostas kapteiņu dienestu pārvaldību. Tolaik Latvijas Jūrniecības savienība tikko bija izveidojusi pirmo neatkarīgo kuģošanas kompāniju "Hanza", kas organizēja kravu pārvadājumus no Rīgas uz Angliju, Beļģiju un Holandi, un šai līnijai deva simbolisku nosaukumu – "Māras līnija".



"Akadēmiķis Bočvars".

1991. gadā tikko bija izveidots Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments, un tā direktors Gunārs Šteinerts nenoguris strādāja savā kabinetā, lai izveidotu sistēmu, noteiktu pakļautību, kā arī reglamentētu tiesības un pienākumus. Bija vajadzīgs Jūras kodekss.

Vēl tikai bija sākusi skoloties jaunā jūrnieku paaudze, kas pasaulē lepri varētu nest Latvijas vārdu. Gunārs Šteinerts tolaik esot sapņojis, ka Latvija varētu nopirkt kuģi, kas pasaules jūrās un okeānos nestu lielā Krīšjāņa Valdemāra vārdu.

1991. gads vēsturē ir ierakstīts kā gads, kad notikumi attīstījās neiedomājami strauji, jautājumi tika skatīti un lēmumi pieņemti neiedomājami ātros tempos.

Viens no svarīgākajiem notikumiem bija "Latvijas jūras kuģniecības" pārņemšana Latvijas pārvaldībā. Šo notikumu īpaši ir vērts pieminēt, jo bez "Latvijas kuģniecības" nav iedomājama atjaunotās Latvijas ekonomika, politika, sadzīve, prese, svētki un visa jūrniecība. Tieši tāpat kā jūrniecība nav iedomājama bez tiem cilvēkiem, kuri bija kuģniecības vadībā.

## ZELTA VĒRTĀ "LATVIJAS KUĢNIECĪBA"

1991. gada jūnija vidū "Latvijas jūras kuģniecības" kuģi oficiāli vēl piederēja PSRS un peldēja zem sarkanā karoga. 15. jūlijā, vēl pirms augusta puča, notika LR satiksmes ministra Jāņa Janovska un PSRS jūras flotes ministra Volmera pirmā tikšanās, kurā parakstīja protokolu par komisijas izveidošanu, lai izskatītu jautājumu par PSRS Jūras flotes ministrijai pakļauto uzņēmumu pārvaldīšanu un īpašuma formām Latvijā, kā arī par Rīgas jūrskolas nodošanu LR Tautas izglītības ministrijas pārziņā. Ja gada vidū vēl tikai notika sarunas un nebija skaidrības, kas būs ar lielās kuģniecības kuģiem, tad jau 29. augustā tika paziņots, ka "Latvijas jūras kuģniecību" turpmāk sauks par "Latvijas kuģniecību". Satiksmes ministrs Jānis Janovskis par kuģniecības direktoru iecēla Pēteri Avotiņu,



par viņa vietnieku kapteini Imantu Vikmani. Tajā pašā dienā notika Kuģniecības padomes sēde, kurā paziņoja par pāreju LR pakļautībā, bet jau 27. augustā uz Latvijas kuģiem tika noraidīta satiksmes ministra Janovska vēstule, kurā viņš izskaidroja situāciju un aicināja visus jūrniekus mierīgi turpināt darbu. Vēstulē bija teikts, ka visus "Latvijas jūras kuģniecības" kuģus pārņem LR Satiksmes ministrija un to pakļautība PSRS Jūras flotes ministrijai tiek anulēta.

"Šādas pārmaiņas notikušas tāpēc, ka līdzšinējais kuģniecības priekšnieks Jurijs Paderovs bija stingrs PSRS valdības politikas izpildītājs. Viņš piekopa republikas valdības interesēm diametrāli pretēju politiku," 1991. gada septembrī intervijā laikrakstam "Jūras Vēstis" teica satiksmes ministrs Janovskis.

Izrādījās, ka Paderovs, apejot Satiksmes un Ekonomikas ministrijas, Jūrniecības un Konvencijas departamentus, PSRS Finanšu ministrijā centās pierēģistrēt jaunizveidotu akciju sabiedrību, lai no Latvijas jurisdikcijas aizvestu visus kuģniecības kuģus. Mūsējie laikus reaģēja, un Paderovam nekas no iecerētā neizdevās.

"Izvēloties Pētera Avotiņa kandidatūru kuģniecības vadītāja postenim, rēķinājāmies ar viņa kvalifikāciju un profesionālajām īpašībām. Pēteris Avotiņš ilgi strādājis par kapteiņa otro palīgu, viņš ir izveidojis firmu "Hanza". Viņa pirmais vietnieks Imants Vikmanis ilgus gadus bijis tālbraucējs kapteinis un arī pirms tam strādājis par kuģniecības priekšnieka vietnieku," tajā pašā intervijā teica Janovskis.



Pēteris Avotiņš.

Atjaunotās Latvijas satiksmes ministrs Jānis Janovskis, starp citu, vienīgais, kurš pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas no iepriekšējā Ministru kabineta saglabāja savu portfeli, rīkojās droši, izlēmīgi un principiāli un būtu paveicis vēl daudzas labas lietas, bet diemžēl viņa dzīve traģiski aprāvās autokatastrofā 1992. gada janvārī.

Tūlīt pēc stāšanās amatā pirmajā intervijā laikrakstam "Jūras Vēstis" Pēteris Avotiņš bija pavisam atklāts un teica, ka "Latvijas kuģniecību" (LK) gaida lielas pārmaiņas, un vispirms tās notiks tieši kadru jautājumos. "Esmu atnācis ar ļoti mazu komandu – sevi un savu pirmo vietnieku tālbraucēju kapteini Imantu Vikmani, cilvēku ar ļoti lielu pieredzi un autoritāti jūrnieku vidū. Jau pirmajā lielajā



dispečersapulcē skaidri un gaiši tika pateikts, ka pārvaldes aparāts tiks mainīts, vienam otram nāksies aiziet, it īpaši tiem, kuri ilgus gadus īsti vajadzīgi nav arī bijuši. Turklāt esmu pārliecināts, ka cilvēks, kurš tik daudzus gadus nostrādājis vecajā struktūrā, vienkārši psiholoģiski nav spējīgs šo struktūru mainīt, jo pārāk daudz kas viņu saista ar veco domāšanu, ar veco pieeju."

Pēteris Avotiņš rīkojās ātri, vecie kadri pārvaldībā tika nomainīti, bet šī kadru tīrīšana tik daudz tomēr neskāra, kā toreiz teica, peldošo sastāvu. Par vienu no labākajiem problēmrakstiem avīzes "Jūras Vēstis" pastāvēšanas laikā var uzskatīt Maijas Kudapas rakstu 1992. gada februāra numurā "Ko ieteikt Vladimiram?", kurš tapa pēc viņas viesošānās uz kuģa "Akadēmiķis Zavarickis" un sarunas ar šā kuģa 23 jurniekiem, no kuriem tikai viens – elektromehāniķis Ēriks Šulcs – bija latvietis. No žurnālista puses tā bija uzdrīkstēšanās nostāties preti tā laika nacionālajām vēsmām un spēja nevis emocionāli, bet pragmatiski iedziļināties jurnieku cilvēciski patiesajās problēmās. 22 jurnieki neprata latviešu valodu, kapteinis Viktors Dorošenko bija no Pēterburgas un dzīvoja Pēterburgā, bet LK strādāja kopš 1963. gada. Kapteinim un viņa komandai līdz 1991. gadam nekad nebija nepieciešama latviešu valoda. Neskatoties uz dažāda veida musināšanu, tai skaitā arī no reakcionāri noskaņotā kuģniecības laikraksta "Latvijskij Morjak" puses, kuģa apkalpe bija lojāla atjaunotajai Latvijas valstij un iestājās par tās vērtībām. Kapteinis žurnālistei teica: "Tās visas ir mulķības par krieviski runājošo aizstāvības akcijām, ko Baltijā sola sarīkot mutes bajāri Maskavā vai Pēterburgā! Kādu glābiņu viņi var mums sagādāt? Aizstāvēt mūs var vienīgi Latvija, ja tai pašai pietiks saprāta un tā no viena grāvja pati sev par nelaimi neieskries otrā grāvī. Strādāju kuģniecībā, dzīvoju Pēterburgā, tātad nevaru būt ne Latvijas pilsonis, ne pamatiedzīvotājs, taču Latvijas kuģu kapteiņiem tieši šāda prasība tikšot izvirzīta. Bet vai pavalstniecībai ir kāds sakars ar kvalifikāciju un darba pieredzi? Un nevienam nav pamata man pārņemt lojalitātes trūkumu pret Latvijas Republiku!"

Protams, LK strādāja ne mazums pret Latviju naidīgi noskaņotu interfron-tes atbalstītāju, jo padomju ideoloģija un lielkrievu šovinisms darīja savu, taču tad, kad asinis ir karstas abās pusēs, aiz skaļajiem kliedzējiem grūti pamanīt un sadzirdēt saprāta vadītus cilvēkus. Bet žurnāliste sadzirdēja šos cilvēkus un uzklauzīja viņu palīgā saucienus. "No malas un pa gabalu viss izskatās vienkārši. Latvija ir Latvija, un tai jāķļūst latviskai. Lielos vilcienos tas rādās tik skaidri, taču aiz lielkontūrām ir cilpu cilpās samezglots raksts – konkrēti cilvēki un viņu konkrētā dzīve, kura šobrīd nepavisam nav ne skaidra, ne vienkārša," rakstīja Maija Kudapa.

Domājot par šo aprakstīto notikumu, nevilšus atmiņā ataust kāds cits notikums "Rinūžos", kad vēl laikraksta "Jūras Vēstis" laikā kopā ar Gintu Šimani intervējām "Rinūžu" šefu, pēc tautības ukraiņi Grigoriju Ševčuku, kuram tieši tajā brīdī Saeimā tika piešķirta pilsonība. Vārdos grūti ietvert to emociju gammu,



kas pārņēma Ševčuku, – nelielā auguma, labsirdīgā izskata vīram pār vaigiem ritēja aizkustinājuma un prieka asaras. Mums arī. Un tad tu saproti, ka ir augstākas vērtības, kas ļauj pacelties pāri šauram redzējumam.

Bet toreiz jūrnieki baidījās no kadru tīrīšanas pēc nacionālās piederības, tomēr tā nenotika. Pēteris Avotiņš uzsvēra, ka visi kuģi ir bijuši ierindā, nekad nav pieļauts, ka tie varētu palikt bez apkalpēm. “Labu realitātes izpratni savā laikā nodemonstrēja Jūrnieru savienības departaments, pieņemot dokumentus, kuros teikts, ka uz Latvijas kuģiem izmantojamas divas lietvedības valodas – latviešu un angļu. Es ieteiktu visiem mācīties valodas, īpaši angļu, jo bez tās profesionālajā darbībā neviens tālu netiks. Ja cilvēks grib strādāt savā profesijā, tad viņam par šo profesiju ir jācīnās. Grūti, neērti, negaidīti, bet ko lai dara! Agri vai vēlū tos, kuri valodas neprātis, izkonkurēs tie, kuri prātis. Ne šodien, ne rīt, bet ar laiku – neizbēgami,” 1992. gadā teica un paredzēja Pēteris Avotiņš, un viņam ir bijusi absolūta taisnība. Un vēl viens citāts no tā, ko Pēteris Avotiņš teica tiem, kuri bija apsēsti ar nacionālo jautājumu, te es domāju sliktā nozīmē apsēsti, un no Latvijas Jūrnieru savienības tribīnes aicināja uz radikālu rīcību. “Idejas par to, ka, ja reiz mums nav latviešu komandu, tad Latvijai nevajag arī kuģu, vairs nav smieklīgas, bet drīzāk traģiski muļķīgas. Baidos, ka šie cilvēki, tā teikdami, domā pavisam nopietni. Viņiem šķiet, ka nacionālisma vārdā var pārdot 89 kuģus vai tos nolikt dikstāvē, ka vienā mierā var izklīdināt kvalificētus cilvēkus tikai tāpēc, ka viņi nav latvieši! Viss attīstās, viss ir procesā, un mums jāraugās, lai šī attīstība norisinātos demokrātiski, likumīgi, lai tā izraisītu pēc iespējas mazāk cilvēcisko un materiālo zaudējumu.

Ilgstoši un apzināti radītā disproporcija nav izlīdzināma ne pusgada, ne gada laikā. Lai latviešu un nelatviešu proporciju noregulētu vismaz pusi uz pusi, kas, protams, būtu daudz normālāk, ir nepieciešami vismaz seši gadi. Kāpēc seši? Tāpēc, ka tik daudz kvalificētu latviešu jūrnieru nemaz nav, lai kā mēs to gribētu apstrīdēt. Lai beigtu jūrskolu, Jūras akadēmiju, lai iegūtu nepieciešamo praksi, ir jāpaiet vismaz pieciem sešiem gadiem, un arī tad pārmaiņas būs iespējamas vienīgi tādā gadījumā, ja mēs šo kadru nomaiņu, kurai nav nekāda likumīga pamata, sāktu speciāli forsēt. Ja gribam Latviju veidot par demokrātisku republiku, nedrīkstam atkārtot iepriekšējā režīma kļūdas, mums ir jārikojas tikai atbilstoši cilvēktiesību prasībām, kas ir saistošas jebkurā valstī.”

Gadu pēc 1991. gada reformām LK īpašumā bija 89 kuģi, no tiem lielākā daļa tankkuģi un refrīžeratori. Flotē strādāja 4446 jūrnieki, bet krasta dienestos bija 1462 cilvēki. 8,7% jūrnieru bija latvieši, bet 28,3% nebija Latvijā pierakstīti. No 1992. gada 1. janvāra no LK uz citām kuģošanas firmām strādāt bija aizgājuši 34 kapteiņi, viens no tiem latvietis. Jūrnieki meklēja labāku atalgojumu. Flotē strādājošie vidēji pelnīja 598 rubļus un 354 dolārus, bet kapteiņi vidēji 1500 dolārus, salīdzinot ar 3200 dolāriem konkurējošo kompāniju kuģu kapteiņiem





vai 10 tūkstošiem dolāru ārzemju nacionālo kompāniju kapteiņiem. No visa LK pārvadātā kravu apjoma 70% bija Krievijas kravas.

## PRIVATIZĀCIJAS MOKAS

“Latvijas kuģniecības” privatizācijas process bija ilgs un mokošs. Tas iesākās 1995. gada 31. augustā, līdz 2002. gada 5. jūnijā LK kļuva par publisku akciju sabiedrību. Andris Kļaviņš, kurš par LK šefu kļuva 1998. gadā, atzina, ka galvenā privatizācijas problēma bija tā, ka LK bija viens no vērtīgākajiem un stratēģiski svarīgākajiem privatizācijā nodotajiem valsts uzņēmumiem, tāpēc politiķi nespēja pieņemt lēmumu, bet akciju cenas te kāpa debesīs, sasniedzot divus latus par akciju, te atkal krita lejup līdz 45 santīmiem. Diemžēl politiķi nevēlējās saprast, ka uzņēmuma īsto vērtību viņi nav spējīgi noteikt, to regulē tirgus, tomēr zināmā mērā politiķi šos tirgus procesus ietekmēja, neļaujot 1999. gada beigās pasūtīt jaunu tankkuģu būvniecību, lai tikai nepalielinātos kompānijas tirgus vērtība.

2001. gadā “World Investment Report” PVAS LK ierindoja 25 lielāko transnacionālo korporāciju vidū, “Lloyds Shipping Economist” veidotajā topā LK ieņēma 3. vietu pasaulē pēc naftas produktu pārvadājumu apjoma, bet pēc Pasaules Neatkarīgo tankkuģu īpašnieku asociācijas datiem LK ieņēma 1. vietu Ziemeļeiropā kravu pārvadājumos ar 25–50 tūkstošu tonnu tankkuģiem un 2. vietu līdz 25 tūkstošu tonnu tankkuģiem

Pēc privatizācijas “Latvijas kuģniecībai” jāpilda Ministru kabineta 2001. gada 27. decembra rīkojumā “Par privatizējamās valsts akciju sabiedrības “Latvijas



kuģniecība” privatizācijas nosacījumiem” ietvertie būtiskie privatizācijas nosacījumi. Tie paredz, ka “Latvijas kuģniecībai” jābūt reģistrētai Latvijā un tās vadībai jāatrodas Latvijā; uzņēmumam jāsaņem nosaukums “Latvijas kuģniecība”; uzņēmumam jāsaņem darba vietas krasta struktūrvienībās un uz koncernam un koncerna uzņēmumiem piederošajiem kuģiem, kā arī uzņēmums nevar mainīt kuģu apkalpju komplektēšanas politiku (kuģu apkalpes komplektējot galvenokārt no koncernā un koncerna uzņēmumos nodarbinātajiem jūrniekiem – Latvijas pilsoņiem un iedzīvotājiem). Uzņēmumam jānodrošina finansiālais atbalsts Jūras akadēmijai; uzņēmumam jāsaņem darbības profils un flote, kā arī jāinvestē līdzekļi flotes atjaunošanā. Uzņēmums kuģus var pārdot atbilstoši vispārējai kuģošanas nozares praksei, kā arī novocošanas dēļ vai atbilstoši stratēģiskiem uzņēmuma lēmumiem.



AS “Latvijas kuģniecība” savu nosaukumu saglabāja līdz 2019. gadam, kad tika pārdēvēta par LSC. 2021. gadā tās tehniskajā pārraudzībā bija 43 moderni tankkuģi.

AS “Latvijas kuģniecība” savu nosaukumu saglabāja līdz 2019. gadam, kad tika pārdēvēta par LSC. 2021. gadā tās tehniskajā pārraudzībā bija 43 moderni tankkuģi.

## LATVIJAS KAROGS PASAULES JŪRĀS

Ar to ir diezgan švaki. 2021. gadā zem Latvijas karoga kuģoja 44 SOLAS kuģi, bet jāpiebilst, ka neviens no tiem nav Latvijas kuģu īpašnieku kuģis.

Vēl nebija sakārtoti vajadzīgie dokumenti, lai uz Latvijas kuģiem paceltu sarkanbaltsarkano karogu, kad 1991. gada 30. augustā, skatot valsts himnai, uz bijušās Upju kuģniecības, bet vēlāk Rīgas kuģniecības kompānijas kuģa “Rēzekne” svinīgi tika pacelts karogs, un likumdošana vairs nevarēja kavēties. Pēc svinīgā notikuma vajadzēja pasteigties, tāpēc jau 13. septembrī ar Latvijas Republikas Ministru Padomes lēmumu nr. 238 apstiprināja Nolikumu par Latvijas Kuģu reģistru un reģistrā ar nr.1 ierakstīja kuģi “Rēzekne”, kas nu ar pilnām tiesībām varēja kuģot zem Latvijas karoga.

Tomēr prieki par Latvijas karogu nebija ilgi, jo LK flotes kuģi, lai ar vienādiem noteikumiem konkurētu ar citiem kuģu īpašniekiem pasaulē, viens pēc otra pārgāja zem lētajiem karogiem. Vecie jūrnieki, kas daudzus gadu desmitus piespiedu kārtā bija šķirti no jūras vai labākajā gadījumā strādāja zvejas flotē, nespēja saprast LK politiku, Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcēs kāpa tribīnē, pauda savu sašutumu un nosodīja LK vadību par patriotisma



trūkumu. Kā var atdot mūsu kuģus zem svešiem karogiem?! Par ko tad mēs cīnījāmies, ko ieguvām, ja tagad mūsu kuģu mastos plīvo Maltas un Kipras karogi? Ne mazāk patriotiski noskaņotie jaunākās paaudzes jūrnieki un citi domubiedri itin labi saprata, kāpēc nepieciešama šāda politika. No 1997. līdz pat 2001. gadam pa valdības gaiteniem klejoja un maldījās jaunā kuģošanas politika, kas pa šo laiku jau bija paguvusi nobružāties un novecot, bet tonnāžas nodoklis joprojām turēja Latvijas karogu neizdevīgā tirgus situācijā. Kad 2002. gadā beidzot sāka darboties jaunā kuģošanas politika, visi LK kuģi jau sen kuģoja zem svešiem karogiem, vienīgi "Rīgas kuģniecība" spītīgi, saviem finanšu rādītājiem par slogu turējās pie Latvijas karoga.

Bijušais "Rīgas kuģniecības" šefs Antons Ikaunieks atceras: "Vilšanos ir sagādājusi Latvijas kuģošanas politikas izstrāde un pieņemšana. Konceptiju sākām izstrādāt 1996. gadā, un, ja to ieviestu nevis 2002., bet gan 1998. gadā, mums viennozīmīgi varēja būt reģistrēta liela flote. Taču koncepcijas pieņemšanas process bija visai sarežģīts. Kopumā ar Kuģu īpašnieku asociācijas biedriem jautājumus saskaņot nebija sarežģīti, jo visi bija profesionāli un ieinteresēti, gan tie, kas pārstāvēja "Latvijas kuģniecību", gan kompānijas "Man-Tess" Gunnārs Saltais un Jūlijs Krūmiņš. Grūtāk gāja ar Transporta flotes Oļegu Kolosovu, kuru par daudzām lietām pārliecināt nebija viegli. Kad braucu pie Kolosova saskaņot kādus jautājumus, tad projām no viņa braucu izspiests kā citrons – no manis bija palikuši tikai kauli un āda, visa mana dvēsele bija palikusi pie viņa. Tomēr arī Kolosovs bija profesionālis, un es Oļegu esmu ļoti cienījis, jo viņš ir daudz darījis Latvijas labā. Lai kā mums gāja, bet 1998. gadā kuģošanas koncepcija bija izstrādāta, ja to pieņemtu, tad "Rīgas kuģniecība" savā menedžmentā zem Latvijas karoga būtu varējusi paņemt kādus divdesmit kuģus, un tas būtu bijis ārkārtīgi daudz. Bet koncepciju nepieņēma, un norvēģiem, kas bija "Rīgas kuģniecības" akcionāri, zuda interese. Viņi aizgāja no Latvijas, jo nesagaidīja jauno kuģošanas koncepciju, kas būtu pavērusi lielas iespējas Latvijas karogam. Lūk, tā man ir reāla vilšanās!" ■

Anita Freiberga



## LAIKRAKSTS "JŪRAS VĒSTIS" – LAIKMETA LIECĪBA

**Par deviņdesmitajiem gandrīz visi saka – tas bija grūts, bet arī ļoti interesants laiks, un žurnālisti šajā ziņā nav izņēmums. Arī mēs pilnā mērā izdzīvojām un izbaudījām, ko nozīmē deviņdesmitie.**

Neatkarīgās avīzes "Jūras Vēstis" pirmais numurs iznāca 1991. gada maijā, un avīzes pirmais redaktors bija rakstnieks Jānis Lapsa – viens no tiem retajiem latviešu rakstniekiem, kurš savā daiļradē pievērsies jūras tēmai. Pirmo gadu reizi mēnesī, tad divas reizes mēnesī astoņu lappušu apjomā, bet no 1993. gada reizi nedēļā 16 lappušu biežumā "Jūras Vēstis" tika izdotas latviešu un krievu valodā. Un tas ir tikai loģiski, ka avīze astoņus gadus, tik ilgi šis izdevums noturējās virs ūdens, bija sava laika atspoguļotāja un spogulis.

Ar otro un arī pēdējo JV redaktoru Gintu Šimani satikāmies 1993. gadā. Viņš maijā bija stājies pie laikraksta vadības stūres, es šajā kuģī iekāpu mēnesi vēlāk. Lai gan mana profesija ir žurnālistika, tolaik plānos nebija īpaši iedziļināties ne avīzes, ne jūrniecības tematiskajā saturā. Redakcijā bija pieņemta atbildīgās sekretāres amatā, un manos pienākumos ietilpa avīzes tehniskā sagatavošana drukāšanai. Domāju, ka šajā redakcijā būšu tikai tranzītā, pa ceļam uz kādu citu izdevumu, bet, kā jau tas mēdz būt, dzīvē viss notiek savādāk. Tolaik daudzi datoru izmantoja tikai kā rakstāmmašīnu, bet man bija puslīdz ciešamas maketēšanas iemaņas, ja tas bija vajadzīgs, un bieži vien tā arī bija, jo ar maketētājiem bija švaki, sēdos pie datora, lai maketētu kārtējo avīzi.



Kapteinis Māris Mertens (pa kreisi) un JV pirmais redaktors Jānis Lapsa.

Bet kā tik trauksmainā laikā, kad apkārt viss bruka un juka, kad jau esošajām žurnālu un laikrakstu redakcijām zuda finansējums un daudzi izdevumi pārtrauca darbību, dienas gaismu ieraudzīja jauns jūras laikraksts? Gints domā, ka Jānim Lapsam bija vajadzīgie "gali". "Rakstnieks Jānis Lapsa ļoti enerģiski darbojās. Viņš jau



septiņdesmitajos gados devās jūras komandējumos, vēroja jūrnieku dzīvi, un pēc šādiem braucieniem klajā nāca viņa kārtējā grāmata. Tā radās dokumentālā jūras publicistika. Pirmā bija "Siļķu grāmata", stāstījums par zvejas rajoniem un zvejnieku dzīvi, tad nāca "Vētru grāmata", "Banānu grāmata", "Naftas grāmata", "Zilā grāmata", "SOS pēcpusdienā", "Oranžā laiva". Lapsa devās komandējumos ar "Latvijas jūras kuģniecības" tirdzniecības flotes kuģiem un tur iepazinās ar kapteini Imantu Vikmani. Domāju, ka šāds laikraksts lielā mērā radās, pateicoties tieši Imantam Vikmanim. 1991. gadā, vēl pirms augusta puča, dzima "Jūras Vēstis", kam izdevējs bija SIA "Mezglis", bet pirmā redakcija atradās blakus Strēlnieku laukumam bumbu patvertnē zem poliklīnikas. Tieši uz turieni es braucu pēc avīzes, vedu to uz Salacgrīvu, jo biju JV sabiedriskais izplatītājs "Brīvajā vilnī", un cilvēki toreiz ļoti gaidīja avīzi," stāsta Gints.



Tālvāldis Frickauss lasa "Jūras Vēstis".

Pēc laika JV pārcēlās uz Preses nama 17. stāvu un ieņēma telpas, kur galvenā redaktora kabinetā krievu laikos atradās, kā Preses namā teica, "lielā auss". Tā bija partijas centrālkomitejas struktūra, kas noklausījās visu, ko vien varēja uztvert – no sarunām Preses nama redakcijās līdz "Brīvās Eiropas" un "Amerikas balss" raidījumiem. Divos dienā šī kantora sūtnis ar jaunāko ziņojumu devās pie maizes tēviem cekas namā uz Daugavas otru krastu.

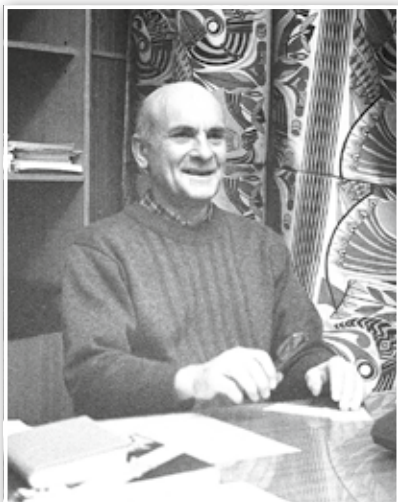
Bijām par daudz ko runājuši ar Jāni Lapsu, taču viņš tā arī īsti nekad neatklāja, kāpēc atteicās no galvenā redaktora amata, bet Gints ir pārliecināts, ka Jānim vairāk pie sirds bija komandējumi un rakstniecība, nevis avīzes administratīvās lietas, tāpēc arī viņš kļuva par laikraksta speciālkorespondentu. Deviņdesmitajos vēl itin viegli varēja sarunāt ar "Latvijas kuģniecības" vadību, lai ar kādu no kuģiem reisā kopā ar apkalpi dotos arī laikraksta speciālkorespondents. Un tā tapa Jāņa Lapsas reportāžas.

Vēl pirms Ginta atnākšanas Lapsa jau bija zaudējis interesi par redakcijas administratīvo darbu, un JV grožus savās rokās bija saņēmusi viņa vietniece Svetlana Kazanceva, kura itin labi jutās priekšnieka krēslā un, visticamāk, bija pārliecināta, ka kļūs par avīzes galveno redaktori. Godīgi sakot, 1993. gadā JV bija ļoti krieviska vide, tur strādāja gandrīz tikai krievu korespondenti, izņemot mūsu Valdiņu, kura tulkoja un centās tikt galā reizēm ar visai murgainiem

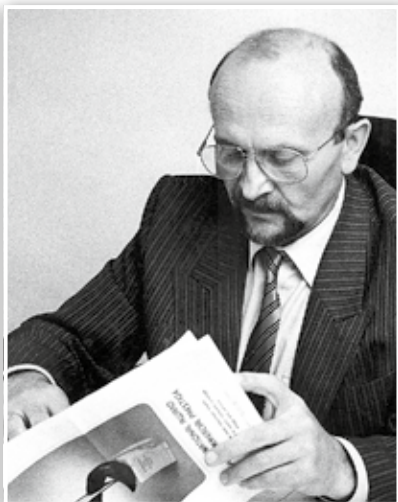




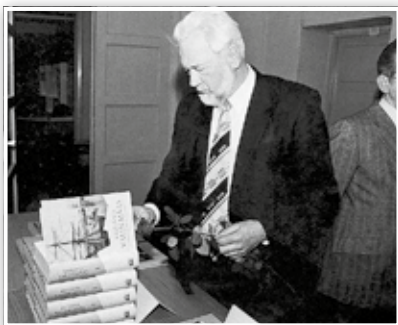
## JURNIECĪBAS SAVIENĪBA



Miķelis Elsbergs.



Oļegs Kolosovs.



Arvis Pope.

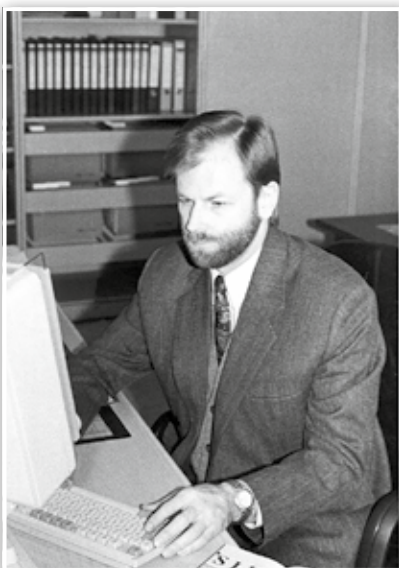
tekstiem. Pirmo reizi, piedaloties pirmdienas plānošanas sapulcē, tādas arī vēlāk notika visu avīzes pastāvēšanas laiku, biju šokā – galvenais redaktors Gints (kas pazīst Gintu, neticēs, bet tā ir taisnība) kautri sēdēja stūrītī un noskatījās, ar cik plašu vērienu, viņa krēslā sēžot, visus procesus krievu mēlē vadīja Kazanceva. Redakcijā viss notika krievu valodā. Lai gan tajā pirmdienā vēl nemaz nepazīnu Gintu, pēc sapulces viņam jautāju – kas

te notiek? Kāpēc viņš nesēž savā krēslā un kāpēc redakcijā procesi notiek krieviski? Pēc nedēļas viss jau bija mainījies: Gints sēdēja tur, kur bija viņa vieta, un sapulce notika valsts valodā. Kazanceva bija strandējusi pret Gintu, un lietas nostājās savās pareizajās vietās.

“Visticamāk, ka LK, kas bija avīzes naudas devēja, nebija apmierināta ar situāciju redakcijā. Aprīļa sākumā “Brīvā viņa” kultūras namā atskanēja zvans, man saka – ar jums vēlas runāt “Latvijas kuģniecības” direktors Pēteris Avotiņš, kurš man izteica priekšlikumu kļūt par JV redaktoru. Teica, ka pietiek dzīvoties pa Salacgrīvu, jānāk uz Rīgu, un deva dažas dienas pārdomām. Ja kāds domā, ka to lobēja mans krusttēvs Vikmanis, tad tā nebija, ja nu vienīgi Pēteris ar viņu pakonsultējās,” atceras Gints.



Gunārs Ross.



Andris Kļaviņš.

Un viņš, protams, pieņēma jauno izaicinājumu.

Te gan vēl jāpiebilst, ka 1993. gadā "Jūras Vēstīm" jau bija jauns izdevējs – BMMC, kas nozīmē "Baltijas masu mediju centrs". Izveidots uz laikraksta "Jūras Vēstis" pamata, iegriežot vērienīgu projektu un piesaistot pamatā "Latvijas kuģniecības", vēl arī "Rīgas transporta flotes" un dažu citu turīgu jūrniecības kompāniju naudu, tas kaldināja visai ambiciozus un grandiozus plānus: naudu deva ar noteikumu, ka mūžu mūžos tiks saglabāta jūras avīze, taču dienas gaismu vajadzēja ieraudzīt ne tikai dzeltenajai preseī – dienas laikrakstam "Vakara Ziņas", bet arī sieviešu un vīriešu žurnāliem un vēl daudziem citiem izdevumiem. Virpulis bija pamatīgs, un deviņdesmito sākumam tas bija neiedomājami vērienīgs projekts: ar Jūras lietu ministrijas atļauju tika nopirkta piecas "Ford" automašīnas un ar kuģi atransportētas uz Latviju. 1993. gadā tas bija kaut kas līdzīgs kosmosam, un tikpat neticami bija grandiozie datortehnikas cehi – lielle *makintoši* maketēšanai, neskaitāmi daudz mazo datoru tekstu ievadīšanai un korektūrai, datori korespondentiem un žurnālistiem, printeri, skeneri, rācījas, peidžeri (mobilo telefonu vēl nebija), bet augstākā pilotāža bija fotoaparāti, kurus varēja pieslēgt datoram un ielādēt bildes, nekāda filmu tīstīšana un fotogrāfiju kopēšana. Šodien ar kaut ko tādu nevienu nevar pārsteigt, bet toreiz tas bija kaut kas neaptverams.

– **Gint, mēs kopā avīzi veidojām piecus gadus, un pa šo laiku jūrniecības nozarē notika ļoti daudzas svarīgas lietas, kas lika pamatus**



"Rīnūžos" pie Grigorija Ševčuka (centrā) viesojas Aleksands Kārklīšs (no kreisās), Gints Šimanis un Laimonis Plīrums.



Top raksts par kompāniju "Ventamonjaks".  
Laimonis Strujevičs (centrā), Gints Šimanis, bet no  
Anitas Freibergas redzams tikai pakausis.

**un noteica tālākos procesus nozarē. Toreiz mums pašiem likās, ka tiešām esam visu šo notikumu epicentrā, bija sajūta, ka neko nedrīkst palaist garām un diez vai bez mums vispār kaut kas var notikt. Kā tev šķiet, vai avīzes laikā paguvām izdarīt ko labu?**

– Tas tiešām Latvijas jūrniececībai bija ļoti izšķirošs laiks. Notika Jūrnieceku kongress, tika likvidēta Jūras lietu ministrija. Teikšu godīgi, visi privatizācijas procesi, īpaši jau "Latvijas kuģniecības" privatizācija, gāja ļoti mokoši. Pozitīvi bija tas, ka visu informāciju varējām saņemt no pirmajām rokām, un nebija tā, ka mums kādas durvis būtu bijušas slēgtas. Acīmredzot bijām par sevi pārliecinājuši gan Satiksmes ministriju un ministrus, piemēram, Gūtmani un Krištopanu, gan Privatizācijas aģentūru un tās vadītāju Jāni Nagli, arī visu Latvijas ostu pārvaldes un ostu uzņēmumus. Visur tikām



LK kadru jautājumus kārtoja Kārlis Svilpis.



Interviju 1994. gadā sniedz satiksmes ministrs Andris Gūtmanis.

gaidīti, ar mums ļoti labprāt tikās visu institūciju pirmās personas. Ja arī reizēm bija kādi starpgadījumi, tos vienmēr izdevās nolīdzināt. Savā žurnālistikas ētikā neesam pārkāpuši robežu, strādāja mūsu iekšējais cenzors.

**– Kā tu domā, vai tās mums atvērtās durvis tomēr nebija tāpēc, ka stipri vien izvērtējām, kādā tonī un cik kritiski rakstīt? Mēs jau īpaši nevienam augumā nebraucām un uz asumiem negājām, vairāk rakstījām par sasniegumiem, nevis par neizdarībām, kādas, nenoliedzami, bija.**

– Es īsti tam negribu piekrist, ka visu gluži nogludinājām. Pēc dažām manām redaktora slejām sanāca lielas batālijas, pat daudzu gadu garumā.

**– Un tās bija sabojātas attiecības ar konkrētiem cilvēkiem. Redzi, tāpēc arī teicu, ka mums vajadzēja divreiz pārdomāt, ko likt uz papīra.**

– Tolaik mūs uzskatīja par Pētera Avotiņa cilvēkiem, bet nekādā gadījumā negribu teikt, ka bijām akli LK viedokļa paudēji un ideju nesēji tautā. Domāju, tā nebija! Bet LK kā liels valsts uzņēmums daudziem bija kā dadzis acīs, un bija cilvēki, kuri caur mūsu laikrakstu vēlējās un mēģināja mazināt kuģniecības lomu un nozīmi. Tā notika ne tikai ar LK, bet arī ar citiem tolaik vēl valsts uzņēmumiem. Ļoti labi atceros, kā valsts stividorkompānijā “Rīnūži” iesākās privatizācijas process un cik neizdevīgi noteikumi tika diktēti no Satiksmes ministrijas puses. Toreiz iznāca pavisam divdomīga situācija, jo iestājāmie “Rīnūžu” direktora Ševčuka aizstāvībā, nostājoties pret Satiksmes ministriju. Tolaik satiksmes ministrs bija Vilis Krištopans, bet viņš šo publikāciju dēļ pret mums tomēr nevērsās.



Viens no atjaunotās Latvijas svarīgākajiem notikumiem – enciklopēdijas atvēršana Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Klāra Radziņa (no kreisās), Andris Kļaviņš, Inta Sīpola, Arvis Pope, Ilze Bernsone.



Kārtējā LK privatizācijas komisijas preses konference. Andris Kļaviņš (no labās), Druvis Skulte, Vladislavs Skrebelis un LK jurists Vitoliņš.

– Ir vairāki gadījumi un situācijas, kad tīri cilvēciski esmu sajutiesies ļoti slikti. Viena no tādām reizēm bija, kad no amata atbrīvoja Pēteri Avotiņu. Ja vēl vakar visi jurniecības ļaudis pret viņu izturējās ar milzīgu cieņu un pietāti, vārda tiešā nozīmē klanijās, tad pēc Pētera noņemšanas tie paši, kuri klanijās, no viņa novērsās un nebija gatavi pat sniegt roku. Tas bija pretīgi! Mums toreiz laikraksta izdevēji ieteica avīzē šo jautājumu labāk necilāt. Un necilājām jau arī.

– Tā bija šausmīga nodevība pret viņu, jo Pēteris ļoti daudz izdarīja. Jā, varbūt viņam bija arī pārsteidzīgi solji un lēmumi, bet viņš savu lomu nospēlēja filigrāni.

Un viņam kuģniecībā bija spēcīga komanda. Protams, var jau runāt un prātot arī par to, cik daudz katrs no viņiem strādāja, cik domāja par savām interesēm un cik par LK labumu. Pati kuģniecība jau Pēteri nenodeva, to izdarīja tie, kuri bija apkārt, ārpusē, un nenogurstoši runāja par “Latvijas kuģniecības” izlaupišanu. Bet, kad vārds ir izteikts, tad pierādi, ka neesi zilonis.

– **Zini, kapteinis Māris Mertens, kurš bija viens no retajiem latviešu kapteiņiem uz “Latvijas kuģniecības” kuģiem, arī vienmēr ir bijis ļoti kritisks pret tā laika kuģniecības vadību.**

– Esam daudz ar Māri diskutējuši par šo jautājumu, tāpēc domāju, ka vairāk nekā par kuģniecības vadības lietām viņam sirds sāpēja par nacionālo jautājumu, jo uz “Latvijas kuģniecības” kuģiem tiešām strādāja ļoti daudz krievvalodīgo.





Jāteic, ka kuģniecības personāldaļas vadītājs Kārlis Svilpis vienmēr mēģināja izsvērt jūrnieku profesionālo varēšanu, jo jūrā jau galvenais ir nevis nacionalitāte, bet gan profesionālās spējas un zināšanas. Krievvalodīgai kuģniecības flotei bija objektīvi iemesli, līdz no Latvijas Jūras akadēmijas flotē sāka ienākt jaunie speciālisti. Ja godīgi, tad deviņdesmito gadu sākumā, kad juka arī Atlantijas zveja, ļoti daudzus mūsu zvejniekus esmu aizvedis uz "Latvijas kuģniecības" kadru daļu, lai viņi varētu atrast jaunu darba vietu. Desmitiem nacionālo kadru deviņdesmit pirmajā un deviņdesmit otrajā gadā esmu vedis uz kuģniecību, kad viņi meklēja citu ceļu. Tos jaunus, kuriem bija laba izglītība un arī angļu valodas zināšanas, LK kadru daļa arī ņēma darbā. Viss ir atkarīgs no katra cilvēka paša. Bet Mārim tiešām bija nepieņemami, ka LK strādā tik maz latviešu, viņam pirmajā vietā bija nacionālais jautājums.

**– Ja atgriezāties pie avīzes, kas, tavuprāt, mums izdevās un kas neizdevās?**

– Izdevās kļūt par nozares laikrakstu un ruporu. Tāpat mums bija zināma loma "Latvijas kuģniecības" privatizācijas procesā, jo iestājāties pret privatizācijas procesu, vismaz tajā formā, kādā tas notika.

**– Nedomāju gan, ka mēs kā īpaši ar savām publikācijām varējām ietekmēt privatizācijas procesu, tā bija neizbēgamība.**

– Protams, jo šo valsts uzņēmumu vajadzēja sadalīt un saplosīt, ko arī izdarīja. Bet, ja runājam par to, kas vēl mums izdevās, ja tā plašāk skatās, tad mēs



LK šefs Pēteris Avotiņš tiek sveikts 40 gadu jubilejā.



Akcijas "Jūra vieno" vizītē pie Ventspils domes priekšsēdētāja Aivara Lemberga.



Vīgo Legzdīņš.



Juris Krivojs.

bijām izveidojuši labu sadarbību ar Lietuvas žurniecības nozares laikrakstu "Lietuvas Jureivis" Klaipēdā un Igaunijas laikrakstu "Meremees" Tallinā. Mums bija laba informācijas apmaiņa un dažas kopīgas akcijas, piemēram, velobrauciens "Jūra vieno" 1994. gadā. Prieks, ka nebijām šauri domājoši, bet redzējām tālāk un plašāk.

Ja par to, kas neizdevās, tad tomēr neizdevās noturēt laikrakstu, jo laikam bijām salikuši pārāk daudz olu vienā grozā, un, protams, kad "Latvijas kuģniecībā" viss juka, kopā ar kuģniecību nežēlastībā kritām arī mēs. Šāds nozares laikraksts nevarēja pastāvēt ar domu, ka tas nesīs peļņu, un prasīt, lai dodam kādu materiālu pienesumu, bija diezgan muļķīgi.

**– Šai sakarā atceros vairākas reizes, kad avīze bija uz slēgšanas robežas. Pirmo reizi tas bija 1994. gada beigās, kad BMMC, kas skaitījās laikraksta "Jūras Vēstis" izdevējs, starp citu, par to pašu kuģniecības naudu BMMC izdeva arī "Vakara Ziņas", paziņoja, ka slēgs mūsu avīzi.**

– Atceros to kritisko brīdi, kad visu pametu un aizbraucu uz ārzemēm. Tā es izrādīju savu protestu, jo bija taču vienošanās un noteikums – lai vai kas, "Jūras Vēstīm" ir jāiznāk!

**– Bet es toreiz meklēju padomu pie visiem, pie kuriem vien varēju. Gāju uz Žurniecības departamentu pie Imanta Sarmuļa, uz Rīgas Tirdzniecības ostu pie Jura Krivoja, gāju un gāju. Īsti jau neviens tāpat nevarēja palīdzēt. Tagad domāju, cik tas bija stulbi, kāda gan es biju muļķe, ja kaut viens toreiz būtu devis padomu – dibiniet paši savu siju. Diemžēl toreiz pašiem tas neienāca prātā. Kā saka, skola maksā naudu. Taču tolaik nodibināja Latvijas Kuģu īpašnieku asociāciju, kas kļuva par laikraksta jauno izdevēju, un mēs vēl uz kādu laiku bijām glābti.**

– Toreiz mums tiešām pietrūka prāta pašiem dibināt savu uzņēmumu. Deviņdesmitajos viss ļoti strauji mainījās, valsts uzņēmumi tika privatizēti, bet



privātie katrs rēķināja savus izdevumus. Bija mainījies pilnīgi viss. Arī izmaksas pieauga.

**– Ja tā padomā, vai bija pareizi veidot avīzi divās valodās, jo tās mums bija dubultas izmaksas?**

– Vajadzēja to darīt, jo auditorija tolaik vēl bija ļoti krieviska. Lai vai kā, bet Kuģu īpašnieku laiks bija labāks, jo nebija jādodomā, kur rīt ņemsim naudu.

**– Vai uzskati, ka pret mums ir bijusi arī kāda nodevība?**

– Uzskatu, ka jā. Tad, kad BTA gribēja pa aplinku ceļiem mūs privatizēt, jo domāja, ka pelnām milzīgu naudu. Toreiz bija tik daudz netīru izdarību, dažādi raksti, piemēram, tā laika avīzē "Respublika" par to, kā redaktors, visticamāk, piesavinās naudu. Ārprāts! Tā taču bija nauda, ko avīzes izdošanai pelnījām ar reklāmas speciālizdevumiem. Nodevība bija no tiem, kuri domāja, ka privatizējot varēs iegūt peļņas instrumentu, bet, kad saprata, ka nekādu peļņu avīze tomēr nenes, atteicās no savas idejas un mums.



1994.gads. JV viesojas pie kolēģiem laikrakstā "Lietuvas Jureivis". Velta Krūze (nokreisās), Anita Freiberga, Gints Šīmanis, Jeļena Lištopada un žurnāliste Rasa.



Anita un Gints ar jaunāko laikraksta numuru Salacgrīvā.



Dodamies pie lasītājiem ar sapņu auto "Ford".



Ostu padomes sēdē Māris Gailis (no kreisās), Vilis Krištopans un Andris Šķēle.

**– Bija jau mums arī ļoti labi sadarbības partneri. Kā jau teici, lai aizlāpītu caurumus budžetā, uz dažādām izstādēm un konferencēm veidojām speciālizlaidumus un nesām Latvijas vārdu pasaulē. Tad izdevās iekasēt diezgan smuku reklāmas naudu, un ja to nenoēstu avīze...**

– Vispirms jau avīzes atbalstītāji un reklāmdevēji bija Pēteris Avotiņš un Imants Vīkmanis, ļoti daudz palīdzēja arī Vladimirs Skrebēlis, protams, Juris Krivojs un Grigorijs Ševčuks, Gunārs Ross un Leonīds Loginovs, Ventspilī Laimonis Strujevičs un, nenoliedzami, liepājnieki Aivars Boja, Eduards Raits, Pēteris Iesalnieks. Ļoti sirsnīgs cilvēciskais kontakts bija izveidojies ar Tāivaldi Kreisleru, bet satiksmes ministrijā tie bija ministri Andris Gūtmanis un Vilis Krištopans, kā arī Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups.

**– Šim tavam sarakstam varētu piepulcēt vēl ļoti daudzus, bet tad uzskaitījums sniegtos vairāku lappušu garumā, tomēr gribu pieminēt arī divus Satiksmes ministrijas valsts sekretārus – Uldi Pētersonu un Vigo Legzdiņu, kuri vienmēr bija gatavi izskaidrot jautājumus un sniegt profesionālus padomus. Kā saka, arī labs padoms ir zelta vērts. Bet tagad par tiem cilvēkiem, kuri lika pamatus atjaunotās Latvijas jūrniecībai.**

– Lielie cilvēki jūrniecībā ir Egons Līvs un Arvis Pope, pēc tam Gunārs Šteinerts un Miķelis Elsbergs, arī Aleksandrs Kārklīšs un neviennozīmīgi vērtētais Laimonis Plīrums ar savām milzīgajām darba spējām, neiztikt arī bez Ilzes Bernsones.

**– Un tagad par jūrniecības ieguvumiem un zaudējumiem. Kādi tie ir?**

– Ieguvums, protams, ir Latvijas Jūras akadēmija. Tās dibināšana neapšaubāmi bija ļoti svarīga, jo tā jūrniecībā ienāca izglītota jaunā paaudze, kas



tagad nes Latvijas vārdu pasaulē un veido Latvijas tēlu. Latvijai nav daudz kuģu, kas pasaules jūrās kuģo ar Latvijas karogu, bet Latvijas jūrniece ir visā pasaulē. Jūrniece atpazīstamības ziņā esam atgriezušies burinieku laikos, kad visos pasaules ostu krodziņos skanēja latviešu valoda. Tas ir viens, otrs ieguvums ir labi izveidotā jūrniece pārvaldības sistēma – Jūras administrācija, kas ir atbildīgi veidota un uzrauga gan kuģošanas drošību, ostas, jūrniece izglītību un jūrniece, un tas jau ir nopietni. Trešais, protams, ir mūsu ostas. Daudz šķēpu lauzts par jauno ostu pārvaldības modeli, bet mēs jau arī reizēm



Aivars Boja.

kliedzam par daudz, īsti nezinot, kas būs, īpaši jau tagad, jaunajos apstākļos saistībā ar Krieviju. Pašlaik ir tā, ka pie Zilupes aizvēries dzelzs priekšsargs, apzāģētas sliedes un jāsaprot, ka no tās puses nekas nenāks. Kā tālāk dzīvos ostas un dzelzceļš, to šodien nezina neviens. Jaunajos apstākļos viss mainīsies.

Skumji ir par “Latvijas kuģniecības” zaudēšanu. Vēl viens no zaudējumiem ir tas, ka pienācīgi netika novērtēti cilvēki, tika zaudēti spējīgi speciālisti tāpēc vien, ka viņi nebija ērti, atrodoties savos amatos. Kā piemēru varu minēt Juri Krivoju un Grigoriju Ševčuku.

Ļoti skumji, ka pašā Rīgas centrā ir Rīgas Pasažieru osta, kas palikusi sešdesmito gadu līmenī, ko pārvalda cilvēki, kuri nav ieinteresēti šīs ostas attīstībā. Tāpat Rīga ir zaudējusi daudzas prāmju līnijas, jo nav bijusi ieinteresētības to uzturēšanā.

Tomēr visvairāk man sirds sāp par tiem mūsu avīzes cilvēkiem, kuri neizturēja, nespēja pārdzīvot avīzes slēgšanu. Tāds bija fotogrāfs Valdis Alberts un korespondents Ronalds Sarapu.

Bet vispār tādu kolektīvu, kāds bija “Jūras Vēstis”, vajadzētu pameklēt, labāku nevar vēlēties. Mēs tiešām bijām kā viena ģimene, bija fantastiskas attiecības un fantastiski cilvēki, kuri, ja to vajadzēja, strādāja līdz tumsai, strādāja profesionāli un pašai izziņīgi. Apliecinājums tam ir laika pārbaude, tas, ka tu joprojām strādā kopā ar dažiem no “Jūras Vēstu” cilvēkiem pie žurnāla “Jūrniece” un “Latvijas jūrniece gadagrāmata” veidošanas.■

Sarunājis vecie kolēģi un draugi – Anita Freiberga un Gints Šimanis





# LIETAS BŪTĪBA PATIESĪBĀ IR ĀRKĀRTĪGI VIENKĀRŠA: ARODBIEDRĪBA – TIE IR CILVĒKI

Pagājuši 30 gadi atjaunotās Latvijas laikā, tāpat 2021. gadā uz 30 darbības gadiem atskatījās Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA), kuras vadītājs visus šos gadus bijis IGORS PAVLOVS. “Galvenais rezultāts, un par to jāpriecājas, ir tas, ka mēs tagad esam labi iekārtotā arodbiedrības ofisā, dzeram labu kafiju, runājam par mūsu vēsturi un pašreizējo situāciju,” saka Igors Pavlovs. “Ir neatkarīga Latvija, ir Latvijas jūrniecība, ir Latvija kā jūras valsts, un ir jūrnieku arodbiedrība, ko šodien var uzskatīt par vienu no labākajām arodbiedrībām Austrumeiropā, nemaz nesalīdzinot to ar bijušo padomju valstu bloku. Tas ir galvenais trīsdesmit gadu darba rezultāts.”

– Nav jau tā, ka viss vienmēr gājis kā pa sviestu – gludi un bez aizķeršanās. Daudzi no tiem, kas darbību uzsāka līdz ar Latvijas neatkarības atjaunošanu, dažādu iemeslu dēļ nav izturējuši un ir darbību pārtraukuši. Taisnību sakot, bija arī tādi, kuru ieceres palika tikai vēlēšanās izteiksmē. Arī tev deviņdesmito gadu sākumā nemaz nav gājis tik viegli, bet šodien par LTFJA nozīmi un lietderību neviens pat nešaubās. Vai pie šāda rezultāta varēja nonākt, pateicoties tavai tālredzībai?

– Katram cilvēkam ir ļoti svarīgi izlemt, kā rīkoties pārmaiņu laikā, ko stratēģiski vajadzētu darīt. Jau tad, kad 1990. gada 4. maijā tika pieņemta deklarācija “Par Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanu”, cilvēkiem vajadzēja izdarīt izvēli: iepaklikt, piebremzēt kustību un skatīties, kas tālāk notiks, vai tomēr



pieņemt lēmumu. Vispirms to vajadzēja izdarīt pašam priekš sevis, un tas skaidri bija jādara zināms arī tiem, kuri bija aiz tevis – te viss ir skaidrs, iešu šajā virzienā, un nav ko skatīties atpakaļ! Latvija būs neatkarīga, demokrātiska valsts, Latvijā būs



jūrniecība un mums ir jābūt daļai no jūrniecības, mums ir jābūt tai piederīgiem. Kas attiecas uz arodbiedrību un personīgi manu rīcību, tad var ticēt vai neticēt, bet pirmo pamatakmeni arodbiedrības nama pamatos es ieliku jau 1990. gada martā, kad notika Latvijas jūras kuģniecības peldošā sastāva konference, kas pieņēma rezolūciju, ka vajadzētu domāt par neatkarīgas struktūras veidošanu. Principā varu teikt, ka jutu un biju pārliecināts, ka tieši tā vajadzētu rīkoties.



Igors Pavlovs deviņdesmito gadu sākumā.

– **Kas deva šo sajūtu?**

– Toreiz bijām jauni, ar to ir pateikts viss. Kad pienāk pārmaiņu laiks un tev ir trīsdesmit gadu, tava iespēja izvēlēties pareizo ceļu noteikti ir daudz lielāka nekā tiem, kam piecdesmit, sešdesmit un vēl vairāk, jo tad strādā pilnīgi cita inerce.

– **Inerces pamatā taču ir nevarēšana vai nevēlēšanās reāli novērtēt un pieņemt situāciju, tātad tā ir domāšanas spēja vai, pareizāk sakot, nespēja.**

– Noteikti! Mums paveicās, ka tajā pārmaiņu laikā bijām jauni cilvēki.

– **Mainījās sistēma, kas lika mainīties cilvēkiem. Tu to spēji, saprati un pieņēmi lēmumu, bet līdzās bija cilvēki, kuriem domāšanas inerce bija milzīgi liela un uzskatus mainīt bija praktiski neiespējami.**

– Jebkurā procesā vadītājam vai līderim ir diezgan liela loma. Viņš ar savu enerģiju un domāšanu var piesaistīt tos cilvēkus, kuri šaubās un nav līdz galam pārliecināti, uz kuru pusi doties. Tad līderis pieņem lēmumu – iesim šajā virzienā.

– **Kuri deviņdesmito gadu sākumā, tavuprāt, jūrniecībā bija domu līderi?**



– Mana topa pirmajā vietā laikam tomēr ir Andrejs Dandzbergs, tad Gunārs Šteinerts, Pēteris Avotiņš un Imants Sarmulis.

**– Andrejs Dandzbergs un Gunārs Šteinerts bija vīri ar zināmu dzīves pieredzi, kuriem bija pāri piecdesmit, bet tolaik jūrniecības sabiedrība ļoti respektēja vēl pavisam jauno Pēteri Avotiņu.**

– Teikšu godīgi, ka deviņdesmito sākumā man ar Pēteri Avotiņu bija ļoti sliktas attiecības, jo viņš mani uzskatīja par nevēlamu personu. Bet arī viņam pašam neklājās viegli, jo Avotiņš sāka strādāt 1991. gadā, kad bija visgrūtākie laiki, ne viss tolaik bija līdz galam skaidrs, bija vēsturisku pārmaiņu process, un viņš stāvēja tieši šī procesa vidū. Pēc tam jau var dažādi vērtēt, kā viņš vadīja “Latvijas kuģniecību”, bet Pēteris Avotiņš noteikti bija ļoti spilgta personība. Ja runājam par Latvijas Jūrniecības savienību, tad spilgtas personības bija Elsbērga un Kārklīņa kungi.

**– Ja runājam par trīsdesmit atjaunotās Latvijas gadiem, kas ir bijis jūrniecības nozares veiksmes stāsts? Un kas varēja notikt savādāk un labāk?**

– Domāju, ka Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība ir bijis veiksmes stāsts, un te grūti kaut ko piebilst. Vēsturiskajā kontekstā diezgan grūti runāt par to, kā būtu, ja būtu, par to varam tikai nedaudz pafantazēt. Piemēram, esmu pārliecināts, ka ir paveikts diezgan daudz, lai saglabātu jūrnieku skaitu Latvijā un saglabātu jūrniecības izglītību, jo mums ir Latvijas Jūras akadēmija, Liepājas Jūrniecības koledža un privātā “Novikontas” Jūras koledža. Tagad Latvijā ir divpadsmit tūkstoši jūrnieku, un var jau teikt, ka 1991. gadā bija divdesmit tūkstoši. Taču tagad mēs runājam tikai par tirdzniecības flotes jūrniekiem, toreiz statistikā ietilpa arī zvejas flotes jūrnieki. Ja runājam par to, ko esam pazaudējuši, tad zvejniecības nozare Latvijā praktiski ir pazaudēta. Parasti mēdzu teikt – ja ir jūrnieki, ir arodbiedrība, nav jūrnieku, nav arī arodbiedrības. Kad veidojās LTFJA, cilvēki bija, vajadzēja tikai viņus pārliecināt, ka arodbiedrība viņiem ir vajadzīga. Bet ne jau tāda arodbiedrība, kādu viņi pazina. Bija jāsaprot, ka tā būs pavisam cita organizācija, ne tā, kas padomju gados. Arodbiedrība nedalīs ceļazīmes uz sanatorijām un nenoņemsies ar tamlīdzīgām lietām, jo ir iestājies kapitālisms ar visām no tā izrietošajām sekām. Arodbiedrība aizstāvēs savu biedru tiesības, rūpēsies par koplīgumiem un tā tālāk. Darba devēju gandrīz vienmēr vairāk apmierina divpusējas attiecības: darba devējs – darbaņēmējs, tā ir vieglāk risināt problēmas, jo tās zināšanas un spēks, kas ir darba devēja rokās, nav samērojamas ar darbaņēmēja zināšanām un spēku. Tas būtu tas pats, ja ringā sacenstos vieglā un smagā svara bokseri, par sagaidāmo iznākumu šaubu nav. Bet, ja ringā pret smagā svara bokseri iznāk vairāki vieglā svara sportisti, tad, kā saka, var smago arī noknābāt. Jebkurā gadījumā tolaik mums vajadzēja pārkārtot domāšanu un darbu tādām modelim, kāds jau simtiem gadu bija Rietumu pasaulē.

**– Jūrniekus izdevās saglabāt, bet Latvijas tirdzniecības floti tomēr ne.**



Igors Pavlovs (no kreisās) un Andris Kļaviņš dziļās pārdomās par koplīguma jautājumiem uz LK kuģiem.

– Runājot par floti, tā, protams, bija problēma. 1991. gadā mums bija ap simt kuģu, un ir jautājums, vai tik lielu floti vispār varēja saglabāt? Līdzīgi varētu jautāt, vai varēja saglabāt VEF un RAF?

– **Kāpēc?**

– Tāpēc, ka ļoti grūti sistēmu, kas bija radīta noteiktam ekonomiskajam veidojumam – PSRS, transformēt uz tirgus ekonomiku un demokrātiskas valsts iekārtu. No privāta pārveidot par valsts – to, kā rāda vēsture, var izdarīt, bet otrādi – kā to izdarīt? Protams, šodien ir skumji runāt par tādām lietām, zinot, ka zem Latvijas karoga strādā tikai ap četrdesmit kuģu. Un tad man pašam sev gribas uzdot jautājumu, vai man ir gandarījums par šiem četrdesmit kuģiem zem Latvijas karoga, ja tie pieder ārzemju kuģošanas kompānijām, kur iekšā nav nacionālais kapitāls? Kā uz to skatīties?

– **Tagad gan valda uzskats, ka svarīgi, kur kuģošanas kompānijām atrodas menedžmenta sēdeklis.**

– Ja runājam par menedžmentu, tad šajā ziņā ir diezgan laba situācija, jo ir tādas kompānijas kā LSC, “Klip” un “Rig Shipping”, kas savu biznesu vada no Latvijas, bet atkal ar nožēlu jāteic, ka šajās kompānijās nav neviena kuģa zem Latvijas karoga. Ir savi plusi, un ir savi mīnusi, bet gribētos, protams, vairāk kuģu zem Latvijas karoga, lai būtu kuģi ar Latvijas kapitālu, tie piederētu Latvijas kuģu īpašniekiem, bet, domājot pragmatiski un dzīvojot tirgus ekonomikas



apstākļos, ir lietas, kas praktiski nav iespējamas. Īpaši ņemot vērā, ka šodien kuģis maksā miljonus.

**– Un pa vidu vēl arī bankas ar saviem noteikumiem.**

– Protams, tāpēc nevaram cerēt, ka piepildīsies utopiski sapņi, un domāt par to, ka valstij ir iespējams attīstīt savu nacionālo floti, jo ir grūti iedomāties, ka valstij varētu būt interese attīstīt floti, pat tad, ja būtu pieejams tāds finansējums, jo tirgus ekonomikas apstākļos tas nav iespējams.

**– Starptautiskajā kuģošanas biznesā šodien lielie apēd mazos. Globalizācija, par ko pirms trīsdesmit gadiem neviens pat nenojauta, tāpat kā nenojauta to, ka pasaule tik strauji manisies.**

– To tiešām nevarēja paredzēt. Ir cilvēki, kas šodien saka: tas nebija pareizi, vajadzēja darīt tā un tā. Nu, nu, pagaidiet! Ļoti labi par to spriest tagad, kad tu jau redzi visas kļūdas, aplamības un procesus, bet vajag saprast, ka gudrs tu vari būt tikai tagad. Deviņdesmitajos gados neviens īsti nevarēja paredzēt, kā viss veidosies un kā procesi notiks Latvijā un pasaulē. Ļoti svarīgi ir ātri reaģēt uz pārmaiņām un rūpīgi izvērtēt jebkuru situāciju, lai nenodarītu kādu jaunu, jo liela nozīme ir tam, kā attiecīgajā mirklī viss tiek risināts. Ja pieņemam nepareizus lēmumus un risinājumus, viss sāk velties gluži kā sniega bumba. Var būt desmit variantu un priekšlikumu, bet jāspēj pieņemt tikai vienu pareizo. Pāiet laiks, nāk citi izaicinājumi, un tu atkal un atkal stāvi izvēles priekšā.

**– Tāpat kā 1991. gadā, arī 2021. gadā ir notikušas lietas, kas mainīja pilnīgi visu, un nekad vairs nebūs tā, kā bija līdz šim. Man šķiet, ka tagad ir liela līdzība ar 1991. gadu, jo arī tad mainījās sistēma un vairs nekas nebija kā iepriekš.**

– Atklāti sakot, runājot par tiem laikiem, mums savā ziņā jārunā par revolūciju, paldies dievam, par miermīlīgu revolūciju, kas pilnībā mainīja virzienu. Tagad mums vajadzētu domāt par evolūciju, jo demokrātija ir labākā iekārta, kas dod iespēju vadīt valsti ar evolūcijas rīkiem, visu atrisinot balsojot vēlēšanās. Jūrnieki to sauc par deviāciju.

**– Bet demokrātija nav visatļautība.**

– Protams, jo ir tiesības un ir pienākumi. Dzīvojot demokrātiskā sabiedrībā, katram cilvēkam to vajadzētu saprast. Vienmēr ir jāatrod zelta vidusceļš, jādoma par sabiedrības interesēm.

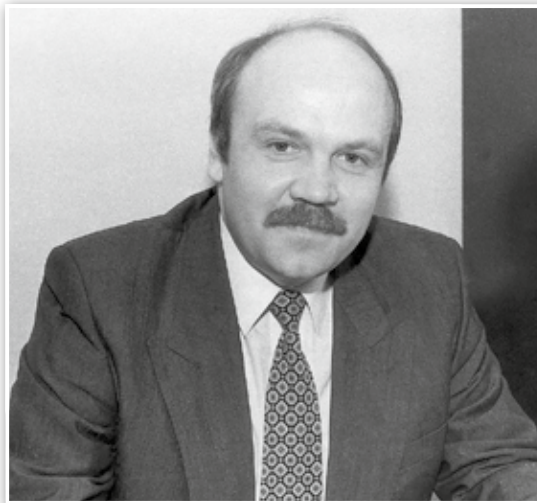
**– Ja runājam par jūrniecības nozares pārvaldību, kā tu vērtē, cik labi vai, gluži pretēji – slikti tā trīsdesmit gados ir veidojusies?**

– Varu teikt, ka mums ir izdevies izveidot līdzīgu pārvaldības modeli, kāds tas ir citās jūras valstīs. Ir Satiksmes ministrija un Jūrlietu departaments, kas atbild par politikas veidošanu, savukārt Jūras administrācija atbild par praktisko pusi. Sistēma ir sakārtota, bet vienmēr var vēlēties pilnveidot sistēmas kvalitāti. Jāsaprot, ka visās institūcijās strādā cilvēki, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai viņi būtu profesionāli un labi izglītoti speciālisti. Piedevām, strādājot tik specifiskā



nozārē, kāda ir jūrniecība, ir jābūt dziļai un pamatīgai izpratnei jūras lietās. Filozofiski atbildot uz tavu jautājumu, varētu teikt, ka vienmēr var vēlēties vēl labāku pārvaldību, nekā tā ir tagad.

**– Šajā nozarē ne-  
maz nevar strādāt, ja  
nav izpratnes par jūr-  
niecības procesiem  
pasaulē un spējas šos  
procesus analizēt. At-  
slēgas vārds vienmēr  
ir zināšanas.**



LTFJA nav iedomājama bez Andreja Umbraško.

– Protams, ja runājam par tik specifisku nozari kā jūrniecība, tad pirmkārt tiešām ir jārunā par augsta līmeņa profesionālu jūrniecības izglītību. Būtu svētīgi, ja pēc augstskolas, pirms cilvēks pārnāk strādāt kādā no jūrniecības krasta dienestiem, viņš kādu laiku būtu nostrādājis jūrā. Šajā ziņā kā piemēru varu minēt Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepu Spridzānu, kurš ir kapteinis, ilgus gadus strādājis jūrā, vadījis kuģi un tā apkalpi ļoti specifiskos apstākļos, tāpēc visus jūrnieku jautājumus, problēmas, specifiku un nianšes zina no iekšpuses. Tas ļauj viņam Jūrnieku reģistru vadīt tā, kā kapteinis vada kuģi. Manuprāt, viņš to dara profesionāli un ļoti labi, nodrošinot Jūrnieku reģistra darbs kvalitāti. Un kāpēc viņš to var? Tāpēc, ka viņam ir kapteiņa mugurkauls. Taču tas nenozīmē, ka pilnīgi visiem patīk viņa metodes.

**– Nu ja, ne jau visiem patīk, ka demokrātija beidzas pie Jūrnieku reģistra durvīm un tālāk ir stingra sistēma.**

– Lūk, te arī parādās jūrniecības, pareizāk sakot, kuģošanas specifika – uz kuģa ir stingra sistēma, savādāk nevar! Bet mūsu jūrniecības mācību iestādēs, te vairāk domāju Latvijas Jūras akadēmiju, ir diezgan brīva sistēma, nav tādas disciplīnas, kādai pēc būtības vajadzētu būt pusmilitārā mācību iestādē. Cilvēki Jūras akadēmijā mācās, it kā mācītos Tehniskajā universitātē, pilnīgi brīvā atmosfērā, kas neveido sapratni par disciplīnu un pavēļu pildīšanu. Un pēc akadēmijas pabeigšanas šis pats cilvēks nonāk uz kuģa, kur ir stingra kārtība un disciplīna: ir kapteinis, kapteiņa vecākais palīgs un vecākais mehāniķis, bet tev ir jāiekļaujas sistēmā un jādara. Uz kuģa nelūdz, bet norīko darbā, tur nesaka – lūdzu, izdari, tur vienkārši ir jādara. Un tad jaunajam





speciālistam rodas iekšējas pretrunas, kā no iepriekšējās sistēmas pārkārtoties jaunajā sistēmā?

– **Labi, ka jaunajam speciālistam ir bijušas divas jūras prakses.**

– Ļoti laba piezīme. Tiešām, šīs divas jūras prakses atver acis, un jaunajam speciālistam ir iespēja izdarīt secinājumu, vai šī ir viņam piemērota profesija, vai arī jūrnieka darbs ir bijušas romantiskas ilūzijas. Īpaši vēl šodienas apstākļos, kad uz kuģa kopā strādā starptautiska apkalpe. Viena lieta ir būt pie māmiņas, otra – studēt augstskolā, bet pavisam kas cits ir atrasties uz kuģa. Jūrniecība prasa disciplīnu.

– **Jūrnieku arodbiedrībā ir vairāk nekā seši tūkstoši dažādu paaudzju jūrnieku. Vai vari raksturot, kā trīsdesmit gadu laikā ir mainījušies jūrnieki?**

– Paaudzju maiņa ir dabisks process, kas notiek neatkarīgi no mums. Bet vispirms gan gribu teikt, ka esmu pateicīgs tagad jau vecākās paaudzes jūrniekiem, kuri pirms trīsdesmit gadiem bija jauni cilvēki un bez liekām runām bija gatavi iesaistīties arodbiedrības darbībā. Patiesībā arī jaunajiem tas tolaik nemaz nebija tik viegli, jo galvā tomēr bija doma, ka arodbiedrība daļa ceļazīmes un palīdz tikt pie dažādiem labumiem un deficītiem. Vajadzēja viņus pārliecināt: mīļie cilvēki, mēs esam jauni, vajadzētu mainīt domāšanu un saprast, ka vecā sistēma ir pārstājusi pastāvēt, mums ir jādodas uz priekšu un jāpieņem jauni spēles noteikumi. Kā to izdarīt? Atstāt aiz muguras iepriekšējo ideoloģiju. Lūk, par to viņus vajadzēja pārliecināt, un, paldies dievam, man izdevās to izdarīt, un tieši šie jūrnieki pirms trīsdesmit gadiem veidoja arodbiedrības pamatus. Tagad jaunajiem cilvēkiem ir pilnīgi cita domāšana, viņi ir pilnīgi citi cilvēki, uz jautājumu, kāpēc viņiem vajadzīga arodbiedrība, viņi atbild: lai būtu drošība, lai uz kuģa būtu laba alga, lai būtu pārliecība, ka gadījumā, ja tas būs vajadzīgs, arodbiedrība juridiski un finansiāli palīdzēs. Viņiem ir pavisam cits redzējums par arodbiedrības vietu un lomu, jo viņu apziņā nav informācijas par ceļazīmēm un ledusskapjiem, viņi domā pilnīgi citās kategorijās. Ja padomju laikā kāds bija neapmierināts ar arodbiedrības darbu, tad ne jau tāpēc, ka arodbiedrība nav aizstāvējusi viņa darba tiesības, bet gan tāpēc, ka neiedeva kādu deficītu. Tā bija cita iekārta, un arodbiedrībai bija citas funkcijas, tas vienkārši jāsaprot. Tagad cilvēki jautā, kādas ir manas tiesības, ko dod koplīgums, kā manu darbu ietekmē un aizsargā MLC konvencija, tātad runa ir tieši par ekonomiskām un sociālām lietām, kas saistītas ar viņu darbu. Runājot ar jaunajiem cilvēkiem, skaidrojam viņiem, ka arodbiedrības uzdevums ir nodarboties tieši ar šiem jautājumiem. Un tomēr arodbiedrība ir vēl kaut kas vairāk, tā ir ģimene, tāpēc gadījumā, ja jūrniekam rodas kādas problēmas ar finansēm, veselību vai vēl ko citu, nevajag kautrēties, zvaniet uz arodbiedrību! Mēs tiešām vēlamies padarīt arodbiedrību par jūrnieku mājām. Protams, galvenie ir un vienmēr būs profesionālie jautājumi, taču mūsu jūrniekiem ir jāapzinās, ka viņi ir piederīgi



savai arodbiedrībai un zināmā mērā tā ir viņu ģimene.

**– Nu gluži kā laulībā – kopā priekos un bēdās.**

– Tieši tā. Liels prieks man ir par to, ka ļoti bieži saņemam zvanus no jūrniekiem ar lūgumu palīdzēt lietās, kas nav saistītas ar profesionālo darbu, bet gan ar sadzīviskiem jautājumiem. Tas nozīmē, ka mūsu biedri uzskata arodbiedrību par uzticības vērtu organizāciju un tiešām jūtas kā savējie. Lai nostiprinātu saikni starp jūrniekiem, viņu ģimenēm un arodbiedrību, pirms pandēmijas mēs katru gadu rīkojām Jūras svētkus, kas vēl un vēlreiz jūrniekam apliecināja – tu esi viens no ģimenes locekļiem. Mans telefons strādā 24/7, un cilvēki var zvanīt jebkurā diennakts laikā. Ja nevaru tūlīt atbildēt, tad noteikti atzvanu, tiklīdz tas ir iespējams.

– Esmu tevi intervējusi ne vienu vien reizi, daudzas stundas esam runājuši par jūrniecību un tāpat vienkārši par dzīvi. No diezgan saspīlētām attiecībām deviņdesmito gadu sākumā un asām intervijām no manas puses esam nonākuši līdz šodienai, kad varu teikt, ka mūsu starpā ir izveidojušās ļoti labas cilvēciskas attiecības, zināmā mērā pat dvēseļu radniecība. Un zini, cik vien atceros, mēs vienmēr esam sēdējuši pie apaļā galdiņa, un arī šoreiz ir tieši tāpat.

– Esmu pārliecināts, ka ir ļoti svarīgi, kā tu sarunāties ar cilvēkiem, svarīga ir attieksme. No manas puses šajā gadījumā nav ne vismazākās birokrātijas. Nekad pa šiem trīsdesmit gadiem, sarunājoties ar jūrniekiem, neesmu sēdējis priekšnieka krēslā. Vienmēr ir bijis apaļais galdiņš, pie kura sēžam un sarunājamies. Esmu to darījis apzināti, jo apaļais galds rada vienotības sajūtu. Ar ikvienu cilvēku, vai viņš ir no biznesa aprindām, kapteinis, matrozis vai pavārs, runāju tieši ar viņu, jo svarīgāk par visiem amatiem ir sadzirdēt cilvēka teikto, saprast



LTFJA rīkotie Jūras svētki Brīvdabas muzejā.



viņa problēmu un visiem iespējamiem instrumentiem censties rast risinājumu katrā konkrētajā gadījumā. Apaļais galds ir labs rīks, sarunājoties ar cilvēkiem, bet priekšnieka krēsls ir superrīks, strādājot pie datora un ar papīriem. Citās jūrniecības iestādēs ir cita sistēma, citas prasības un vajadzības, bet arodbiedrībā ir tieši šāda kārtība. Būtu muļķīgi domāt, ka apaļā galda sistēma strādātu, piemēram, Satiksmes ministrijā vai Jūras administrācijā, jo tas ir pavisam cits stāsts un pavisam cita filozofija. Taču jāatceras, ka cilvēkam būtībā ir jūtīga dvēsele, kas ļoti jūtīgi reaģē uz visu: vai pateica paldies, vai sasveicinājās, vai atcerējās jubilejā, vai nepievīla, tas viss saglabājas cilvēka atmiņā.

Kad svinam kādu jubileju, neviļus prātā tiek pārcilāts viss, kas bijis, kas noticis. Ir lietas, kas nāk un aiziet, pagaist no atmiņas, bet ir notikumi, kas paliek kopā ar tevi uz mūžu un iezīmējas tik spēcīgi, it kā tas būtu noticis vakar. Ļoti spilgti atceros pirmo streiku, ko 1992. un 1993. gadā sarīkojām uz kuģa "Rina", uz kuģa "Anna". Streiks bija jāriko tāpēc, ka jūrniekiem neizmaksāja darba algu. Deviņdesmito gadu sākums bija vētrains visās nozīmēs un nozarēs, tas attiecas arī uz jūrniecību. Varbūt viss nenotika gluži kā amerikāņu filmās par Čikāgu trīsdesmitajos gados, bet reizēm daudz arī netrūka. Ļoti atbildīgs bija 1994. gads, kad valdība bija nolēmusi jūrnieku pārtiku aplikt ar ienākuma nodokli un arodbiedrība uz streiku pacēla "Latvijas kuģniecībā" strādājošos jūrniekus. Līdz streikam toreiz bija atlicis tikai viens solis, flote tam bija gatava. Toreiz pēdējais solis tomēr netika sperts, streiks tika apturēts, jo tālaika satiksmes ministrs Andris Gūtmanis lūdza streiku neizsludināt un solija neaplikt ar ienākuma nodokli jūrnieku ēdināšanu. Mēs pieņemām ļoti smagu lēmumu un pašjāvāmies, ka ministrs pildīs solījumu, tomēr labi apzinājāmies: ja solītais būs bijis tikai tukši vārdi, mēs būsīm tie, kas pievīluši mūsu jūrnieku un arodbiedrības biedru uzticību. Pēc tam vēlreiz pacelt viņus uz streiku mums nekādā gadījumā neizdotos, zaudētu uzticību atgūt ir grūti. Toreiz, paldies dievam, viss atrisinājās mums visiem labvēlīgi. Pievilt nedrīkst, jo tā cilvēkos rodas rūgtums.

**– Vai arī tava atmiņa glabā kādu rūgtumu, varbūt aizvainojumu, kuru nevari aizmirst vai negribi piedot?**

– Ir rūgtums, kas ar laiku var pāriet, bet ir arī naids, kad izdarīts ļaunums, ko nevar piedot, un tā ir pavisam cita lieta. Paldies dievam, savā dzīvē neesmu piedzīvojis tādu ļaunumu, ko nebūtu varējis piedot, lai gan situācijas ir bijušas, maigi sakot, arī ārkārtīgi sarežģītas. 1992. gadā viens no jūrniecības nozares cilvēkiem uzrakstīja iesniegumu prokuratūrai par manu it kā darbību un rīcību 1990. un 1991. gadā. Prokuratūra divus trīs mēnešus pārbaudīja, vai Pavlovs ir vai nav bijis vainīgs. Tā bija cilvēka vienkārši uzrakstīta sūdzība, kas no manas dzīves atņēma vairākus mēnešus, nemaz nerunājot par to, cik daudz nervu un veselības tas viss no manis prasīja. Kāds cilvēks izdarīja ļoti sliktu lietu, kas tobrīd man lika nopietni domāt, vai nepamest Latviju. Jāsaprot, ka tie vispār bija ļoti sarežģīti laiki, un, paldies dievam, ka tie cilvēki, kuri strādāja prokuratūrā,



manā rīcībā nesaskatīja neko kriminālu. Tagad es uz šo notikumu skatos no trīsdesmit gadu distances, un mana attieksme pret to ir ļoti filozofiska. Esmu priecīgs, ka dzīvoju šeit, un viss ir brīnišķīgi. Mana ģimene dzīvo labā valstī.

Otrs moments, kas dziļi ierakstīts manā atmiņā, ir saistīts ar "Latvijas kuģniecību" un tās vadību, ar kuru 1999. gadā man bija liels ekonomisks strīds. Tie cilvēki, kuri tolaik stāvēja aiz privatizējamās "Latvijas kuģniecības" vadības, nebūdami apmierināti ar manu kā arodbiedrības vadītāja darbu, īpaši, kad organizēju streiku uz diviem kuģiem – "Taganrogas" un "Rāznas", pasūtīja zināmām struktūrām, lai tās izseko katru manu soli un izķidā visu manu dzīvi, vārdu sakot, izpurina mani pa visām vilēm. Zinu, ka tolaik apmēram mēnesi mani izsekoja, mēģināja noskaidrot visus manus kontaktus, rakstīja uz visām iespējamām institūcijām, sākot no prezidenta un beidzot sazin ar ko. Par mani tika savāks it kā kompromitējošs materiāls, un viņi to informāciju, kas bija viņu rīcībā, gribēja izplatīt Latvijas avīzēs, bet to neizdevās īstenot. Viens ir apgalvot, ka informācija ir graužoša, bet otrs ir pierādīt, ka šī informācija tiešām ir patiesa. Laikrakstu vadītājiem bija svarīgi pārliecināties, cik šī informācija ir patiesa, un to nevarēja pierādīt, tāpēc Latvijā nekādas publikācijas neparādījās, taču tāda parādījās kādā Krievijas avīzē. Kāda no tā bija jēga? Nekāda! Divsimt šī laikraksta eksemplārus ar lidmašīnu atgādāja uz Latviju, izplatīja visos jurniecības uzņēmumos, un vienu eksemplāru dabūju arī es. Tā notika, tā ir patiesība, un tā ir vēsture. Lai gan esmu ticis tam visam pāri, tomēr rūgtums ir palicis un līdz galam to piedot ir grūti. Joprojām šad un tad atgriežos pie jautājuma, kāpēc un ar kādu nolūku tas tika darīts? Sev esmu izdarījis secinājumu, ka tie cilvēki tolaik gribēja iznīcināt mani kā arodbiedrības vadītāju un darīja to ar bandītiskām metodēm.

Laikam tas ir bijis pats grūtākais posms manā darbā, tomēr nav sliktuma bez labuma, un katra šāda reize liek pārdomāt, analizēt un izvērtēt, ko esi izdarījis nepareizi, ja esi kļūdījies, tad kur. Arī konflikti dod pieredzi un stiprina raksturu. Esmu pateicīgs visiem tiem jurniekiem, kuri, neskatoties uz milzīgo spiedienu no darba devēju puses, tomēr palika uzticīgi arodbiedrībai. Darbiniekam ir svarīgi, ka viņš var uzticēties savam priekšniekam, bet tikpat svarīgi arī tas, lai vadītājs varētu uzticēties saviem darbiniekiem. Es pārliecinājos, ka man aiz muguras stāv spēcīgi cilvēki. Varēja taču būt arī tā, ka paskatos atpakaļ, bet tur neviena nav, ka es, cīnīdamies par jurnieku interesēm, kaujas laukā esmu palicis viens. Vienmēr, kad sarunās ar darba devējiem tiek aizstāvētas jurnieku intereses, kur nu vēl risinot konflikta situācijas, arodbiedrības vadītājam ir ļoti liela atbildība un psiholoģiskā slodze, jo tieši viņš saņem pirmo spiedienu un reizēm arī sitienu. Ja tu esi uzņēmis šo spiedienu un zini, kāpēc to esi darījis, un apzinies, ka tas ir vajadzīgs cilvēkiem, tad daudz ko var izturēt, bet, ja tev nav atbalstītāju, tad kāda gan visam ir jēga? Daudzi tolaik teica, ka es konfliktēju ar LK savu interešu dēļ, jo vēlos, lai viens procents, ko jurnieki maksā kā



dalībmaksu arodbiedrībai, būtu naudas ziņā ietilpīgāks. Es šādas runas pilnībā noraidīju, jo jautājumu par savu vienu procentu varu atrisināt vienā mirklī, taču es pārstāvēju un cīnijos par jurnieku deviņdesmit deviņiem procentiem, un tās vairs nav manas intereses, kā daudzi pārmeta. Lai gan rūgtais konflikta kauss bija iztukšots, tomēr mieles no šī kausa laikam nezudīs nekad.

Bet, runājot par rūgtumu, kas paliek, taču bez nauda, es saviem Baltkrievijas radiem pieminu tevi. Saku, ka man ir paziņa, kuras ģimene ir izdzīvojusi visus izsūtījuma un tālāk sekojošos laikus, bet cilvēkam tomēr ir labas attiecības ar krieviski runājošajiem. Kāpēc? Ne jau tāpēc, ka cilvēks visu ir aizmirsis, bet gan tāpēc, ka šodienas cilvēki nav vainojami par tolaik pastrādātajiem nodarījumiem. Vēsturē ir bijušas daudzas nepatīkamas lappuses, bet ko ar to visu darīt šodien – mūsu globālajā pasaulē? Jādzīvo un jāsadzīvo arī ar rūgtumu sirdī. 1991. un 1992. gadā daudzi nelatvieši bija nesapratnē par to, kas notiek, bet toreiz bija svarīgi pieņemt lēmumu, ka nav cita ceļa, jāiet integrēšanās ceļš.

**– Ja runājam par trīsdesmit gadiem, vai ir kas tāds, ko tev nav izdevies paveikt? Varbūt mainījusies situācija, paša attieksme vai vēl kas cits?**

– Grūti atbildēt uz šo jautājumu. Ja mēs runājam par arodbiedrības stratēģiskiem mērķiem, tad tie ir sasniegti. Ir jurnieku arodbiedrība ar savu vietu jurniecības sistēmā, ar savu vietu arodbiedrību kustībā Latvijā un arī starptautiskā līmenī. Mūsu arodbiedrība 1993. gadā bija viena no pirmajām bijušajās padomju bloka valstīs, kas tika uzņemta ITF, ko arodbiedrības līmenī varētu pielīdzināt valsts uzņemšanai Eiropas Savienībā. Tā kā ir sasniegti lielle stratēģiskie mērķi, tagad varētu būt akcents uz praktiskām lietām, piemēram, risinot jurnieku sociālos jautājumus. Ja man jautātu, kāpēc to neesam darījuši jau pirms gadiem desmit, tad atbilde ir vienkārša: iesākumā arodbiedrība, tieši tāpat kā visi pārējie, bija trūcīga organizācija, tāpēc vispirms vajadzēja iekrāt līdzekļus un panākt, ka ar kuģu īpašniekiem tiek saslēgti koplīgumi. Visa mūsu enerģija tika veltīta jurnieku darba tiesību aizsardzībai, jo vajadzēja panākt, lai jurniekiem nebūtu jāsaskaras ar bezdarba problēmu, kā arī lai viņi saņemtu pienācīgas un konkurētspējīgas algas. To visu diezgan sekmīgi esam paveikuši, tāpēc tagad domājam, ko vēl, izņemot Jūras svētku svinēšanu, varam piedāvāt saviem jurniekiem. Mūsu darba kārtībā ir sociālie jautājumi un projekti, kuru īstenošanu gan ir aizkavējusi pandēmija, bet noteikti ir vērsti nākotnē.

**– Vai paredzi, ka nākamajos desmit gados jurniekiem varētu draudēt kādi riski, kas vispār jurniekus varētu nākotnē sagaidīt?**

– Man šķiet, ka vienīgais risks, kas varētu būt, tomēr nav saistīts ar izglītības sistēmas pārvaldību, bet gan ar to, ka, attīstoties ekonomikai, augs arī cilvēku labklājība, un jaunie cilvēki vairs neizvēlēsies jurnieka profesiju. Rietumu prakse rāda, ka cilvēki meklē labāku izdevību un labi apmaksātu darbu krastā. Jau tagad starptautiskais jurnieku darba tirgus izjūt deficītu, jo cilvēki nevēlas strādāt jūrā, projām no krasta un mājām, un strādāt jūrā kļūst mazāk prestiži,





un līdzīgi procesi varētu notikt arī Latvijā. Šodien joprojām vairākums jūrnieku kā svarīgāko savai izvēlei min iespēju labi nopelnīt, kāds procents atbild, ka tās ir tradīcijas, bet pavisam nedaudz ir tādu, kuri runā par jūras romantiku. Kā zinām, tad tradīcijas un romantika ir mentālas lietas, bet cilvēki pārsvarā ir pragmatiski, tāpēc uzskatu, ka pēc gadiem pieciem, desmit vai piecpadsmit viss būs atkarīgs no ekonomikas attīstības tempiem. Šodien vecāko virsnieku algas ir pat ļoti konkurētspējīgas, salīdzinot ar iespēju nopelnīt krastā, bet grūti teikt, kā tas būs nākotnē. Jau tagad uz kuģu tiltiņa ir maz kapteiņu no Zviedrijas, Vācijas vai Somijas.

**– Liela nozīme ir arī valsts politikai. Kā tu domā, Latvija ir valsts pie jūras vai jūras valsts?**

– Protams, ka mēs esam jūras valsts, un ne tikai tāpēc, ka esam pie jūras. Tie mūsu jūrnieki, kuri strādā jūrā, ik dienas mums atgādina, ka mēs esam jūras valsts. To mums atgādina literatūra un vēsture. Gandrīz katrā Latvijas ģimenē ir kāds jūrnieks vai vismaz pazīstams jūrnieks. Latvijā jūt to jūrnieka nervu, bet Baltkrievijā, piemēram, cilvēkiem nav šādas sajūtas. Apkārtējā situācija mums katru dienu atgādina, ka esam jūras valsts!

**– Kādu redzi jūrniecības nozari un arī jūrnieku arodbiedrību Latvijā pēc gadiem desmit?**

– Lielākās pārmaiņas būs saistītas ar digitalizāciju un apkalpju lielumu uz kuģa. Diezin vai pēc desmit gadiem tirdzniecības flote jau būs pārgājusi uz autonomajiem kuģiem, visticamāk, ka nē, bet tie noteikti būs moderni kuģi, kam nebūs vajadzīgas tik lielas apkalpes kā tagad. Taču nav šaubu, ka Latvijas jūrniekiem noteikti būs vieta darba tirgū, par to esmu pilnīgi pārliecināts! Nedomāju, ka desmit gadu laikā notiks tāds izrāviens ekonomikā, kas liktu mūsu cilvēkiem pamest labi apmaksātu darbu jūrā.

Ir pagājuši trīsdesmit gadi kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas, notikušas lielas pārmaiņas, bet tās tomēr nav tik lielas, kādas, iespējams, cilvēki bija gaidījuši. Piedevām mēs neesam pasargāti no negaidītiem pavērsieniem. Neviens taču neparedzēja, ka atnāks pandēmija, bet tā atnāca un izjauca iepriekšējo lietu kārtību, kas noteikti atstās sekas, ko ekonomikā jutīsim vēl ilgi, un ne tikai ekonomikā.■

Sarunājās Anita Freiberga



# AINAŽU JŪRSKOLAS MUZEJS BRĪVĪBAS GADOS

**Aiz muguras padomju okupācijas izlikšanās un divkosības gadi. Ainažu muzejs brīvības gadus sagaidīja paties, īsts un neviltots.**



Ainažu jūrskolas muzejs 2021. gadā.

Katrs kārtīgs muzejs sākas ar krājumu. Mūsu muzejs savas darbības 50 gados ir ieguvis 10 000 krājuma vienību. Daudz materiālu jau ir savākts, iegūt kaut ko jaunu ar katru gadu kļūst aizvien grūtāk. Mūžībā aizgājuši Ainažu jūrskolnieku bērni un mazbērni, kuri mums bija vienīgā dzīvā saikne ar pagātņi.

Komplektējot muzeja krājumu, visvairāk mūs interesē materiāli, kas saistīti ar Ainažu jūrskolniekiem, buru kuģu būvi, kuģu reisiem, likteņiem, kā arī atmiņu stāsti par to visu.



Vijole. Piederējusi Ainažu jūrskolas absolventam Jānim Čukuram.

Ainažu jūrskolnieka dēls Gunārs Čukurs no Aļaskas mums atveda vijoli, kuru viņa tēvs Jānis bija spēlējis Ainažu jūrskolas kapelā. Ainažu jūrskolnieku V. Kozenkrāniusa un J. Saknes mājās iegūtas fotogrāfijas, zemes īpašuma dokumenti, vairāki priekšmeti, arī sekstants. Visi ieguvumi attiecināmi uz laiku līdz Pirmajam pasaules karam. Savās mājās "Pumpuros" mūs sirsnīgi uzņēma korģeniete Zeltīte Eglīte, kura muzejam uzdāvināja savu radnieka Ainažu jūrskolnieka Alfrēda Rambeka dzimtas albumu. Pirmie attēli tajā datēti ar 18. gs. beigām. Kādā bildē Rambeks redzams, muzicējot jūrskolas kapelā, citā kopā ar draugiem. Svarīgi dokumenti un aizkustinoši atmiņu stāsti gūti Liepupes pagasta "Purmaļos", kur dzīvoja kapteiņa Bernharda Apes meita Amanda Kazaine. Kapteinis nodzīvoja līdz 1980. gadam. Viņa meita atcerējās, kā tēvs, pārbraucis no jūras, ļāvis katram bērnam atšņorēt pa zābakam, par to katram



iedodot latu. Dāvanās viņš vedis tam laikam retas lietas – apelsīnus, gumijas zābakus u.c. legūtājā materiālā – Danenberga rēderejas tvaikonim “Velta” izsniegtās provīzijas sarakstā – varam lasīt, ka kuģim kopā ar dažādām ēdamlietām nodotas dzīvas aitas un siens.

Bijušais Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš muzejam nodevis jūrnieka ādas bikses, savukārt kāda ventspilniece novēlējusi sava radnieka jūrnieka portfeli. Gints Šīmanis muzejam atdāvinājis garos zvejnieka zābakus, ko aktieris Gunārs Cilinskis izmantojis, filmējoties Blaumaņa “Nāves ēnā”.

Interesants jauniegūtais eksponāts ir kummas – kārbas ar caurumiem lašu un zušu transportēšanai, tāpat sens un smalks zivju tīkls, kuram pludiņi meistroti no bērza tāss.

2000. gadā Latvijas Jūras spēki muzejam uzdāvināja 200 gadu senu karakuģa enkuru, kas tika atrasts pie Gaujas ietekas jūrā, kopā ar Zviedrijas karafloiti meklējot mīnas. Zviedri vēlējušies to pārvest uz savu valsti, uzskatot, ka tas nācis no Zviedrijas karakuģa, bet saskaņā ar starptautiskajiem noteikumiem viss, kas atrasts Latvijas teritoriālajos ūdeņos, kļūst par valsts īpašumu. Izcelts no dzelmes, metāls saskarē ar skābekli sāka strauji rūstēt, bet, pateicoties Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja restauratoriem, tas var piedzīvot otru mūžu.

30 brīvības gadi ir bijis arī laiks, kad tika sagriezti visi zvejnieku kopsaimniecības “Brīvais vilnis” kuģi, bet muzejam tika dzenskrūves, kas tagad papildina brīvdabas ekspozīciju.

Pateicoties Latvijas Jūrniecības savienības atbalstam, šajos gados varējām sarīkot ekspedīciju Ainažu jūrskolas absolventu māju apzināšanai no Saulkrastiem līdz Hedemestei Igaunijā, lai sagatavotu grāmatu par kādreizējo jūrskolnieku ligzdām. Tūjas, Liepupes, Skultes un Dunties mājas apzināt mums palīdzēja vēsturniece Ieva Cimermane, Lauvu mājas – vēsturnieces Māra Lejniece un Laima Šēriņa. Savukārt Igaunijas pusi iepazinām ar Ainažu jūrskolas absolventa Marksona mazmeitas Doras Kesperes palīdzību. Māju fotofiksāciju veica Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja fotogrāfs Ilgvars Gradovskis. Ekspedīcijā uzkrāts bagātīgs fotomateriāls kā liecība jūrnieku ligzdu izskatam šodien. Jo tālāk iekšzemē, jo bija vairāk graustu. Jūras krastā dzīvojošajiem acīmredzot bijusi lielāka turība, lai mājas uzturētu. Vītrupē kapteiņu Grašu un Lielkalnu mājas izskatās gluži kā no Pilčeres filmām. Daudzas mājas, tāpat kā to saimnieki, ir zudušas, citas pārbūvētas līdz nepazīšanai, tomēr dažas vēl saglabājušās nepārbūvētas un neuzlabotas. Senatnes noskaņa jūtama, jau pārkāpjot veco māju sliekšni, – virtuve ar melni nokvēpušiem griestiem, istabas ar mūrīšiem, sīpolu virtenēm, vecām bufetēm, apaļiem galdiem, kas pārklāti ar tamborētiem galdautiem. Laikmetā, kad tik strauji mainās sadzīve un zūd latviskais, dodot vietu Eiropas standartiem, šādas mājas kļūst par lielu retumu. Bet par agrāko laiku godību Ainažos vēl aizvien atgādina vairāki lepni koka un akmens savrupnami.



## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Kapteiņa Jura Veides māja "Milleri" Ainažos 2021. gadā.

Muzejs brīvības gados ir izdevis divas grāmatas – "Jūras vilki sarakstē un atmiņās" un "Dzelzs vīri, koka kuģi". "Jūras vilki sarakstē un atmiņās" ir unikāla ar to, ka nu grāmatās publicētajai rakstnieku, aktieru, mākslinieku sarakstei un dienasgrāmatām pirmo reizi piepulcējās jūrnieku vēstules un atmiņu pieraksti par viņiem. Grāmata ir interesanta vēstures liecība 19. gs. beigu sadzīvei, cilvēku attiecībām, valodai. Laikmeta gaisotni paspīgtina un atspoguļo jūrnieku dzejas darbi. Lasot vēstules, šķiet, ka pirms gadsimta stundas bijušas garākas, laiks ietilpīgāks, bet cilvēks, īpaši uz jūras, vairāk paļāvies uz sevi, Dievu un klausījies intuīcijai. Uz šodienas fona, kad esam savažoti mobilo sakaru šņorītē, kad laika, īpaši cilvēcisko attiecību plāksnē, ikvienam pietrūkst, neticams paradokss šķiet kādā vēstulē atstāstītais fakts, ka pirms 100 gadiem, kad vēl nebija iespēju raidīt SOS signālu, kuģa kapteinis, nopietns un pragmatisks vīrs, klausā sapnī redzēta svešinieka aicinājumam mainīt kuģa kursu un, mainījuši braukšanas virzienu, kuģinieki pēc kāda laika jūras klaidā sastop un izglābj avarējuša kuģa komandu, arī kapteini, kurš sapnī parādījies glābējam...

Grāmata "Dzelzs vīri, koka kuģi" tapa vairāku gadu garumā. Tā bija sena doma, ka vajag apvienot visus materiālus par Ainažu jūrskolu, salikt vienkopus jūrskolnieku un viņu radinieku rakstītās atmiņas. Interesanti bija strādāt



Jūrnieku salidojums Ainažos 2009. gadā. Centrā LTFJA priekšsēdētājs Igors Pavlovs.

pie šīs grāmatas, reizēm likās, ka Ainažu jūrskolnieki sanākuši kopā un paši stāsta man. Bija tāda kontakta sajūta.

Abas grāmatas bija iespējams izdot, pateicoties sponsoriem – jūrniecības organizācijām. Paldies visiem!

Muzejs ir bijis arī nozīmīgs kultūras centrs. Mums ir pedagogiskās programmas



skolēniem – “Kapteiņa Veides zelta meklēšana”, “Brauciens ar buru kuģi uz Santjago”, “Ziļu diena”. Organizējām diskusiju grupas un izstādes. Centāmies sadarboties ar vietējiem iedzīvotājiem, īpaši skolēniem un pensionāriem. Daudzi un dažādi viesi ir apmeklējuši mūsu organizēto diskusiju klubu – Lia Guļevska, Pēteris Kļava, Māra Zālīte, Juris Rubenis, Olga Dreģe, Kristis Kalniņš, Gundega Repše un citi. Divas reizes mēnesī pusgada garumā muzejā notika PBLA sponsorētās programmas “Ģimenes izglītībai un atbalstam” pasākumi, kā arī kursi, ko ES PHARE partnerattiecību programmas Somijas – Latvijas kopprojekta ietvaros Latvijā organizēja Martas centrs. Tajos varēja apgūt projektu vadīšanas prasmes, saskarsmes kultūru u.c.

Ists svētku mirklis muzejā bija, kad atklājām Kristiāna Dāla vaska figūru. Tā bija goda atdošana leģendārajam skolotājam, kurš savu mūžu veltīja latviešu un igauņu jūrnieku izglītošanai. Vairākus gadus Ainažos strādājot bez atlīdzības, viņš izveidoja mācību programmas, tulkoja grāmatas, nereti bija vienīgais teorētisko zināšanu avots saviem audzēkņiem. Viņš zemniekdēliem mācīja turēt rokās kuģa stūri, noteikt koordinātas, bet tikpat stingri prasīja labas valodu zināšanas un glītu rokrakstu. Dāls bija autoritāte saviem skolēniem.

Krišjānis Valdemārs jau 19. gadsimtā aicināja latvjus braukt jūriņā, mudināja tautiešus apgūt kuģošanas arodus, un tieši ar viņa gādību 1864. gadā durvis vēra pirmā zemnieku jūrskola. Bet kur palikuši tie vīri, kas atsaukušies jūras aicinājumam un to piepildījuši? Tas ir mūžsēns jautājums par katra cilvēka gājumu un viņa dzīves nozīmi nākamā paaudžu atmiņā. Valdemārs un Dāls bez latviešu zemnieku atbalsta ne nieka nespētu. Zemnieki bija tie, kas palīdzēja jūrskolas idejai iemiesoties dzīvē. Viņi bija tie, kas liesajā Ainažu zemē izaudzēja kartupeļus un 1864. gada rudenī veda uz Pēterpili pārdot. Ainažu zemnieki Jānis Miķelsons, Juris un Andrejs Veides arī bija pelnijuši, ka viņu piemiņa tiek iemūžināta. Un tā tapa tēlnieka Kārļa Īles radītās ozolkoka skulptūras šiem vīriem un kartupeļiem.

Jā, tiem pašiem, par kuriem dibināja jūrskolu.

Šajos gados muzejs kļuvis bagātāks ar vēl vienu skulptūru – kaķēnu, kurš atteicās no jūras skolas. Ideja pasūtīt skulptūru kaķēnam radās, pateicoties mazai meitenītei, kura pēc ekskursijas muzejā ļoti neapmierināta vaicāja, kur tad esot visi tie



Jura un Andreja Veides skulptūru atklāšana jūrskolas muzeja dārzā 2007. gadā.





## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA



Kaķēns, kurš atteicās no jūrasskolas.

kaķēni, kurus vectētiņš katru rudenī sūtīja uz jūrskolu. Morāle – nesūtīsim kaķēnus uz jūrskolu. Skulptūras tapšana piedalījās arī bērni no visām Latvijas skolām, zīmējot dažādus kaķus un saziņojot naudu šim tēlam.

Ainažu jūrskolas muzejs vienmēr ir pulcējis draugus un atbalstītājus uz salidojumiem, muzeja un jūrskolas jubilejām. Muzejs ir kļuvis par nozīmīgu atceres un sanākšanas vietu Latvijas jūrasbraucējiem. Krišjāņa Valdemāra dibinātās jūrskolas sen vairs nav, bet tās piemiņu glabā muzejs. Salidojumi vienmēr sākas ar piemiņas brīdi vecajos Ainažu jūrnieku kapos. "Vietu, no kuras sācies Latvijas jūrnieku ceļš, mēs neaizmirstam. Braucam uz Ainažiem, lai godinātu aizgājēju un iedvesmotu sevi turpmākam darbam. Tradīcija turpinās, uz šejieni mēs nāksim vienmēr, pēc mums nākamās paaudzes," solīja Latvijas Jūrnieceības savienības priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Salidojumus organizēju jau kopš 1983. gada, kad sāku strādāt muzejā. Tas dod pozitīvas emocijas, ir iespēja cilvēkiem pateikt paldies.

Sākuma gados uz salidojumiem brauca K.Valdemāra jūrskolas absolventi, tas bija laiks, kad viņu pulks vēl bija liels, kad Hugo Legzdiņš, Aleksandrs



Piemiņas brīdis Ainažu vecajos jūrnieku kapos 2013. gadā.



Kārkliņš, Aleksandrs Virza un citi vienmēr atrada ceļu uz Ainažiem. Pie mums brauca arī Rīgas jūrskolas pirmā pēckara izlaiduma absolventi, Latvijas Jūras akadēmijas studenti, jūrniecības organizācijās strādājošie un Ainažu jūrskolas absolventu bērni un bērnu bērni.



Jūrnieku salidojums muzeja dārzā 2008. gadā.

Jūra ir skaista no malas, darbs jūrā sūrs un skarbs, teica kapteinis Laimonis Kļaviņš, tomēr aicināja visus latvju zēnus, kas mīl jūru, turpināt jūrniecības tradīcijas.



Jūrnieku salidojums Ainažos 2008. gadā. No kreisās: Antons Vjaters, Gaidis Andrejs Zeibots, Anita Freiberga.

Ja draudzību uzspiež no malas, reti tā sanāk auglīga. Ja tā radusies dabiski, izjūtot īstu nepieciešamību sadarbīties, tad plaukst un attīstās. Tieši tā jo ciešas saites izveidojušās starp mūsu muzeju un Ainažu jūrskolas absolventa Kristiana Marksona mazmeitu Doru Kesperi Igaunijā. Dora Kespere mūsu apmeklētājus priecējusi ar dažādām izstādēm – apgleznoti porcelāna trauki, gleznas u.c. Dora pie mums ieradusies gan ar igauņu tautas deju kopu, gan luterāņu draudzes kori. Nav bijis salidojuma, kuru Dora ar saviem igauņu draugiem nebūtu kuplīnājusi.

Dora Kespere daudz darījusi novadpētniecībā, lai mūsu bērni uzzinātu, ko paveikuši vectēvi. Savās senču mājās Kabli iekārtojusi muzeju – kapteiņa māju. Vecajā klētiņā skatāma leļļu ekspozīcija. Šo nerimtību, radošumu un darba sparū viņa mantojusi no senčiem jūrniekiem. Ne tikai viņas vectēvs bija kapteinis (beidzis Ainažu jūrskolu), arī vecvectēvs bija “meža kapteinis” – tā sauca vietējos ļaudis, kam diploms vēl nebija un kas jūrā brauca vien tik tālu, lai redzētu krastā meža līniju.

Mūsu apmeklētāji ar prieku skatās Doras Kesperes darbus un smeļas iedvesmu savām ikdienas gaitām. Arī pats muzejs ar savu seno pagātņi un



Ainažu jūrskolas absolventa Kārļa Bezbaļļa radiniece Māra Tīte (pa labi) sarunā ar Ivetu Erdmani 2018. gadā.

stiprajiem vīriem ir labs stiprinājuma avots. Muzeju ik gadus apmeklējuši ap 5000 – 6000 ekskursantu. Nav trūcis ne ārzemju tūristu (īpaši igauņu), ne pašmāju ļaužu. Daudzi braukuši, lai iegūtu ziņas par saviem vectēviem un vecvectēviem. Mums, muzejniecēm, īpašs prieks, ja viņi atraduši ziņas par saviem senčiem, vecajiem jūras vilkiem. Reizumis apmeklētāji atved kādu fotogrāfiju vai dokumentu par savas dzimtas jūrnieku. Prieks savstarpēji bagātināties!

Bez ekspozīcijas par Ainažu jūrskolas vēsturi un buru kuģu būvi Vidzemē 19. gadsimta beigās un 20. gadsimta sākumā muzejs saviem apmeklētājiem piedāvā arī izstādes. Lai gan izstāžu telpa mūsu muzejā ir maza, katru gadu eksponējam iepriekšējā gadā no jauna iegūtos materiālus. Brīvības gados mums bijušas dažādas izstādes, piemēram, fotoizstāde "Ainažu jūrskolas absolventu dzimtās mājas no Saulkrastiem līdz Hedemestei", "Apbalvojumi", "Pretpadomju organizācija Ainažos" un citas. Bez vēsturiskiem materiāliem vēl eksponējam mākslas darbus. Muzejam daudzu gadu garumā ir bijusi veiksmīga sadarbība ar Sāremā muzeju, kas katru vasaru mums atveda kāda sava mākslinieka darbu kolekciju.

Par godu Ainažu jūrskolas 150. gadadienai Latvijas Banka laida klajā piemiņas monētu. Tā bija pirmā eiro monēta, uz kuras attēlots kuģis. Protams, pirmajai jūrskolai pienākas arī pirmā eiro piemiņas monēta!

Muzeju uzturēt šos garos gadus ir palīdzējušas jūrniecības organizācijas. Ar to ziedojumiem muzejs ticis pie jaunām krājuma mēbelēm, labiekārtots muzeja dārzs – no jauna tapušas šūpoles, šūpuļtikli, soli, piknika vieta un laiva – skatuve, kas ir vietējā amatnieka roku darbs. Dārza labiekārtošana man bija sens sapnis, lai cilvēki pēc ekspozīcijas apskates vēl pakavētos dārzā, pārdomātu redzēto un dzirdēto un aiznestu tālāk pasaulē vēsti par latviešu jūrniecības pirmsākumiem.■

Iveta Erdmane



# AR INŽENIERI UZ RIETUMEIROPU

Mūsu TV jūras raidījumam ir pamatīgi veicies – varēsim iepazīties ar jūrnieku dzīvi klātienē uz “Latvijas kuģniecības” kuģa “Inženieris Ņečiporenko” klāja, dodoties kārtīgā braucienā uz Rietumeiropas lielākajām ostām! “Latvijas kuģniecības” šefs Pēteris Avotiņš ir vēlīgs, un mums tik atliek sakravāt ekspedīcijas čemodānus un gaidīt telefona zvānu, kurš mūs visus aicinās doties uz ostu. Mums ir lielska iespēja sagatavot interesantus materiālus vairākiem raidījuma “Ahoi!” izlaidumiem.

## VISPIRMS – UZ VIBORGU!

Izbraukšana nedaudz kavējas, visdrīzāk gadumijas lielo svētku dēļ. Kad Jaungads ir sagaidīts un prieki nedaudz rimuši, beidzot atskan gaidītais telefona zvāns – laiks doties uz ostu! Uz kuģa kāpjām 1. janvāra agrā pēcpusdienā un, iekārtojušies kajītēs, pamazām mēģinām saprast, kā pavadīsim savas dzīves nākamās trīs nedēļas. Esam visa jūrniecībai veltītā TV raidījuma “Ahoi!” komanda – žurnāliste Maija Migla, jūras lietu vēstures pētnieks un, kā tagad teiktu, eksperts Arvis Pope un es. Manā pārziņā ir videokamera, paša vajadzībām somā līdzī paķerts “Zenit” fotoaparāts ar tolaik VDR ražoto firmas ORWO diapozitīvu fotofilmu. Mūsu komandu šajā braucienā papildina laikraksta “Jūras Vēstis” galvenais redaktors – allaž omulīgais un enerģiskais kuivižnieks Gints Šimanis.

Kamēr iekārtojāmies un izdomājam savstarpējās komunikācijas un darbošanās loģistiku, “Inženieris Ņečiporenko” jau nemanāmi atgājis no krasta un slīd garām pilnīgā tumsā mums draudzīgi mirkšķinošajai Daugavgrīvas bākai. Uzmetuši tai skatienu caur kuģa iluminatoru, redzam, kā bāka attālinās, un mēs pamazām ar visu kuģi iegrimstam janvāra naktī.

Nākamajā dienā jau vērojam satriecoši skaistu saullēktu. Jūra ir mierīga. Mēs ejam austrumu virzienā, aiz kuģa labā borta kaut kur tālumā ir igauņu zemes krasts, kurš gan nav saredzams. Somu līcis ir labvēlīgā noskaņojumā un sagaida mūs viesmīlīgi. Nenojaušam, ka vēlāk viss būs gluži citādi.

Dodamies uz īsu draudzīgu pieņemšanu pie kuģa kapteiņa Māra Mertena. Kārdinoši patīkama kafijas smarža un garša uzlabo omu, un kapteinis Mertens izstāsta, ko mēs drīkstam darīt uz kuģa un ko ne. Aizliegumu gan nav daudz, taču labi saprotam, ka kapteiņa vārdos ir jāieklausās. Pēc šīs sapulces sarīkojam paši savējo un izrunājam, ko un kā darīsim, ko filmēsim, ko intervēsim, kam pievērsīsim uzmanību jaunajos apstākļos. Tā ir ikdiens, kas parasti paliek aiz kadra, jo parastam TV vērotājam neliktos interesanta, tāpēc par to stāstīt padziļināti nav vērts. Mūsu brauciens bija īsts un vēl neizbaudīts piedzīvojums, tāpēc šoreiz par tām lietām, kas neiekļuva raidījumos pēc brauciena,



bet palikušas man labā atmiņā un emocionāli vēl joprojām liekas pieminēšanas vērtas.

Pēdējā brīdī pirms izbraukšanas pēkšņi mainījās kuģa maršruts – mums bija jādodas uz Viborgu pēc alumīnija kravas un tikai tad lielāko Rietumeiropas ostu virzienā. Tātad ceļojuma sākumā bija jāizmet pamatīgs loks austrumu virzienā un jāiegriežas Krievijas ostā pirms kara somiem piederējušajā Karēlijas zemē. Agrāk šo pilsētu sauca par Vīpuri. Un te nu ir vērts pastāstīt par dažiem notikumiem, kurus turpmāk piedzīvojām.

## **ESAM IESALUŠI LEDOS – NEGAI DIET!**

Sākumā brauciens caur Somu līča ūdeņiem noris mierīgi. Tikai tad, kad griežamies ziemeļu virzienā, lai caur Viborgas līci tuvotos Viborgas ostai, sākam sastapt ledus gabalus. Šķiet, sparīgais rietumu vējš tos šurp sadzinis vai no visa Somu līča. Ledus gabalu kļūst aizvien vairāk, tie pamazām pārvēršas ledus putrā, līdz uzduramies pilnībā aizsaluši ūdeņiem. Sākumā ledus nespēj bremzēt mūsu kuģi, taču tas kļūst aizvien biežāks, un mūsu gaita palēninās. Kad satumst, tiek iededzināti jaudīgi prožektoru, kas spoži izgaismo priekšā esošo ledus lauku. Kuģis arvien lēnāk laužas uz priekšu, līdz pirms pusnakts pilnībā apstājas, ledus ieskauts. Esam iestrēguši, jāgaida rīts.

Rīts atnāk ar saulainu un aukstu laiku. Termometra stabiņš nokritis teju līdz  $-20^{\circ}$ . Kapteinis Mertens saka, ka jāgaida ledlauzis. Uz jautājumu, kad tas varētu atnākt un mūs glābt, saņemam atbildi, ka tas var notikt pat pēc divām vai trim dienām, varbūt arī ātrāk – atkarībā no ledlauža atrašanās vietas izsaukuma brīdī un tā, cik tas aizņemts, palīdzot citiem kuģiem.

Sarīkojam paši savu sapulci, jo nav zināms, kas vēl notiks atceļā no Viborgas, un mūsu kavēšanās var radīt problēmas Rīgā ar TV ētera laika nodrošināšanu. Izlemjam lūgt atļauju noraidīt telegrammu uz Rīgu, ka, iespējams, kavēsimies, jo esam iesaluši ziemeļu ledos. Kapteinis mūsu lūgumu akceptē, un mēs saceram aptuveni šādu tekstu: "Esam iesaluši ledos, kad sagaidīsim palīdzību, nav zināms. Var kavēties mūsu atgriešanās." Maija Migla rediģē tekstu, mēs ar Arvi Popi ziņu nogādājam kuģa radistam, lai tas paveic savu darbu. Ziņa aizlido uz Latviju vēja spārniem. Arvis tajā brīdī nedaudz paironizē bārdā – sak, tagadiņ viņi tur domās, ka mūs aplenkusi izsalkusi baltie lāči un asinskāri pingvīni, bet mēs iesim pusdienās un apēdīsim pa vistas stilbiņam kā Makss un Morics. Tā arī notiek.

Rīgā tiešām karstā ziņa kolēģu vidū sacelj zināmu ažiotažu – nu, kā viņi tur, vai izdosies atgriezties? Vai redzēts mazums traģisku filmu par polārpētnieku dramatisma pilnajām ekspedīcijām mūžīgajos ledos?

Gaidot ledlauzi, kavējam laiku, ar spēcīgu binokli *obzervējot* tuvāku un tālāku apkārtni. Pirmais, ko ieraugām, ir netālu esošs koka konstrukcijas robežsargu tornis. Tajā stāv robežsargs ar automātu, cieši sagērbies un ietīnies kažokā.



Tornim ir jumtiņš, taču platforma, uz kuras viņš stāv, ir atvērta visiem stiprajiem ziemas vējiem. Cik ilgi viņam šādos apstākļos jāstāv tur augšā, mums nav ne jausmas, taču patīkami laikam gan tas nav.

Tad pamanām, ka patālāk krasta virzienā pa ledu pārvietojas melns punkts. Kas tas varētu būt? Tālskatis mums atklāj, ka tas ir zaporožecs! Automašīna! Kādu gabalu pabraucis pa ledu, *zapiņš* apstājas, un tā iekšienē sākas grūti saskatāma rosība. Kā mums stūres mājā paskaidro pieredzējušais kuģa stūrmanis, tas esot makšķernieks! Slēpjoties no aukstuma un vēja, viņš visas darbības veicot mazā auto iekšpusē. Zaporožeca grīdā esot uztaisīts apaļš caurums, caur kuru notiek zemledus makšķerēšana. Atliek tik izurbt caurumu apakšā esošajā ledū. Tādi, lūk, brīnumi! Visdrīzāk tas ir kāds tuvējās robežsargu daļas virsnieks, jo parastajam civilajam tādas izklaides blakus valsts robežai netiktu atļautas. Paņemtu ciet kā spiegu un tad pratinātu, kāpēc viņš te makšķerē...

Mums par laimi glābējs ledlauzis atnāk salīdzinoši ātri. Tas nav liels, bet ģiprs un neatlaidīgs – “Kapitan Moškin”. Tas ledu mums visapkārt salauž kā nieku, aizved mūs līdz ledū jau izdzītai *špūrei* un novēl laimīgu tālāko ceļu. Tajā brīdī mūs strauji panāk kāds somu rūdas vedējs, kura korpuss ir līdzīgs ledlauzim, tas griež ledu kā karsts nazis sviestu. Tas jau agrāk izdzīto *špūri* ledū vēl paplašina, un mēs nu jau bez problēmām sasniedzam Viborgas ostu.

## NO VIBORGAS LĪDZ DĀNIJAS ŠAURUMIEM

Kamēr Viborgas ostā mūsu kuģi iekrauj Kazahijas alumīnija kravu, mēs dodamies krastā izlocīt kājas un iepazīties ar pilsētu, kurā nekad neesam bijuši.





Viegli puteņo un no salīdzinoši nelielās pilsētas un ostas nekas daudz nav saskatāms. Kā apdzīvota vieta šī pilsēta dzimusi apmēram gadsimtu vēlāk par Rīgu, tās pirmsākumi meklējami zviedru celtā cietoksnī, kurš šeit sargājis seno ūdensceļu visu gadsimtu un karu gaitā. Cietoksnis tagad daļēji atjaunots, tā telpās ierīkots muzejs. Šeit mēs atrodam tīri omulīgu un jauku kafejnīcu ar tiešām labu kafiju. Izbaudām atpūtas brīdi uz cietzemes un kaļam tālākos filmēšanas un intervēšanas plānus.

Vakarā mūs negaidot apmeklē robežsargu leitnants. Dzeram kapteiņa Mertena piedāvāto kafiju, uzkožam pa cepumam. Leitnants paskaidro, ka Viborga un osta esot daļēji slēgta teritorija militāru iemeslu dēļ un šeit ir ierobežotas iespējas fotografēt un filmēt. Protams, mēs to nezinājām un jutāmies nedaudz pārsteigti. Ja mēs gribot ko filmēt vai fotografēt, robežsargi iedošot mums līdzī savu cilvēku, kurš mūs konsultēs šajos jautājumos... Pie tā arī paliekam. Saruna ir draudzīga, leitnants – jauns un inteligents puisis, kurš droši vien pilda kāda augstāk stāvoša priekšnieka pavēli. Vēlāk vakarā tomēr nolemjam, ka nākamajā dienā šajā pilsētā neko nefilmēsim un nefotografēsīm. Kapteinis ieslēdz mūsu darba aparātus savā kuģa seifā, aizzīmogo to un veic attiecīgu ierakstu kuģa žurnālā. Nākamajā dienā tāpat vien izmetam pa lokam aizsnigušajā pilsētā un vēlreiz izdzeram pa tasei kafijas senajā zviedru cietoksnī.

Alumīnijs kuģi iekrauts, atkal dodamies ceļā. Ejam cauri mazu saliņu mūdzeklim, kuģu ceļā kāds jau pirms mums ledu salauzis. Vēlreiz ejam cauri kādai ļoti sarežģītai vietai – ass pagrieziena pa labi, tad tikpat ass pa kreisi. Kuģu ceļš šajā vietai ļoti šaurs, abās pusēs augstas granīta klintis. Šķiet, ka, labi ieskrienoties un lecot, varētu piezemēties uz cietzemes. Mūsu kapteiņa un stūrmaņa meistarība bez problēmām izved kuģi caur šo zigzagu. Vēlāk kapteinis Mertens teiks, ka mūsu kuģis līdz šim ir izmēros lielākais, kāds iegājis Viborgas ostā.

Viborgas līci sastopam turpat līdzās iztīrītajam kuģu ceļam ledus iestrēgušu kuģi. Tas ir izmēros mazāks un ar vājāku dzinēju – viens no "Sormovskij" sērijas kuģiem. Veselu rindu šo kuģu PSRS uzbūvēja pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu nogalē. "Sormovskij" lūdz palīdzību, kapteinis Mertens dod attiecīgu komandu, un mūsu *Inženieris* lēni un uzmanīgi abrauc to no labās puses un atbrīvo no ledus gūsta. Kuģis iekārtojas mūsu ķīļūdenī, un līdz pat pusnaktij mēs redzam tā spožās gaismas mums cieši aizmugurē. Viborgas līcī arī paši nonākam grūtos ledus apstākļos, un mums atkal izlīdz nelielais un sparīgais "Kapitan Moškin".

No rīta jau esam brīvos ūdeņos, ledus ir pazudis. Spīd zema ziemas saule un jūra ir mierīga. Izmantojam šo laiku filmēšanai un intervēšanai. Kamēr tiekam līdz Dānijas šaurumiem, esam jau krietni pastrādājuši. Ir ierakstītas vairākas intervijas ar kuģa jūrnikiem, piefilmētas vairākas kasetes. Arī Gints Šīmanis, šķiet, ik brīdi strādā, top reportāžas publicēšanai laikrakstā "Jūras Vēstis".



## MĒS BIEDĒJAM DĀNUS UN VIŅI MŪS

Mūsu kuģis tuvojas Kopenhāgenai, un te mūsu acu priekšā no jūras iznirst nelielā Drogdenas bāka. Tā celta 1937. gadā jūras vidū uz mākslīgi veidota mūra un akmeņu pamata. Bāka krāsota baltām un sarkanām horizontālām joslām, tās trešajā stāvā atrodas laterna, bet pirmajos divos ir palieli logi, tur laikam uzturas un savu darba dzīvi vada bākas uzraugs. Zinādam, ka Arvim Popem bākas ir sirdslieta, kapteinis saka, ka piebrauksim tuvāk, lai bāka labāk apskatāma.



Spēcīgajā tālskatī redzams, ka bākas uzraugs sēž pie loga un laikam bauda brokastis. Un tad pēkšņi viņa dakšiņa ar uzsprausto pankūku apstājas pusceļā, acis ieplešas lielas un apaļas, kā jūras nezvēru ieraugot. Un kā nu ne – viņa nelielajai bāciņai tuvojās tāds jūras milzenis kā *Inženieris*, ka tik nu pamanītu un nepārbrauktu pāri! Mūsu kuģis apmet slaidu loku, un bākas uzraugs var turpināt brokastu baudīšanu. Pankūkas pat nepaspēja atdzist. “Es viņu pazīstu,” smaidot saka kapteinis, “tas nekas.” Toties Arvis Pope priecīgs, ka viņam parādīta šāda interesanta bāciņa pašā jūras viducī. Mēs pārējie tāpat.

Pirms ieiešanas Ziemeļjūrā, kur gaidāma vētra, apstājamies netālu no dāņu zemes krasta. *Inženierim* nepieciešams neliels, pašu spēkiem veicams remonts. Izmetam enkuru. Kapteinis Mertens uzaicinājis mūs uz nelielu pēcpusdienas kafiju, un mēs baudām gardo viņa gatavoto dzērienu. Negaidot virs mūsu galvām atskan skaļa rēkoņa, kas pat viegli sadrebina kuģi. Izskrienam uz klāja, un viss kļūst skaidrs: mums pāri līdž ar kuģa mastu galiem pārlido dāņu iznīcinātājs. Lidmašīnas kabīnē sēdošais pilots labi saskatāms. Laikam esam rosinājuši dāņu uzmanību, apstājoties pie NATO valsts krastiem: ko te dara tāds liels kuģis ar svešu karogu? Reaktīvais rēcējs pazūd mākoņos, un viņa vietu ieņem



krietni lēnāka četrmotoru militārā lidmašīna. Arī tā mūsu kuģi pirmo reizi pārlido līdz ar mastu galiem, apmet loku un otro reizi šķērso jau nedaudz pieklājīgākā augstumā. Tad arī tā paceļas augstāk padebešos, taču joprojām turpina mūs novērot. Izsakām ironisku minējumu, ka tā droši vien ir Drogdenas bākas uzrauga atriebība par izjauktajām rīta brokastīm. Patiesībā jau droši vien tā nebija, tas tik tāds mūsu pašu joks.

Ejot iekšā Ziemeļjūrā, saņemam vētras brīdinājumu. Mazie dāņu un zviedru zvejas kuģiši steidz atgriezties ostās, bet mums ceļš jāturpina. Pēc apmēram stundas mūsu kajītēs visas lietas ir nolidojušas uz grīdas un šļūkā uz visām iespējamām pusēm. Viļņi triecas pret kuģa priekšgalu un šlakatas lido līdz pat stūres mājai. Paralēlā kursā ejošie mazākie kuģi dziļi rokas viļņu ielejās, tiem iet visai pasmagi. Ejam tieši iekšā vētrā, un man izdodas nofilmēt lieliskus skatus, kā mūsu *Inženieris* laužas cauri vētrai un viļņu kalniem. Kā šādām vētrām cauri tika vikingsi savos koka kuģos? Un ne mazāk drosmīgie kurši? Nāk prātā teiciens – ar koka kuģiem jūrā brauca dzelzs vīri.

## ROTĒRDAMĀ UN ANTVERPENĒ

Iebraucam Māsas upē un dodamies pa to augšup. Roterdamas osta ir viena no lielākajām pasaulē, tā izstiepusies 40 kilometru garumā. Naftas termināļi, konteineru pārkraušanas vietas, lielākas un mazākas piestātnes ir kuģu pārpildītas. Satiksme uz upes ļoti blīva – mazi un lieli kuģi, baržas, nu gluži kā automašīnas uz Brīvības ielas Rīgā. Piestājam Šīdamā, Roterdamas priekšpilsētā, kas atrodas gandrīz septiņu kilometru attālumā no centra. Sākas Viborgā iekrautā Kazahijas alumīnija izkraušana, bet mēs kājojam centra virzienā. Gribam apskatīt Roterdamas jūras muzeju. Laiks ir auksts un neganti vējains. Kad sasniedzam muzeju, Arvis un Maija dodas to izpētīt, bet es palieku muzeja kafejnīcā padzert karstu tēju, lai sasildītos. Jūtos viegli nosalis un sajūtu iekšā nelielu ļaunu vēstījošu *kratekli*. Palūdzu pie tējas klāt stiprāku dzērienu. Man par pārsteigumu to šeit lej 20 gramu devās. Palūdzu dubultu, taču tas nepalīdz. Paņemu vēl vienu tēju un dubulto dzērienu, un bārmene uz mani jau sāk skatīties ar aizdomām. Trešo dubulto dzērienu ņemt vairs neiedrošinos.

Atgriežamies uz kuģa, tur kapteinis Māris pamana manu bālo izskatu un ieaicina savā kajītē. Brīdi parosijies nelielajā kapteiņa virtuvē, viņš pasniedz lielu, kūpošu tējas krūzi. Iekšā esot tēja ar medu un... puskrūze spirta. Izdzeru šo zāļu devu un uz trīs stundām aizmiegu savā kajītes gultā. Kad pamostos, jūtos spīrgts un pilnīgi vesels. Aiz loga ir tumsa, tāpēc jautāju Arvim, kad būs brokastis. Viņš gardi nosmej bārdā un saka, ka vēl jau vakariņas nav bijušas.

*Obzervējot* Roterdamas centru, tādu istu vecpilsētu pie ostas neatrodam. Izrādās, ka kara sākumā to nopostījuši vācu bumbvedēji, bet kara beigās sabiedroto aviācija piebeigusi to, kas vēl palicis pāri. Drupu vietā holandieši uzbūvējuši jaunu un modernu pilsētu, spožas un gaišas augstceltnes tiecas



debesis. Skaisti un harmoniski. Romantiku beigu beigās atrodam turpat netālu esošajā Šidamas priekšpilsētā. Te ir polderi un senu kanālu mudžeklis, vēsturiskas slūžas un seni tiltiņi līdz ar vecu bruģi. Arī Holandes ainavai raksturīgās vējdzirnavas. Daudz mazu un privātu peldlīdzekļu no dažādiem laikmetiem, arī dzīvošanai aprīkotas baržas. Arvis Pope mirkli pasapņo – būtu labi kļūt par tādas nelielas baržas saimnieku un ar to izkuģot visu Vakareiropu. Tas ir iespējams, jo senā kanālu sistēma joprojām caurauž daudzu valstu teritorijas. Diemžēl ne visiem mūsu sapņiem ir lemts piepildīties.

Kad *Inženieris* uzņēmis jaunu kravu, dodamies uz Antverpenes ostu. Vakārā izejam jūrā, no rīta agri jau ņemam loci Šeldas upē. Antverpenes osta apjomu ziņā atpaliek no jau apmeklētās Roterdamas, taču arī ir viena no lielākajām Eiropā un pasaulē. Atkal krastā dažāda lieluma un nozīmes termināļi, kas kuģu pilni. Skati visai līdzīgi kā Roterdamā, arī visai iespaidīgi. Pati pilsēta mūs sagaida neviesmīlīgi – ar slapju sniegu un zemiem, svina pelēkiem mākoņiem. Te gluži visa vecpilsēta nav iznīcināta, senais romantisms vietām saglabājies. Kara beigās arī Antverpene smagi cieta no reaktīvajiem šāviņiem Fau-1, jo vācieši gribēja sagraut ostu un kavēt sabiedroto armijas ierašanos un apgādi. Par spīti tam ir saglabājušies mazu ieliņu mudžekļi un līkumi, kas joprojām slēpj daudz pārsteigumu.

Kad kuģis uzņēmis kravu, dodamies mājup.

## IZSKAŅAI UN PĒCGARŠAI

Mājupceļš ir salīdzinoši mierīgs, jūra rāma. Pie dāņu krastiem tālumā vērojam Kronborgas pili, kuru Viljams Šekspīrs padarīja slavenu ar savu "Hamletu". Kaut arī virs jūras ir neliela dūmaka, krasts un pils labi saskatāmi. Kopā ar mums krastu vēro Odis, kapteiņa Mertena suns. Viņš visu ceļojuma laiku ir mūsu tuvumā, taču ietur nelielu distanci, klēpī nelec un sevi mīļot neļauj. Šķiet, viņš apzinās, ka ir kapteiņa suns, un arī attiecīgi uzvedas un ievēro jūras protokolu. Par spīti tam viņš iemantojis dziļas simpātijas kā pilntiesīgs mūsu ceļabiedrs.

Dānijas šaurumos braucam garām veselai rindai nelielu bāku, kuras iezīmē ceļu blīvajā kuģu satiksmē. Tālumā saredzams dāņiem piederošās Bornholmas salas krasts. 23. janvārī esam pie Ventspils, Kolkas bāka jau ar roku sasniedzama. Kapteiņa kajītē tiek ieslēgts televizors, un mēs, kaut vāji un ar "sniedzīņu" uz bīdes, saredzam TV Panorāmu. Ap 22.00 jau apejam Kolkas bāku un bīstamo ragu. Agri no rīta esam Daugavā, pietājam Kundziņsalā, un mūsu lieliskais ceļojums ir beidzies. Trīs nedēļas esam bijuši uz kuģa, atrauti no ierastās ikdienas, bet tas noteikti bija tā vērts. Kādu dienu jāatvelk elpa un jāķeras pie nofilmētā materiāla apstrādes, jāsāk montēt raidījums "Ahoi!".

Mazais un drosmīgais ledlauzis "Kapitan Moškin" joprojām darbojas, tagad kā palīgkuģis Azovas jūrā. Viborgas līcī ledu lauž jauns, moderns un krietni lielāks ledlauzis. "Inženieris Nečiporenko" arī beidzis darba gaitas, vairs nevago



## JŪRNIECĪBAS SAVIENĪBA

jūras. Rakstot šīs atmiņu piezīmes, ieskatījos Arvja Popes lakoniskajos pierakstos, kas saglabājušies ar Maijas Frīdbergas ziņu. Arvis ir atstājis mūsu draudzīgo komandu un zvaigznes krastā jeb bākas nomainījis pret debesu zvaigžņu bākām. Arī tās ir jāpēta...

Kuģi turpina un turpinās iet jūrā. Un nesakiet, lūdzu, ka mūsu laikos jūras ceļos ir zudusi visa romantika. Tā gluži nav. Kāda kriptatiņa vēl ir palikusi. Un to pavisam noteikti ir vērts izbaudīt!

Ahoi!■

Normunds Smaļinskis



## SILTUMNĪCEFĒKTA GĀZU EMISIJU SAMAZINĀŠANAI MEKLĒJAMS GLOBĀLS RISINĀJUMS

Siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana ir aktuāls jautājums visā pasaulē. Lai līdz 2050. gadam transporta radītās emisijas samazinātu par 90%, procesā jāiesaistās visiem transporta veidiem, tostarp jūras transportam. Eiropas Komisija ir pieņēmusi lēmumu līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55%. Mērķi nav iespējams sasniegt, ja pieprasījums pēc alternatīvām degvielām ir, bet nav pieejama nepieciešamā infrastruktūra vai pati degviela. Tāpēc Eiropas Komisija 2021. gada jūlijā nāca klajā ar tiesību aktu pakotni, kuras mērķis ir vienlaicīgi vairākos sektoros izveidot regulējumu, lai veicinātu strauju pāreju uz alternatīvajām degvielām ar samazinātu CO<sub>2</sub> emisiju risku.

Attiecībā uz jūras transportu šie tiesību aktu priekšlikumi skar:

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

Paredzams, ka šis tiesību akta projekts stāsies spēkā 2025. gada 1. janvārī. Eiropas Komisija pasniedz šo ambiciozo projektu emisiju mazināšanai no kuģiem kā labākās prakses piemēru un paredz īstenot modeli arī globālā – IMO līmenī.





# PAMATĀ TOMĒR JĀBŪT ATTĪSTĪTAI RAŽOŠANAI

**2021. gads nav saudzējis Latvijas jūrniecības nozari. Latvijas ostas piedzīvojušas kravu kritumu 7,2% apmērā, bet Latvijas jūrniecības izglītība joprojām stāv reformu krustcelēs.**

**“Aizvadītais gads tiešām bijis visai nemierīgs, jo vēl arvien dzīvojam pandēmijas zīmē. Sarežģīts bija gada sākums un arī gada pēdējie mēneši, kad vīrusa delta varianta dēļ atkal tika ieviesti dažādi ierobežojumi, no kā cieta visas nozares, un arī jūrniecības nozare nebija izņēmums,”** saka satiksmes ministrs **TĀLIS LINKAITS**. **“Labi bija tas, ka, neskatoties uz stingrajiem ierobežojumiem, jūrnieku pārvietošanos spējām noteikt par prioritāti, tāpēc jūrnieku nokļūšanai uz kuģiem un mājās nebija likti nekādi šķēršļi un ierobežojumi. Tomēr jāatzīst, ka pandēmija un saslimstība ar koronavīrusu skāra gan tos uzņēmumus, kas strādā ostās kravu apstrādē vai citos ostas servisos, gan arī kuģošanas biznesu, un tas ir ietekmējis pakalpojumu izmaksas un darba organizāciju. Tāpat redzam, ka esošās loģistikas ķēdes daudzviet pasaulē ir pārrautas vai mainījušās, konteineru plūsmas joprojām nav nostabilizējušās, tāpat kovida situācija ir manījusi arī pieprasījumu pēc dažādām precēm un produktiem, kas savukārt sašūpojis tirgus konjunktūru, ietekmējot arī mūsu pārvadājumu darbību, tai skaitā ostu un kuģošanas kompāniju darbību. Var teikt, ka 2021. gads ir bijis neprognozējamu pārmaiņu laiks.”**

– Lai cik grūts un sarežģīts bijis 2021. gads, tas laimīgi aizvadīts, un jaunu gadu gribas sākt ar jaunām cerībām un jauniem darbiem, tomēr neiztikt arī bez plusu un mīnusu salikšanas aizvadītajam.

– Šķiet, ka tagad jau optimistiskāk varam skatīties uz visiem procesiem, jo cerams, ka omikrona variants būs vieglāk pārdzīvojams un pandēmija lēnām noplaks, un tas ļauj pozitīvāk skatīties uz notiekošo preču pārvadājumu biznesā. Protams, daudz nezināma saistīts ar energoresursu cenām un to lielajām svārstībām gan attiecībā uz produktiem, gan attiecībā uz pakalpojumu izmaksām. Ja analizējam, kā Latvijas ostām veicies 2021. gadā, tad jāteic, ka gada sākumā turpinājās kravu kritums, bet dažos gada pēdējos mēnešos, sākot jau no septembra, ostas piedzīvoja pozitīvu tendenci. Redzam, ka strauji pieauga akmeņogļu apjoms Ventspilī un Rīgā, un arī 2022. gada janvārī šī tendence ir saglabājusies, un šo pozitīvo dinamiku devušas energoresursu cenu svārstības.



**– Visticamāk, ogles tomēr nav tas kravu veids, ar ko ostas var rēķināties ilgtermiņā, un nav arī tas kravu veids, par ko vajadzētu īpaši priecāties, domājot par zaļo politiku.**

– Redzam, ka kravu plūsmas vispār ir ļoti mainīgas, jo tas, kas vienā brīdī ir bijis pieprasīts, pēc laika tāds vairs nav, tāpēc Latvijai pats svarīgākais uzdevums ir attīstīt ražošanu, lai paši varam radīt savas kravas, ko nosūtīt patērētājiem, izmantojot mūsu ostu pakalpojumus. Ja skatāmies pa kravu grupām, tad 2021. gadā tieši *ro-ro* kravām, tāpat kokmateriālu pār-



Tālis Linkaits.

kraušanai Rīgas ostā ir bijis labs pieaugums, un mūsu ostām par labu ir nākušas iekšzemes preču kravas. Kā pozitīva tendence ir jāatzīmē kompānijas “Stena Line” darbības paplašināšana no Ventspils un Liepājas. Man vairākkārt ir notikušas sarunas ar “Stena Line” īpašniekiem, un jāteic, ka visu, ko viņi solījuši, viņi arī izpildījuši. Tas nozīmē, ka kompānijai ir pārlicība par šā tirgus attīstību un arī to, ka tieši Latvija ir piemērota “Stena Line” biznesam. Viņi saredz labu potenciālu gan virzienā no Latvijas uz Vāciju, gan no Latvijas uz Zviedriju, un tas, ka “Stena Line” ir palielinājusi savu kapacitāti ar jauniem kuģiem, nodarbinot maršrutā lielākus prāmjus, ir aplicinājums viņu biznesa interesēm, bet mēs, pateicoties “Stena Line” darbībai, varam palielināt kravu pārkraušanas apjomu ostās. No

### **UZZIŅAI**

Konteinerkuģa fiderlīnija Liepāja – Gdānska sāka darboties 2021. gada augusta vidū. Līnijas operators ir SIA “Fields”, viena no vadošajām konteineru loģistikas kompānijām Latvijā, kas nodrošina Latvijas eksporta kravu konteinerizēšanu un starptautiskos konteineru loģistikas pakalpojumus. Liepājas ostā konteineru līniju apkalpo LSEZ SIA “Ekers Stividorš”, savukārt Gdānškas ostā DCT konteineru terminālis.



pozitīvajām lietām vēl vēlos pieminēt konteinerkuģa fiderliniju no Liepājas uz Gdaņsku. Iesākumā apjoms, protams, nav liels, ja skatās uz konteinerkravu pārvadājumiem kopumā, tomēr, lai nodrošinātu fiderlinijas darbību, kravu izdodas nokomplektēt turpat Kurzemē, un tas ir labs rādītājs arī tālākai darbības attīstībai. Tāpat arī citi projekti, kas uzsākti Liepājas ostā, var dot labus rezultātus.

**– Ja kopumā paskatāmies uz kravu apgrozījumu 2021. gadā, redzam, ka Liepājas ostu ar kravu apgrozījumu 7,05 miljoni tonnu no Ventspils ostas, kas apstrādājusi 11,1 miljonu tonnu, vairs šķir tikai nieka četri miljoni tonnu. Šādu situāciju pirms 10 gadiem neviens nevarēja pat nosapņot, jo 2011. gadā Liepājā pārkrāva 4,85 miljonus, bet Ventspilī 28,45 miljonus tonnu, nemaz jau nerunājot par laiku, kad Ventspils osta gadsimtu miņu sagaidīja ar 34,75 miljoniem tonnu, bet Liepāja nebija sasniegusi trīs miljonu tonnu robežu (2,96 milj. t).**

– Es gan teiktu, ka arī tagad Liepāja vēl nav sasniegusi iespēju robežu un nav atkārtojusi savu labāko gadu rādītājus. Jā, Liepāja strādā labi, ir spējusi iziet no tā krituma, ko piedzīvoja ogļu dēļ, un mācējusi to kompensēt ar citām kravām. Tā, protams, ir pozitīva tendence. Liepājas SEZ vadība mani informēja arī par saviem projektiem, kas jau uzsākti, un tas tiešām dod pārliecību, ka Liepājā var sagaidīt labu kravu apjoma pieaugumu. Vai tie būs četri miljoni tonnu? Iespējams, vēl ne, bet uz to pusi varētu būt.

Ja runājam par Ventspili, tā joprojām ir atkarīga no lielajām preču grupām, kas ir energoresursi, un šo kravu apjomu lielā mērā ietekmē pasaules tirgus konjunktūra. Prieцгs notikums ir tas, ka Kazahstānas ogles tagad iet caur Ventspili, bet diemžēl "Ventspils naftas" kravu apjoms ir ļoti svārstīgs, un tieši tas lielā mērā ietekmē visu Ventspils ostas darbību. Esmu ticies ar Ventspils ostas termināļu vadītājiem, kuri prognozē, ka 2022. gads varētu būt labāks par aizvadīto, bet kādi būs rezultāti, to rādīs tikai laiks.

Rīgas ostas pluss ir diversificētais kravu sortiments, osta apstrādā konteinerkravas, ģenerālkraivas un beramkravas. Vēl Rīgas osta iegūst no tā, ka tās tuvumā koncentrējas ražošanas uzņēmumi un šurp no citiem reģioniem pienāk gan labības, gan kokmateriālu kravas. Viens no Rīgas galvenajiem izaicinājumiem ir noturēt šo kravu daudzveidību, bet otrs svarīgs moments ir tas, kā Rīgas osta, sadarbojoties ar pašvaldību, spēs sakārtot pievadceļu infrastruktūru, lai bez problēmām varētu nogādāt kravas uz ostu. Redzam arī to, ka pēdējā laikā pašvaldības savā domāšanā kļūst arvien zaļākas, un tas rada jaunus izaicinājumus gan sauszemes pārvadājumiem uz ostu, gan arī pašai ostas darbībai. Esmu pārliecināts, ka nākotnē zaļais kurss arvien vairāk ietekmēs visus procesus un, ja nebūs

## UZZĪNAI

2021. gadā visas Latvijas ostas kopā pārkrāva 41,7 miljonus tonnu kravas, par 7,2% mazāk nekā gadu iepriekš. Rīgas osta piedzīvoja kravu 9,3% kritumu, Ventspils osta 14,1% kritumu, bet Liepājas ostā kravu apjoms palielinājās par 6,9%.



izveidojusies sinerģija starp ostu un pilsētu, kā arī definēts vienots redzējums par kravu pārvadājumiem uz ostu, Rīgas ostas darbībai nākotnē var rasties lieli izaicinājumi. Trešais virziens, kurā jāstrādā Rīgas ostai, ir industriālo teritoriju attīstība, un šajā ziņā Rīgai ir lielas rezerves. Jāteic, ka līdz šim Rīgas prioritāte nav bijusi industriālo teritoriju attīstība, bet tagad ir skaidri redzams, ka, lai kaut ko pārkrautu, tas vispirms ir jāsarāžo.

**– Janvāra beigās apmeklējāt Rīgas ostu, tikāties ar ostas vadību un uzņēmējiem, vai varat teikt, ka industriālā parka attīstības plāni nav tikai nākotnes vīzija, bet tam jau tagad ir reāls pamats?**

– Rīgas osta sadarbībā ar Duisburgas ostu Vācijā strādā pie Spilves pļavu attīstības plāna. Tas nebūs ātrs process, kas jau pēc gada dos rezultātu, bet vismaz tagad ir skaidrs redzējums, kādā secībā visam vajadzētu notikt, lai šīs pļavas būtu pievilcīgas investoriem, kā arī tur attīstītu gan ražošanu, gan loģistikas objektus.

**– Patiesībā Spilves pļavu projektam ir ļoti sena vēsture, jau kopš pagājušā gadu tūkstoša beigām Rīgas osta Spilves pļavas ir reklamējusi kā industriālā parka attīstības vietu. Ir pagājuši vairāk nekā divdesmit gadi, bet joprojām tiek tikai runāts par Spilves pļavu iespējām.**

– Manuprāt, no teritorijas attīstības viedokļa liels izaicinājums ne tikai Spilves pļavām, bet visai Rīgas ostai ir tās atrašanās vieta, jo ostai no abiem Daugavas krastiem ir apgrūtināta piebraukšana. Jau tagad kravu pievešana ostai ir liels izaicinājums, un arī nākotnē tas būs liels izaicinājums. Runājot ar Rīgas



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš (no kreisās), satiksmes ministrs Tālis Linkaits, Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps un Kaspars Ozoliņš.

pilsētas jauno vadību, esam apsprieduši jautājumu, kā, piemēram, Daugavas kreisajā krastā tomēr varētu īstenot daļu no Ziemeļu maģistrāles projekta tā, lai attīstītu civilizētu ceļu infrastruktūru gan pie Krievu salas termināļa, gan eventuālajiem projektiem Spilves plāvās, gan tādiem ražošanas objektiem kā “Latvijas finieris”, jo pašreizējie ceļi neiztur nekādu kritiku.

**– Vai vismaz ir jūtamas tendences, ka Rīgas pašvaldība varētu pozitīvi risināt šo jautājumu?**

– Teikšu diplomātiski, es redzu Rīgas vadības izpratni par šo jautājumu, bet mēs vēl esam diezgan tālu no tā, lai būtu formulēts konkrēts rīcības plāns. Un tas attiecas arī uz ostas pievedceļiem Daugavas labajā krastā. Viesojoties Rīgas ostā, biju arī Rīgas ostas Kuģu vadības centrā Vecmilgrāvī, apmeklēju “Rīgas universālo termināli”, apskatīju, kāda ir ceļu infrastruktūra Vecmilgrāvī un arī Kundziņsalā, tāpēc varu teikt, ka pievedceļi ir un arī nākotnē būs liels labā krasta izaicinājums, un kamēr nebūs uzbūvēta Austrumu maģistrāle, šo jautājumu neizdosies pozitīvi atrisināt.

**– Salīdzinot Baltijas jūras reģiona ostu 2021. gada rādītājus, mūsu ostu kravu apgrozījums neiepriecina. Protams, katrai no šī reģiona ostām ir sava vēsture, specifika, iespējas un attīstības modelis, bet mūsu ziemeļu un dienvidu kaimiņi, šķiet, labāk tiek galā ar izaicinājumiem, jo tur tomēr nav vērojams tik krass kravu kritums, kāds tas ir, piemēram, Rīgā un Ventspilī, jo Klaipēda viena spēj pārkraut vairāk nekā visas Latvijas ostas kopā. Kas Latvijas ostu politikā ir nogājis greizi?**



– Klaipēdas ostas kravu apjomā nesaskatu neko pārsteidzošu, jo vispirms jau tā ir vienīgā osta Lietuvā, tāpēc politiski tai tiek veltīta visa uzmanība. Otrs Klaipēdas ostas ieguvums ir vēsturiski spēcīgā Lietuvas rūpniecība, kas dod daudz iekšzemes kravu. Un trešais Klaipēdas ostas ieguvums līdz šim bija spēcīgā sadarbība ar Baltkrieviju, bet tagad redzam, ka situācija mainās. Protams, sena gudrība māca, ka uz citu nelaiemes nav jābūvē sava laime, bet tagad Lietuvā redzu tos procesus, kam Latvija izgāja cauri 2019. un 2020. gadā, kad mūsu ostas piedzīvoja lielu kravu kritumu. Klaipēdas ostai kravu kritums 2021. gadā bija 4,6 procenti, bet politiskā saspīlējuma dēļ ar Baltkrieviju gada beigās jau deviņi procenti. Tā ir ģeopolitika, kas ietekmē kravu apjomu, ja šajā ziņā nekas nemainīsies, Klaipēdas osta un Lietuvas tranzīta bizness piedzīvos to, kam mēs jau esam izgājuši cauri. Man bija saruna ar “Lietuvas dzelzceļa” vadību, kura jau pagājušā gada vasarā prognozēja, kas varētu viņus sagaidīt saistībā ar Baltkrievijas kravu kritumu, un mēs no savas puses konsultējām Lietuvas kolēģus, kā sekmīgāk pārdzīvot šos pārbaudījumus.

Tallinas osta aizvadītajā gadā ir strādājusi ar plus zīmi, bet mēs taču lieliski atceramies, kas Igaunijā notika, kad tika pārvietots tā sauktais Aļošas piemineklis, cik krasi tad samazinājās Krievijas kravas un kritās Igaunijas ostu apgrozījums. Mēs redzam, cik strauji viss var mainīties politisku apsvērumu dēļ, tāpēc nevaram paļauties un droši rēķināties ar kravām, ko iespaido ģeopolitiskā situācija, un mēs neesam tie, kuri var ietekmēt citu valstu politiskos lēmumus. Ir labi, ja kravas atnāk, tad mēs tās apkalpojam, priecājamies par peļņu un labajiem rādītājiem, bet tai pašā laikā mums ir jābūt morāli un saimnieciski gataviem tam, ka šīs kravas var mainīt virzienu. Domāju, mums vajadzētu rēķināties, ka aptuveni tāds kravu apjoms, kāds tagad ir Latvijas ostās, paliks arī nākotnē.

Pēdējā gada laikā gan ministrija, gan katra ostas kompānija atsevišķi daudz strādāja ar Kazahstānu, jo tur esam saskatījuši labu potenciālu kravu piesaītei. Tieši tāpēc sekojam visiem procesiem, kas notiek šajā valstī, jo ir ļoti svarīgi saprast, kā un kas politiski notiks Kazahstānā. Ja runājam par Baltkrievijas kravu ietekmi Latvijas ostās, tā nav bijusi liela. Šajā ziņā lielākā cietēja ir Lietuva, jo kālija minerālmēsli bija tā kravu grupa, kas Klaipēdas ostas apgrozījumā veidoja ļoti lielu procentu.

**– Baltijas jūras reģionā ļoti spēcīgi sevi ir pieteikusi Gdaņskas osta, kas kopš 2008. gada savu kravu apjomu ir spējusi palielināt par simt sešpadsmit procentiem. Lielas investīcijas ieguldot infrastruktūrā, tā spējusi kļūt par lielāko konteineru ostu Baltijas jūras reģionā. Kā jūs komentētu šādu Gdaņskas ostas izaugsmi, ja palūkojamies, ka Latvijā konteinerkravu dinamika desmit gadu laikā ir palikusi gandrīz nemainīga?**

– Arī tam ir loģisks skaidrojums. Polijas ekonomika pašlaik ir spēcīga, tā ir atveseļojusies pēc visām krīzēm, un Polijas iekšējais tirgus ir ļoti spēcīgs.





Polijā ir citi apjomi, tāpēc īsti nav salīdzināma Polijas un Latvijas ekonomika. Gdaņska un Gdiņa ir ostas, kuru kravu apjomus ne tikai, bet tomēr lielā mērā veido Polijas preces. Augot Polijas ekonomikai, aug arī Polijas ostu apgrozījums.

Kad biju Rīgas ostā, runāju ar BCT vadību par to, kā Rīgai varētu piesaistīt lielās konteineru līnijas, jo Gdaņskas osta savu uzrāvienu ir panākusi, pateicoties tam, ka ar to strādā lielās konteinerpārvadājumu kompānijas. Tagad Gdaņska ir iekļauta lielajās konteineru līnijās, bet Rīgas un Liepājas ostas strādā kā fide-ri, kas piegādā kravas Gdaņskai. BCT speciālisti skaidroja, ka mums nav tādu konteinerkravu apjomu, lai spētu nokomplektēt lielo kuģu kravas. Tikai ar to vien, ko veido mūsu pašu kravas, plus tās, ko varam salasīt tuvākajā apkārtnē, ir par maz, lai regulāri apkalpotu lielos kuģus. Atslēgas vārds ir spēcīga ražošana, kas diemžēl pēdējo desmit gadu laikā nav pietiekami attīstījusies. Labi strādā Liepāja, kaut kas notiek Valmierā, bet ar to vien nepietiek. Ostas jau pašas nerada kravas, tās pārkrauj saražoto. Var jau, protams, meklēt, piesaistīt un pārliecināt, ka uz mūsu ostām ved labākais kravu transportēšanas koridors, bet pamatā tomēr jābūt attīstītai ražošanai.

## **– Kāda loma Satiksmes ministrijas skatījumā ir Latvijas mazajām ostām?**

– Mazās ostas ļoti lielā mērā ir atkarīgas no sadarbības ar pašvaldībām, tāpēc tagad, pēc pašvaldību reformas, būs interesanti vērot, kā, ņemot vērā vēsturiskās domstarpības, tālāk strādās Mērsraga un Rojas ostas, kas nu abas nonākušas Talsu novada pārziņā. Kopumā varu teikt, ka mazās ostas strādā labi un katra ir atradusi savu nišu, bet lielāka diskusija par mazo ostu lomu un vietu plānota šogad. Aktuāls ir jautājums, vai kaut kas būtu maināms arī mazo ostu pārvaldības modeli? Kad lielo ostu reformas būs juridiski noformētas, tad varētu skatīties, kā tālāk pārvaldīt mazās ostas. Bet ar grozījumiem Likumā par ostām jau tagad arī mazajām ostām ir dota iespēja pārveidot savu darbību uz kapitālsabiedrības pamatiem, protams, ja tām ir šāda interese, bet tā nekādā gadījumā nav spiesta lieta.

## **– Latvijas lielo ostu pārvaldības modeļa maiņa jau ir noticis fakts, jo Saeima ir pieņēmusi grozījumus Likumā par ostām, tomēr izmantošu izdevību, lai pajautātu, vai šīs reformas bija principa jautājums, jo tāds bija jūsu partijas priekšvēlēšanu uzstādījums, vai jūs patiešām saskatāt reālu labumu? Ko dos pārvaldības modeļa maiņa?**

– Tas ir efektīvākas saimniekošanas jautājums, un tam pamatā arī ir šis mans uzstādījums ne tikai attiecībā uz ostām, bet uz visu Satiksmes ministrijas pakļautībā esošo struktūru darbību. Kā kapitālsabiedrības jau tagad strādā Rīgas lidosta, "Latvijas dzelzceļš", sadales tīkli, un no šādas darbības formas nevienam nekas sliktas nav noticis, tieši pretēji, ir daudz saimnieciskāka pieeja un efektīvāks darbs. Kapitālsabiedrība kā ostas pārvaldības forma plaši tiek īstenota



arī Eiropā, tajā skaitā Roterdamas, Tallinas, Klaipeņas un Gdaņskas ostās, un tas noteikti dos piensumu Rīgas un Ventspils ostu darbībai. Godīgi sakot, sarunās ar Rīgas brīvdostas vadību varēju pārlicināties, ka viņi jau tagad domā nedaudz savādāk, jo lieliski apzinās, ka kapitālsabiedrību vadība par pieņemtajiem



V. Zeps (no kreisās), T. Linkaits un A. Zeltiņš.

lēmumiem atbild ar savu personīgo mantu, tāpēc par savu rīcību ir dubulti atbildīga. Tā kā kapitālsabiedrībā ir citi lēmumu pieņemšanas principi, manuprāt, skats uz ostas saimniecību būs daudz skaidrāks, ar stingrākām prasībām un lielāku saimniecisko atbildību. Civillikumā ir labs formulējums – krietna un rūpīga saimnieka princips, un tieši tas ir svarīgākais, ko ļaus ieviest jaunais pārvaldības modelis. Tāpat ļoti ceru, ka konkursu kārtībā ostās ievēlēs profesionālas valdes un padomes, kas būs piensums profesionālā līmenī.

Vēl viena lieta, kas, cerams, ies plašumā, ir ostu sadarbība, akcentu liekot uz pakalpojumu sniegšanu. Runājot ar ostu pārvaldniekiem un apzinot viņu rīcībā esošo saimniecību, izkristalizējās doma, ka katrai ostai ir kāda spēcīgā puse, un redzu, ka ir lietas, kurās osta viena otrai var sniegt palīdzību, sākot ar hidrotehnisko būvju apkalpošanu, loču un velkoņu pakalpojumiem, digitalizāciju, programmu nodrošinājumu, kā arī citiem pakalpojumiem. Piemēram, Ventspils no Rīgas jau tagad pārņem datorprogrammas, un tās ir praktiskas lietas, kas atvieglo ostu darbību, ko viena osta var mācīties no otras.

#### – Kas kavēja ostām to darīt pašreizējā statusā?

– It kā nekas nekavēja, bet nekas arī nemudināja to darīt. Tagad, kad nav tie vieglākie laiki, ļoti nopietni jāskatās uz izmaksām, tāpēc ir tikai loģiski, ka tiek meklēti veidi, kā samazināt izmaksas. Domāju, ka, no efektīvas saimniecības viedokļa raugoties, ir labi, ka ejam šo pārvaldības modeļa maiņas ceļu.

#### – Kā domājat, vai pašvaldības arī ir samierinājušās ar savu lomu ostu pārvaldībā, jo tieši no pašvaldībām taču ir ļoti daudz kas atkarīgs, lai osta spētu normāli strādāt un attīstīties?

– Katrā pilsētā ir sava situācija. No sarunām Rīgas ostā sapratu, ka arī iepriekšējos gados, kad pašvaldība piedalījās ostas valdes darbā, osta no tā nebūt nebija ieguvēja, jo īsta sadarbība ar pilsētas vadību un pašvaldības dienestiem nemaz tik laba nav bijusi. Tāpēc nevar teikt, ka Rīgas pašvaldības pārstāvji,



kuri sēdēja ostas valdē, īpaši mainīja un uzlaboja sadarbību un savstarpējās attiecības, bet tieši tas ir panākumu pamatā. Pašvaldībai ir jāapzinās, ko nozīmē, ka tās teritorijā ir osta, ko tas prasa no pilsētas infrastruktūras un ko tīri ekonomiski dod pilsētai, un kādas vēl ir tās priekšrocības, ko pilsētai dod osta. Rīgā pavisam nesen ir mainījusies politiskā vadība, un tas ir laika jautājums, kad viņi sapratīs savas saimniecības izmērus un spēš izveidot sadarbību ar ostu. Man jau ir bijusi laba saruna ar Rīgas pašvaldību par to, kā tā piedalīsies Rīgas ostas darbā, tāpat ir konceptuāla vienošanās gan par kapitāla sadalījumu, gan sadarbību, kā kopā iesim uz priekšu, bet tas, kā iekļaut Rīgas ostu pilsētā un pilsētu ostā, kā saskaņot īstermiņa un ilgtermiņa plānus, ir ļoti cilvēcisks un nemitīgu sarunu process.

Vai Ventspils ir samierinājusies? Domāju, ka ne, bet arī tas ir laika jautājums un sarunu process. Esmu ticis ar Ventspils vadību un piedāvājis līdzdalību ostas kapitālsabiedrības pārvaldībā. Agrāk vai vēlāk arī Ventspili domas mainīsies.

### **– Vai Ventspili joprojām jūtat Lemberga ietekmi?**

– Grūti pateikt, kam tur ir kāda ietekme, jo lielā mērā tā ir domāšanas inerce. Daudzus gadu desmitus pilsētas vadība nav mainījusies un visu laiku domājusi vienā virzienā, tāpēc tagad ir psiholoģiski grūti pieņemt, ka situācija var būt savādāka. Kad izdosies tam pārkāpt pāri, arī Ventspils sapratīs, ka var savādāk veidot attiecības.

Liepāja ir pavisam atsevišķs stāsts. Esmu jau publiski teicis, ka Liepājas ostai un speciālajai ekonomiskajai zonai ir paveicies, ka Liepājas vadībā ir bijuši cilvēki, kuri lieliski sapratuši uzņēmējdarbību, pie tam tas ir bijis mūsdienīgs skatījums, kas ļāvis saprast un saskaņot biznesa intereses ar pilsētas interesēm. Liepājā pats sarunāšanās veids par dažādām lietām ir savādāks, un arī atmosfēra ir atšķirīga. Esmu gan Liepājas vadībai teicis, ka, manuprāt, viņi nerīkojas pareizi, neizvēloties kapitālsabiedrības pārvaldības modeli, bet šis jau ir nākotnes jautājums.

### **– Ir pieņemts jauns stratēģiskais dokuments – “Transporta attīstības politika 2021 – 2027”. Vai to vajadzētu vērtēt tikai kā formālu dokumentu un cik šādā dokumentā vispār var iekļaut reāli izdarāmo?**

– Latvija ir jūras valsts, tāpēc transporta pamatnostādnēs jūrniecībai ir ļoti svarīga un atbildīga vieta. Mēs redzam, cik grūti klājas valstīm, kurām nav izejas uz jūru, jo tām nākas meklēt izdevīgākus ceļus preču transportēšanai, bet mums jāspēj izmatot savas priekšrocības, cik vien labi var. Pašas pamatnostādnēs vairāk ir Eiropas Savienības finansējuma programmēšanas dokuments, kur var ielikt principus nākamajiem sešiem gadiem, lai piesaistītu Eiropas fondu finansējumu. Domāju, ka šajā Eiropas fondu plānošanas periodā būs grūti piesaistīt finansējumu ostām, jo lieliem kapitālieguldījumiem ostās Eiropa vairs nepiešķir finansējumu, vien tikai tam, kas atbilst ES galvenajam kursam. Mēs redzam, ka tā ir digitalizācija, zaļā politika, elektrifikācija ostas pakalpojumos,



arī kibernetiķi un viedā pārvaldība. Tās nav kapitālietilpīgas jomas, bet drīzāk stiprina intelektuālo kapacitāti ostās, kas, iespējams, nemaz nav tik nepareizi.

– **Latvijas Jūras administrācija ir tā institūcija, kas strādā kā operētājsistēma un uzrauga, lai Latvijas jūrniecības nozares darbība atbilstu vis-**



Tālis Linkaits.

**augstākajiem standartiem. Kā jūs vērtējat Satiksmes ministrijas pakļautībā esošās valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Jūras administrācija" darbību?**

– Latvijas Jūras administrācijas galvenajā birojā esmu jau bijis, apskatījis arī hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls", bet šogad pirmo reizi apmeklēju Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistru un iepazīnos ar tā saimniecību. Jūrnieku reģistrs tiešām ir labi un sistēmiski sakārtota struktūra. Tā kā Latvijā ir liels jūrnieku skaits, un tā ir mūsu eksporta prece, ir ļoti svarīgi noturēt augstu arī jūrniecības izglītības līmeni, par ko runājam arī ar Jūrnieku reģistra vadītāju Jāzepu Spridzānu, jo īpaši akcentējot augstākās izglītības attīstību nākotnē. Laba jūrniecības izglītība un labi sagatavoti jūrnieki ir mūsu prestiža jautājums. Jūrnieku profesija ir reglamentēta, tai jāatbilst starptautiskiem standartiem, tātad nekādas atlaides nevar būt, tāpēc ļoti labi, ka Jūras administrācija visas prasības tik ļoti skrupulozi ievēro un uzrauga un uz Jūras administrācijas izveidoto sistēmu pilnībā var paļauties. Latvijā izsniegtie diplomi un sertifikāti ļoti labi kotējas starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, un mums jādara viss iespējams, lai arī nākotnē to visu saglabātu.

– **Jau vairākus gadus, bet īpaši pēdējā gada laikā jūrniecības nozares sāpīgākā un aktuālākā tēma ir bijusi jūrnieku izglītība, jo īpaši tie jautājumi, kas saistīti ar Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei. Arī Satiksmes ministrija par šo tēmu ir iesaistījusies diskusijās ar Izglītības un zinātnes ministriju. Cik produktīvas ir bijušas jūsu sarunas?**

– No mūsu nozares viedokļa raugoties, mums ir svarīgi, lai jūrniecības izglītība arī turpmāk būtu profesionāla, lai tā būtu atbilstoša starptautiskā darba tirgus prasībām, lai Latvija joprojām saglabātu vietu "baltajā sarakstā", bet virsbuve, kādā šis mācību process tiek ielikts un kādā formā tas notiek, nav tik



kritiski svarīga. Esmu viesojies Liepājas Jūrniecības koledžā, vairākas reizes ticis ar Latvijas Jūras akadēmijas vadību, arī ar abiem izglītības ministriem, kuri virzīja un virza augstākās izglītības reformu, tāpēc varu teikt, ka, manuprāt, tagad izdevies panākt optimālu kompromisu. Tas nozīmē, ka Jūras akadēmijai tiek nodrošināta autonomija Rīgas Tehniskās universitātes ietvaros, tieši tāpat, kā tas jau tagad tiek nodrošināts Biznesa augstskolai, kas formāli skaitās zem RTU, bet faktiski ir neatkarīga. Tādā veidā mēs izpildām visus izvirzītos augstākās izglītības un zinātnes kritērijus. RTU iegūst apjomu, kas viņiem ļauj pretendēt uz lielākiem valsts atbalsta līdzekļiem un dod iespēju labāk kotēties starptautiskajā līmenī, savukārt Latvijas Jūras akadēmija saturiski saglabā visu to, kas tai ir patlaban.

**– Ir saprotams, ko iegūst RTU, pievienojot akadēmiju, bet ko iegūst Jūras akadēmija?**

– Tā iegūst papildu finansējumu, kas tiek piešķirts tām augstskolām, kuras piekritušas iet augstskolu modeļa maiņas ceļu. Tām tiks piešķirts Eiropas sociālā fonda finansējums mācību procesa uzlabošanai, un mēs jau redzam, ka Jūras akadēmijai, lai uzlabotu mācību procesu, ir ļoti daudz vajadzību. Visas puses kaut ko iegūst, pamatā nezaudējot.

**– Neesmu droša, ka šāds arguments varētu pārliecināt jūrniecības nozari.**

– Arī to rādīs laiks, jo ne tik daudz forma, bet gan saturs parādīs, cik veiksmīgi attīstīsies un strādās Latvijas Jūras akadēmija.

**– Tas nozīmē, ka Satiksmes ministrija piekāpjas Izglītības un zinātnes ministrijai?**

– Salīdzinot variantu, kāds bija plānots sākumā, kad Latvijas Jūras akadēmija nesaglabā pilnīgi nekādu autonomiju, bet kļūst par RTU fakultāti, ar pašreizējo variantu, kad Jūras akadēmijai ir visas iespējas strādāt un attīstīties, jāteic, ka tagad ir panākts milzīgs progress.

Esmu pārliecināts, ka Latvijas jūrniecības nozare ir spēcīga, lai arī kādi vēji pūtīs, tie vienmēr pūtīs pāri.■

Sarunājās Anita Freiberga



## SATIKSMES MINISTRIJA AICINA VEIDOT KOPĪGU ATTĪSTĪBAS VĪZIJU

19. martā Satiksmes ministrija attālināti organizēja diskusiju par situāciju Latvijas ostās, tranzīta un loģistikas nozarē un tās attīstības perspektīvām. Neskatoties uz Covid-19 pandēmijas radītām sekām tautsaimniecībā un sarežģītiem ģeopolitiskiem procesiem, kas negatīvi ietekmējuši tranzīta kravu plūsmas caur Latviju, tranzīta nozare joprojām ir viena no vadošajām jomām Latvijas pakalpojumu eksportā, tajā nodarbināts liels skaits iedzīvotāju, izveidota kvalitatīva infrastruktūra.

Lai nodrošinātu tranzīta nozares attīstību nākotnē, ir jāveido kopīga attīstības vīzija turpmākiem gadiem. Satiksmes ministrija diskusijas sākumā sniedza pārskatu par jauno Transporta attīstības politikas projektu 2021.–2027. gadam un iezīmēja nepieciešamību uzsākt jaunās Latvijas ostu attīstības programmas izstrādi 2021.–2027. gadam. Turpmāk svarīgi orientēties uz kravu diversifikāciju, piesaistīt jaunas specifiskas nišas kravas, attīstīt prāmju satiksmi, kruīzu satiksmi, pievienotās vērtības pakalpojumus un industrializāciju ostās, stiprināt pakalpojumu konkurētspēju, attīstot digitalizāciju un ieviešot arvien vairāk videi draudzīgu loģistikas risinājumu. Nākotnē viens no svarīgākiem kritērijiem loģistikā būs, cik videi draudzīgi ir pakalpojumi.

Diskusijā tika atzīmēts, ka, protams, jāņem vērā esošas tendences, tomēr labas kaimiņattiecības un ekonomiskās sadarbības veicināšana ar kaimiņvalstīm joprojām ir ļoti svarīga. Ir svarīgi piesaistīt kravu plūsmas no Ķīnas un citām Āzijas valstīm, attīstīt šo preču konsolidācijas un distribūcijas pakalpojumus. Vairāki diskusijas dalībnieki norādīja uz nepieciešamību vienkāršot dažādu atļauju saņemšanu būvniecības un vides jomā. ■

## “STENA LIVIA” PIEVIENOJAS BALTIJAS JŪRAS FLOTEI

“Stena Line” paziņojusi, ka Baltijas jūras floti papildinājis jauns prāmis. Vispirms 186 metrus garais “Visentini” ro-pax prāmis “Stena Livia” aprīļa vidū piedrojas prāmiņim “Stena Flavia” un kursē maršrutā Nīneshamna – Ventspils. Vēlāk abi prāmjū tiks novirzīti maršrutā Trāvēminde – Liepāja, palielinot kapacitāti šajā maršrutā par 40% un saīsinot pārbrauciena laiku no 27 līdz 20 stundām.







“Stena Line” paplašina darbību Baltijas jūrā, abus prāmju maršrutus no Latvijas uz Zviedriju un Vāciju papildinot ar moderniem *ro-pax* prāmjiem. “Stena Line” prāmji maršrutos Nīneshamna – Ventspils un Trāveminde – Liepāja sāka kursēt 2012. gadā. Šobrīd tie veido nozīmīgu Eiropas loģistikas tīkla daļu, savienojot Baltijas valstis, Krieviju un NVS ar Vāciju un Zviedriju, kā arī ar pārējo Eiropu.■

## IZSLUDINA GROZĪJUMUS LIKUMĀ “PAR NODOKĻU PIEMĒROŠANU BRĪVOSTĀS UN SPECIĀLAJĀS EKONOMISKAJĀS ZONĀS”

Saeima 2021. gada 13. maijā galīgajā lasījumā pieņēma un Valsts prezidents izsludināja grozījumus likumā “Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās”, nosakot, ka valsts atbalsts jaunu darbavietu veidošanai ir attiecināms arī uz Liepājas speciālo ekonomisko zonu. Tas veicinās Liepājas un reģiona turpmāko ekonomisko attīstību, kā arī mazinās Covid-19 izraisītās krīzes sekas ietekmi uz LSEZ kapitālsabiedrību darbību.

Liepājas SEZ tiesiskā statusa saglabāšanu līdz 2035. gadam 2021. gada 13. aprīļa valdības sēdē atbalstīja advokāts Lauris Liepa un ostu komersantu pārstāvis Rihards Strenga. Ministru prezidents Krišjānis Kariņš aicināja MK sēdes protokolā atzīmēt, ka valdība atbalsta Liepājas SEZ statusa saglabāšanu līdz 2035. gadam. Pret to gan iebilda trīs ministri – tieslietu ministrs Jānis Bordāns, vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Artūrs Toms Plešs un veselības ministrs Daniels Pavļuts.■

## NEATSLĀBST INTERESE PAR SADARBĪBU AR ĶĪNU

2021. gadā Latvija un Ķīna atzīmē diplomātisko attiecību 30 gadus un piekto gadu, kopš Latvija pievienojusies Ķīnas “Josla un ceļš” iniciatīvai un Ķīnas – Centrālās un Austrumeiropas valstu sadarbības formātam. Balstoties uz divpusējo Latvijas – Ķīnas nolīgumu par gaisa pārvadājumiem un jūras transportu, kā arī starpministriju nolīgumu par dzelzceļa transportu, uzņēmēji abās valstīs var īstenot abpusēji izdevīgu sadarbību. Latvija jau šobrīd ir veiksmīgi savienota ar Ķīnu ar dzelzceļa, jūras un gaisa transportu, kas veido ilgtermiņa pamatu Ķīnas un Latvijas ekonomiskās sadarbības attīstībai. 27. maijā Satiksmes ministrijas valsts sekretāre Ilonda Stepanova un Ķīnas Tautas Republikas vēstnieks Latvijas Republikā Lians Dzaņcjuangs tiešsaistē pārrunāja abu valstu sadarbības iespējas transporta un loģistikas jomā.■



## LOĢISTIKAS NOZARE DISKUTĒ PAR LATVIJAS TRANZĪTA KORIDORA KONKURĒTSPĒJU

9. jūnijā uz sēdi pulcējās Loģistikas nozares padome atjaunotā sastāvā, lai ekspertu lokā pārrunātu situāciju Latvijas transporta un loģistikas nozarē, ņemot vērā prognozes un iespējas stiprināt nozares konkurētspēju. Atklājot padomes sēdi, satiksmes ministrs Tālis Linkaits norādīja, ka pašreizējā ģeopolitiskajā situācijā un ņemot vērā pandēmijas ietekmi ir jādomā par to, kā piesaistīt jaunas kravas un kravas ar lielāku pievienoto vērtību, attīstīt iekšzemes pārvadājumus pa dzelzceļu, veidot jaunus sadarbības modeļus un veicināt industrializāciju



ostās. Tāpat ministrs uzsvēra, ka mērķtiecīgi jāstiprina Latvijas tranzīta nozares starptautiskā konkurētspēja, analizējot, ko Latvijas tranzīta un loģistikas ķēdē iespējams darīt labāk vai citādāk, lai kravu piegādātājiem Latviju varētu piedāvāt kā kvalitatīvu un pievilcīgu transporta koridoru.

Sēdes dalībnieki pārrunāja aktuālo situāciju nozarē, uzsverot nepieciešamību gan turpināt dažādus infrastruktūras attīstības projektus, gan stiprināt moderno tehnoloģiju un digitalizācijas risinājumus nozares uzņēmumos. Tāpat tika pārrunāts jautājums par līdzsvarota finansēšanas modeļa nodrošināšanu piekļuvei dzelzceļa infrastruktūrai. ■

## LATVIJA PIEDĀVĀ LOĢISTIKAS PAKALPOJUMUS UZBEKISTĀNAI

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits attālinātā sarunā 9. jūnijā tikās ar Uzbekistānas transporta ministru Ilhomu Makhamovu. Tālis Linkaits apliecināja Latvijas puses ieinteresētību turpināt sarunas ar Uzbekistānu par sadarbību Eirāzijas pārvadājumos, tai skaitā izmantojot Latvijas ostu infrastruktūru uzbeku produkcijas distribūcijai Ziemeļeiropā.

Uzbekistānas transporta ministrs norādīja, ka, lai gan starp Latviju un Uzbekistānu notiek visu veidu pārvadājumi un to apjomi pastāvīgi pieaug, sadarbības iespējas transporta jomā nebūt nav izsmeltas. Viņš arī uzsvēra, ka saredz Latviju kā uzticamu partneri un tiltu uz Eiropas tirgu, īpaši kontekstā ar Uzbekistānas centieniem atrast jaunus un maksimāli efektīvus loģistikas



risinājumus lauksaimniecības produkcijas eksporta plūsmas palielināšanai. Puses vienojās turpināt attīstīt sadarbības projektus un uzturēt aktīvu dialogu, tostarp izveidotās Transporta darba grupas ietvaros, kuru no Latvijas puses vadīs Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Uldis Reimanis.■

## UZ LATVIJAS KAROGA KUĢIEM BŪS SPĒKĀ EP DIREKTĪVAS PRASĪBAS

Valsts sekretāru sanāksmē 2021. gada augustā pieteiks izsludināšanai Ministru kabineta izstrādātos noteikumus "Par drošības un veselības aizsardzības prasībām un medicīnisko aprūpi uz kuģiem", kuru mērķis ir pārņemt un ieviest Eiropas Padomes 1992. gada 31. marta Direktīvas 92/29/EEK par minimālajām drošības un veselības aizsardzības prasībām medicīniskās palīdzības uzlabošanai uz kuģiem un Komisijas 2019. gada 24. oktobra Direktīvas 2019/1834, ar ko groza Padomes Direktīvas 92/29/EEK II un IV pielikumu attiecībā uz tehniskiem pielāgojumiem, prasības nacionālajos normatīvajos aktos, nosakot minimālās darba drošības un veselības aizsardzības prasības medicīniskās palīdzības sniegšanai uz kuģa un medicīnisko aprūpi uz kuģiem, kas kuģo ar Latvijas karogu. Uz 2021. gada 1. janvāri Latvijas Kuģu reģistrā bija reģistrēti 343 kuģi, to skaitā 29 kravas un pasažieru kuģi ar bruto tilpību vienādu vai lielāku par 500.■

## SATIKSMES MINISTRIJĀ SĀK STRĀDĀT VIRTUĀLAIS ASISTENTS ZINTIS

No 2021. gada 20. jūlija Satiksmes ministrijas mājaslapā darbu sācis ZINTIS – virtuālais asistents (čatbots). Tā ir datorprogramma, kas 24 stundas diennakti un septiņas dienas nedēļā atbildēs uz klientu biežāk uzdotajiem jautājumiem. Ieviešot šādu tehnoloģiju valsts pārvaldes iestādēs, mājaslapas lietotāji tiks apkalpoti daudz ātrāk, jo virtuālais asistents vienlaikus var risināt sarunas ar daudziem klientiem. Tāpēc lietotāji iegūst vajadzīgo atbildi uzreiz, negaidot to e-pastā un nekavējoties pie telefona, kamēr apkalpošanas speciālists beigs sarunu ar citu klientu. Savukārt iestādes darbinieki varēs veltīt vairāk laiku tām sarunām, kur nepieciešama emocionāla iesaiste vai radoša pieeja.

Vienota virtuāla asistenta ieviešana ir daļa no Valsts kancelejas īstenotā projekta "Valsts un pašvaldības iestāžu tīmekļvietņu vienotā platforma". Šobrīd ZINTIS darbojas 32 iestāžu mājaslapās un ar laiku būs pieejams arī daudzu citu iestāžu tīmekļvietnēs.■



## IZSTRĀDĀTAS TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES 2021. – 2027. GADAM

Satiksmes ministrija izstrādājusi un iesniegusi valdībā Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam. Kā Ministru kabineta sēdē teica satiksmes ministrs Tālis Linkaits, šis ir viens no Satiksmes ministrijas transporta nozares attīstības pamatdokumentiem, kurā svarīgi akcenti likti uz drošiem un ērtiem transporta savienojumiem Latvijā un ārpus tās robežām, ko var panākt, uzlabojot ceļu un dzelzceļa infrastruktūru. Dokuments balstīts uz Eiropas Savienības transporta nozares pamatnostādnēm. “Loģistikas nozare pēdējo gadu laikā piedzīvojuši lielas problēmas, tāpēc notiek nopietns darbs pie šīs nozares pārstrukturizācijas pasākumiem. Šajā nozarē iesaistītie ir spiesti pārskatīt savus pakalpojumus, lielāku uzsvāru liekot ar kravu pārstrādi saistītiem papildu pasākumiem,” teica T. Linkaits. “Tā kā jūrniecības regulējuma pamatā ir starptautiskas konvencijas, šajās pamatnostādnēs ir uzsvērtā starptautiskā regulējuma efektīva ieviešana un ievērošana uz Latvijas karoga kuģiem. Mūsu mērķis ir saglabāt Latvijas karogu Parīzes saprašanās memoranda baltajā sarakstā.”■

## OSTU PĀRVALDĪBAS MODEĻA MAIŅA TIEK VĒRTĒTA NEVIENNOZĪMĪGI

24. septembrī Nacionālās trīspusējās sadarbības padomes (NTSP) Transporta un sakaru apakšpadomes attālinātā sēdē pārrunāja Saeimā iesniegtos Latvijas Darba devēju konfederācijas priekšlikumus grozījumiem Likumā par ostām.



Sēdē piedalījās satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Ar grozījumiem paredzēts ieviest labas korporatīvās pārvaldības principus ostu pārvaldībā un izveidot OECD principiem atbilstošas kapitālsabiedrības Rīgas un Ventspils ostu pārvaldīšanai. Paredzēts, ka valsts un pašvaldības kopīgi veidos jaunās kapitālsabiedrības, tomēr valstij saglabāsies noteicošā loma.

Sanāksmē pārrunāja Saeimā iesniegtos priekšlikumus grozījumiem Likumā par ostām otrajam lasījumam. Līdzšinējās diskusijās ar nozari panāktas vienošanās par lielāko daļu priekšlikumu. Tikšanās dalībnieki konceptuāli vienojās par diviem atlikušajiem jautājumiem – par uzņēmēju un arodbiedrību interešu pārstāvēšanu ostu pārvaldībā un par nepieciešamību nodrošināt investoriem pārlicību, ka Liepājas SEZ esošie nosacījumi tiek saglabāti līdz 2035. gada beigām. Puses vienojās precizēt attiecīgo pantu redakcijas un par panākto vienošanos informēt Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisiju. Satiksmes ministrija augstu vērtē nepieciešamību uzturēt pastāvīgu dialogu ar nozares darba devēju un darbinieku pārstāvjiem.■

## VALSTS PREZIDENTS APTUR OSTU LIKUMA GROZĪJUMU PUBLICĒŠANU

Oficiālajā izdevumā “Latvijas Vēstnesis” publicētā informācija liecina, ka Valsts prezidents Egils Levits, pamatojoties uz Satversmes 72. pantu un ievērojot 2022.gada 18. februārī iesniegto 36 Saeimas deputātu prasību, uz diviem mēnešiem apturēja Ostu likuma grozījumu publicēšanu, dodot iespēju par šo jautājumu sarīkot referendumu. Prezidents nebija tiesīgs citādi rīkoties, jo Satversmes 72. pantā teikts, ka Valsts prezidentam likuma publicēšana ir jāaptur, ja to pieprasa ne mazāk kā viena trešā daļa Saeimas deputātu, un šādā kārtā apturētais likums nododams tautas nobalsošanai, ja referendumu pieprasa ne mazāk kā viena desmitā daļa jeb aptuveni 155 tūkstoši vēlētāju. Tagad Centrālā vēlēšanu komisija atbilstoši Satversmes 72. panta prasībām sāks pilsoņu parakstu vākšanu.

Kad Saeima 10. februārī trešajā lasījumā pieņēma grozījumus Ostu likumā, kas paredz mainīt Rīgas un Ventspils ostu pārvaldības modeli, šķita, ka jautājums ir izsmelts un tie, kuri gandrīz četrus gadus Latvijas lielās ostas stūrēja privatizācijas virzienā, savu ir panākuši. Tomēr notika negaidītais: Zaļo un Zemnieku savienības (ZZS), “Saskaņas” un pie frakcijām nepiederošie deputāti



nodemonstrēja, ka ir jautājumi, kuros tie spēj apvienot spēkus, lai paustu savu viedokli par to, ka tiek īstenotas neizdiskutētas, nepamatotas un pēc būtības nevajadzīgas valsts pārvaldes reformas, ka pieņemtie grozījumi Ostu likumā ir pamatoti ar politiskajiem saukļiem, nevis ar valstisku pieeju.

Politiku ieskatā neviens īsti nevar pateikt, kā jaunais pārvaldības modelis ietekmēs ostu darbību, jo viņi uzskata, ka Ministru kabinetā un Satiksmes ministrijā šāds izvērtējums nemaz nav veikts, tāpat arī Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijā būtībā nav izdiskutēts jautājums par pašu ostu pārvaldības modeļa maiņu.



Jautājums par Latvijas lielo ostu pārvaldības modeļa maiņu joprojām paliek atklāts, un šobrīd neviens nevar pateikt, vai izdosies savākt nepieciešamos 155 tūkstošus parakstu, lai rīkotu referendumu. Lai gan Latvijas ļaudīm ir tiesības paust savu viedokli, tomēr ir bažas, vai cilvēki vispār īsti zina, kā strādā un kā tiek pārvaldītas mūsu ostas? Publiskajā telpā parasti dzīvo sliktās ziņas, radot iespaidu, ka ostās ik dienas notiek krimināli pārkāpumi, ka tur strādājošie piebāž kabatas ar dažādiem labumiem, ka ostu darbība ir tik noslepenota, ka šīs slepenības aizsegā viena nelikumība seko otrai. Cilvēki būs apjukusi, kad referendumā vajadzēs izlemt ostu likteni, varbūt viņiem liksies, ka vislabāk būtu ostas pavisam likvidēt. ■

## LATVIJA PAUŽ ATBALSTU EIROPAS ZAĻAJAM KURSAM

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits piedalījās Eiropas Savienības Transporta un enerģētikas ministru padomes neformālā sanāksmē, kas no 2021. gada 21. līdz 23. septembrim notika Brdo, Slovēnijā, un pauda Latvijas nostāju, ka vienotas ES politikas izstrādē ir jāņem vērā dalībvalstu atšķirīgā situācija. Nosakot mērķus, pieejai ir jābūt līdzsvarotai un analizē ir jāņem vērā katras dalībvalsts ekonomiskā un ģeogrāfiskā situācija.





**UZZĪNAI**

Eiropas zaļais kurss ir ES galvenais ceļvedis, lai līdz 2050. gadam Eiropa kļūtu klimatneitrāla. Saskaņā ar zaļo kursu un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju līdz 2025. gadam jāuzstāda vismaz miljons no laika posmā līdz 2030. gadam paredzētajiem trim miljoniem publiski pieejamo uzlādes punktu, kas nodrošinātu uzlādi 13 miljoniem nulles un zemas emisijas transportlīdzekļu.

Sanāksmē dalībvalstis diskutēja par transporta un enerģētikas nozaru lielākajiem izaicinājumiem pārejā uz e-mobilitāti un alternatīvo degvielu infrastruktūras attīstību Eiropas zaļā kursa ietvaros.

“Mēs atbalstām nepieciešamību attīstīt alternatīvo degvielu infrastruktūru, bet pieejai, mūsaprāt, ir jābūt līdzsvarotai. Ir jāpilnveido un jāpaplašina elektrouzlādes tīkls, vienlaikus jāņem vērā, ka situācija dalībvalstīs ir atšķirīga, tostarp attiecībā uz satiksmi un tranzīta plūsmām, arī ģeogrāfisko aspektu,” komentē satiksmes ministrs Tālis Linkaits. “Tāpat pāreja uz alternatīvos energoresursos balstītu transportu ir jāveido ar stimulējošiem instrumentiem, nevis sodiem. Latvijai ir būtiski, lai

saisītošo mērķu izvirzīšanā tiktu ņemts vērā trešo valstu aspekts, jo Latvijai kā ES dalībvalstij ir robeža ar trešajām valstīm. Jābūt elastīgai pieejai, nosakot konkrētus attālumus starp elektrouzlādes stacijām, īpaši attiecībā uz lieljaudas jeb kravas elektrotransporta līdzekļu uzlādes infrastruktūru.”■

## KĪNĀ TIEK PĀRSTĀVĒTS ZĪMOLS “VIA LATVIA”

2. septembrī Latvijas vēstniecības Ķīnā padomnieks transporta un sakaru jautājumos piedalījās Pasaules tirdzniecības pakalpojumu samitā, kas tika organizēts Ķīnas 8. starptautiskās pakalpojumu tirdzniecības izstādes (CIFTIS) ietvaros Pekinā. Latvijas transporta un loģistikas nozare CIFTIS 2021 ir pārstāvēta ar “VIA LATVIA” virtuālo stendu – centralizētu informācijas portālu, kas veicina transporta un loģistikas pakalpojumus.■

## LATVIJAS TRANSPORTA UN LOĢISTIKAS NOZARE FORUMĀ UN IZSTĀDĒ “TRANSTEC” PIEDALĀS AR ZĪMOLU “VIA LATVIA”

Latvijas transporta un loģistikas nozares un Satiksmes ministrijas pārstāvji piedalījās XVI Starptautiskajā transporta koridoru attīstības forumā un izstādē “TransTec”, kas no šā gada 21. līdz 24. septembrim notika Sanktpēterburgā. Latvijas delegācijas mērķis bija veidot sadarbību un attīstīt jaunas biznesa iespējas.

“Neraugoties uz to, ka dažādu iemeslu dēļ pēdējos gados vērojama krāvu plūsmas samazināšanās no Krievijas, Krievija joprojām ir un būs viens



no galvenajiem Latvijas partneriem tranzīta jomā. Nozare aktīvi strādā, lai rastu jaunas attīstības perspektīvas, kas ir daudz vairāk nekā tikai kravu tranzīts," sacīja Latvijas delegācijas vadītājs Satiksmes ministrijas valsts sekretāres vietnieks Uldis Reimanis, kurš tikās ar Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas



Satiksmes ministrijas, Latvijas ostu un "Latvijas dzelzceļa" pārstāvji izstādē "TransTec" Sanktpēterburgā.

Transporta darba grupas Krievijas puses vadītāju Juriju Petrovu, lai apspriestu aktuālos sadarbības jautājumus un vienotos par nākamās Transporta darba grupas sēdes rīkošanu.

Latvijas transporta un loģistikas nozare forumā piedalījās ar zīmolu "VIA LATVIA". Dalībnieku vidū bija VAS "Latvijas dzelzceļš", Rīgas brīvdostas un Ventspils brīvdostas pārstāvji. Ņemot vērā aktuālās tendences un nepieciešamību ieviest inovācijas, mūsdienīgas loģistikas un pārvaldes shēmas, formēt lielus multimodālos mezglus, kā arī nodrošināt drošus transporta sakarus, forumā bija iekļauti arī tādi jautājumi kā dzelzceļa, autotransporta infrastruktūras, iekšējo ūdensceļu attīstība, digitalizācija transporta nozarē.■

## VEICINĀS SADARBĪBU STARP LATVIJU UN KAZAHSTĀNU

30. septembrī vizītē pie satiksmes ministra Tāļa Linkaita viesojās Kazahstānas Republikas ārkārtējais un pilnvarotais vēstnieks Latvijas Republikā Timurs Primbetovs, lai pārrunātu nākamā gada sākumā plānoto Latvijas un Kazahstānas starpvaldību komisijas ekonomiskās, zinātniskās un tehniskās sadarbības jautājumos (Latvijas – Kazahstānas SVK) 8. sēdes organizēšanu un darba kārtību. Satiksmes ministrs ir Latvijas – Kazahstānas SVK Latvijas puses vadītājs.



Timurs Primbetovs (no kreisās) un Tālis Linkaits.



“Kazahstāna ir nozīmīgs Latvijas tirdzniecības partneris Centrālāzijā, jo īpaši transporta jomā. Neraugoties uz tirdzniecības kritumu pēdējos gados, ko ietekmēja arī Covid-19 pandēmija, saredzam ekonomiskās sadarbības potenciālu, īpaši jomās ar augstu pievienoto vērtību. Uzskatām, ka perspektīvākās sadarbības nozares ir tirdzniecība un investīcijas, transports un loģistika, pārtikas rūpniecība, vides jautājumi un tehnoloģijas,” sarunā sacīja Tālis Linkaits.

Timurs Primbetovs uzsvēra, ka abām valstīm ir lieliska iespēja attīstīt sadarbību, tai skaitā veicināt kravas pārvadājumu apjomu pieaugumu, izmantojot potenciālu un apbūšējo ieinteresētību.■

## TIEK MEKLĒTAS IESPĒJAS PAPLAŠINĀT SADARBĪBU AR ĶĪNU

29. septembrī satiksmes ministrs Tālis Linkaits tiešsaistē tikās ar Ķīnas Tautas Republikas transporta ministru Li Sjaopengu, kurš uzaicināja Latvijas satiksmes ministru piedalīties Apvienoto Nāciju Organizācijas otrajā Globālā ilgtspējīga transporta konferencē, kas notiks Ķīnā.



Tikšanās laikā ministri apmainījās viedokļiem par divpusējo sadarbību transporta un loģistikas jomā. 2016. gadā Rīgā notika pirmā Ķīnas, Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu transporta ministru sanāksme. Kon-

sekventi attīstot divpusējo sadarbību, ir uzlaboti dažādi transporta savienojumi starp Latviju un Ķīnu.

“Latvijas Satiksmes ministrija piešķir lielu nozīmi starptautiskajai sadarbībai, lai veicinātu un attīstītu plašāku multimodālā transporta savienojamību. Vēlamies piesaistīt jaunas pasažieru un kravas pārvadājumu plūsmas, tai skaitā attīstot trešo valstu sadarbību caur Latviju,” sacīja Tālis Linkaits. Ministrs ar īpašu gandarījumu atzīmēja neseno kravas aviomaršruta Rīga – Honkonga atklāšanu.■

## SATIKSMES MINISTRS VENTSPILĪ REDZ POZITĪVU DINAMIKU

1. decembrī reģionālajā vizītē Ventspilī ieradās satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Viens no galvenajiem vizītes mērķiem bija iepazīties ar aktuālajiem jautājumiem Ventspilī brīvostā un piedāvāt Ventspilī pašvaldībai līdzdalību



Ventspils ostas kapitālsabiedrībā, uzsākot ostas pārvaldības reformu.

“Esmu gandarīts šodien Ventspilī redzēt pozitīvu dinamiku ostas attīstībā, īpaši darbā, kas veltīts jaunu kravu veidu piesaistei. Ir paveikts daudz, lai ostas darbs attiecībā pret uzņēmējiem būtu maksimāli caurspīdīgs un uz vienotiem principiem balstīts. Prieks, ka to novērtē arī ostā strādājošie uzņēmēji, kas ir galvenie ostas pārvaldes klienti. Ir svarīgi, lai attīstītos gan Ventspils osta, gan industriālais sektors Ventspilī, tāpēc sarunā ar Ventspils pašvaldību apspriedām valsts un pašvaldības sadarbību kopīgas ostas kapitālsabiedrības veidošanā. Sarunas turpināsim tuvākajā laikā, lai pēc ostu pārvaldības reformas apstiprināšanas Saeimā to īstenotu,” pēc tikšanās ar Ventspils valstspilsētas pašvaldības, Ventspils brīvostas pārvaldes un AS “Ventspils Grain Terminal” vadību uzsvēra satiksmes ministrs Tālis Linkaits.■



## BEIGUSIES KONCENTRĒTĀ OSTAS VALSTS KONTROLES KAMPAŅA

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

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

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

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudeni, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi izstrādātai, iepriekš saskaņotai metodikai.■



## LATVIJAS STIVIDORKOMPĀNIJU ASOCIĀCIJA TAGAD APVIENO LATVIJAS LIELO OSTU UZŅĒMĒJUS

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

Latvijas Stividorkompāniju asociācija dibināta jau 1997. gada martā. Savulaik tajā bija apvienojušies visi stividori, kuri tobrīd darbojās Rīgas, Ventspils

un Liepājas ostās. Taču laika gaitā katrā pilsētā izveidojās savas stivido-ru asociācijas, piemēram, Liepājā tāda ir Liepājas ostas nomnieku asociācija, ko vada Āris Ozoliņš. Nodibināta arī "Baltijas asociācija – transports un loģistika" (BATL). Kad 2020. gadā



Satiksmes ministrija publicēja valdības rosināto ostu reformu, ostu uzņēmēji saprata, ka nepieciešams vienots instruments dialoga uzturēšanai ar Satiksmes ministriju, un tika pieņemts lēmums apvienoties un kļūt par Latvijas Stividorkompāniju asociācijas pilntiesīgiem biedriem.

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

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



# LATVIJA NO 32. VIETAS PAKĀPUSIES UZ 27. VIETU PARĪZES MEMORANDA *BALTAJĀ* SARAKSTĀ

No 2018. līdz 2020. gadam Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 90 inspekcijas, un šo trīs gadu laikā nav aizturēts neviens Latvijas kuģis.

Parīzes memoranda (PMoU) *baltajā* sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas skaita. 2021. gadā *baltajā* sarakstā bija 39, *pelēkajā* 22 un *melnajā* deviņas valstis.

Igaunija no 38. vietas *baltajā* sarakstā 2021. gadā noslidēja uz 1. vietu *pelēkajā* sarakstā, bet Lietuva no 39. vietas *baltajā* sarakstā pakāpusies uz 34. vietu.

PMoU ģenerālsekretārs Smulders, vērtējot ostas valsts kontroles rezultātus, atzīst, ka Covid-19 pandēmija un ar to saistītie ierobežojumi ir ietekmējuši arī PMoU darbu, tāpēc PMoU valstīm tika izstrādātas vadlīnijas, kā rīkoties šajā sarežģītajā situācijā. Pieci visbiežāk ostas valsts kontroles pārbaūžu laikā konstatētie pārkāpumi ir ISM kodeksa prasību neievērošana, ugunsdrošo durvju un ugunsdrošo starpsienu atveru bojājumi, kļūdas un trūkumi jūrnieku darba līgumos, netīrība mašīntelpās un laikus neveikta navigācijas publikāciju koriģēšana.





# KAPITĀLSABIEDRĪBA NAUDU PELNA PATI

**2021. gada 1. jūlijā noslēdzās valsts akciju sabiedrības “Latvijas Jūras administrācija” saimnieciskās darbības formas maiņa no valsts akciju sabiedrības uz valsts sabiedrību ar ierobežotu atbildību (VSIA) “Latvijas Jūras administrācija”. Saimnieciskās darbības reorganizācijas mērķis bija taupīt JA resursus, kas nekādā veidā neietekmē tās darbību.**

**“Statusa maiņu veicām pragmatisku apsvērumu dēļ, ja turpinātu saimniecisko darbību iepriekšējā statusā, mums būtu jāievēl un jāuztur padome,” par tiesiskās formas maiņas apsvērumiem saka VSIA “Latvijas Jūras administrācija” valdes priekšsēdētājs JĀNIS KRASTIŅŠ. “Tā kā mūsu līdzekļi ir ierobežoti, tad statusa maiņas rezultātā varam ietaupīt līdzekļus, jo atrast papildu finansējumu šobrīd nemaz nav tik viegli.”**

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

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



Jānis Krastiņš.

viņi jau pirms reorganizācijas veica pētījumu par to, kādu finansiālo ieguvumu dos šis process, un pētījums parādīja, ka finansiāla labuma nebūs, ko pamatoja ar konkrētiem skaitļiem un faktiem. Uz šo argumentāciju politiķu atbilde bija, ka priekšvēlēšanu dokumentos ierakstīts, ka tiks veikta nozares reorganizācija, tāpēc tā tiks veikta, neskatoties uz aprēķiniem, kas nerunā par labu šādai reorganizācijai. Reformas tiek veiktas pat tad, ja politiķi apzinās, ka tā ir kļūda. Tagad mēs, no malas raugoties, redzam, ka reformas Igaunijas jūrniecības pārvaldības modeli tiešām ir bijusi kļūda. Pirmā reformas sāka īstenot Somija, kas savu jauno modeli reklamēja kā ļoti labu. Arī Somijā par reformām iestājās politiķi un valdība, bet, ja parunā ar speciālistiem, kuri strādā izpildlīmenī, viņi atzīst, ka no šīs reformas nekad neko īsti nav sapratuši un joprojām nesaprot, kāpēc vispār tā bija vajadzīga. Tas, ko mēs redzam, ir fakts, ka gan lietuvieši, gan igauņi, gan somi ir ļoti zaudējuši kompetenci savās jomās. Ja jāpārvalda trīs vai pat piecas sfēras, tas faktiski nav iespējams, jo nevar būt vienlīdz labs speciālists jūrniecības, aviācijas un dzelzceļa jomā.

Ja runājam par Latvijas Jūras administrāciju, mēs pēc klasifikācijas esam vidējais uzņēmums, tāpēc no pārvaldības viedokļa te nav nekā sarežģīta, tomēr tas, kā viss notiks nākotnē, nav tik viegli un droši paredzams, jo reorganizācijas



jautājumi ir politiķu ziņā. Pašlaik situācija ir šāda, un mēs varam tikai kaimiņvalstīs vērot, pie kā noved netālredzīgi politiski lēmumi. Salīdzinot ar Igauniju un Lietuvu, kur jūras administrācijas saņēma valsts budžeta finansējumu, mēs esam kapitālsabiedrība un naudu nopelnām paši.

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

– Lai gan gads ir bijis pārbaudījumu pilns, tomēr notikušas arī pozitīvas lietas. Vispirms jau tas, ka esam sekmīgi strādājuši un snieguši pakalpojumus arī pandēmijas laikā. Daudzas kaimiņvalstis pilnībā pārtrauca nozares pakalpojumu sniegšanu, apturot pat kuģu inspekciju darbību. Paldies jāsaka kolēģiem par to, ka mēs varējām turpināt darbu, jo visam piegājām pragmatiski. Pat, veicot kuģu inspekcijas, izvērtējām iespējamos riskus: no kurienes nāk kuģis, kādas pēdējās ostas tas ir apmeklējis, kāda tur ir bijusi saslimšanas likne, kad ir notikusi apkalpes maiņa, tāpēc bija arī tādi gadījumi, kad mūsu inspektori nedevās uz pārbaudēm, jo tas varētu apdraudēt viņu veselību.

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

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

Tāpat pozitīvi vērtējams ir arī Kuģu reģistra darbs, kur līdz ar jaunā vadītāja atnākšanu jūtamas svaigas vēsmas un kuģu skaits zem Latvijas karoga isā laikā



ir gandrīz dubultojušies. Godīgi sakot, Kuģu reģistrs bija sfēra, kas iepriekšējos gados darbojās bez iniciatīvas: cik ir to kuģu, tik ir labi.

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

## **AKCENTS UZ KUĢU REĢISTRĒŠANU ZEM LATVIJAS KĀROGĀ**

**– Kad intervēju “Marine Service Group” direktoru un “Riga Shipping Week” rīkotāju Aleksandru Abuzjarovu, viņš pozitīvi novērtēja to, kā Jūras administrācijas vadītājs ir uzrunājis šā pasākuma dalībniekus un prezentējis administrācijas un Kuģu reģistra pakalpojumus un iespējas.**

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

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

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



kompāniju, prezentējām savu karogu, izstāstījām par likumdošanas niansēm, normatīvo regulējumu un priekšrocībām. Bija doma līdzīgu pasākumu sarīkot arī Brēmenē, diemžēl pavisam nelaikā iecerei strīpu pārvilka Covid-19 ierobežojumi, bet esmu pārliecināts, ka iesākto noteikti turpināsim un pie šī virziena atgriezīsimies. Šādu pasākumu rīkošana prasa pietiekami lielu aktivitāti, un jāsaprot, ka viss nebeidzas tikai ar kuģa piereģistrēšanu karogā, reizēm tas nebūt nav izšķirošais, kāpēc kuģu īpašnieks nosliecas par labu tam vai citam karogam, jo kuģu īpašnieku visvairāk interesē serviss, ko piedāvā attiecīgā karoga valsts, tai skaitā ir svarīgi, vai karogs atrodas *baltajā, pelēkajā* vai *melnajā* sarakstā, taču vislielākā loma, protams, ir piedāvātajam servisam un tā izmaksām. Tas vien, ka Kuģu reģistrs ir piesaistījis daudz jaunu kuģu, vēl nenozīmē, ka viss jau padarīts, jo tad sākas turpmākais darbs, kas iet roku rokā ar Kuģošanas drošības inspekciju, kuģu pārbaudēm, darbu ar dokumentiem, regulāru informācijas apmaiņu starp reģistru un kuģu īpašnieku, uzraudzību, sekošanu darbībai un visu citu. Jūras administrācijai ir svarīgi, lai mūsu reģistrā reģistrētie kuģi atbilstu visām prasībām un standartiem, lai mūsu karogs saglabātu vietu Parīzes saprašanās memoranda *baltajā* sarakstā. Kā karoga valsts pašlaik neesam lieli, kuģu skaits ir neliels, tāpēc varam uzturēt tiešus kontaktus ar kuģu īpašniekiem un izrādīt personīgu attieksmi, jo pazīstam viņus, zinām, kādi ir viņu kuģi, tāpat izvērtējam, kāds ir kuģis, pirms to ņemam savā reģistrā, kāda ir bijusi kuģa vēsture, vai ir bijušas aizturēšanas un kā kuģis tiek uzturēts. Reizēm var gadīties, ka kuģis ir jauns, bet netiek pienācīgi uzturēts un tehniskā ziņā ir nolaiests, bet var arī būt vecs kuģis, kas tiek ļoti labi uzturēts. Ja mūsu karogā reģistrēto kuģu īpašnieki nebūtu apmierināti ar mūsu piedāvāto servisu, tad taču tie meklētu citu karogu, bet labs apliecinājums mūsu servisa kvalitātei ir Vācijas kuģu īpašnieks, kurš zem mūsu karoga liek kuģa jaunbūvi, un tas tiešām ir pozitīvs signāls. Taču vēlreiz vēlos akcentēt, ka pamatā ir darbs, sarunas un individuāla pieeja klienta vajadzībām, par ko esmu pateicīgs Kuģošanas drošības departamentam un inspekcijai. Tā, piemēram, pēc jaunā vācu klienta ieteikuma esam uzlabojuši inspekciju darbu un tagad varam nodrošināt gan ISPS, gan MLC, gan visas pārējās pārbaudes vienā inspekcijas reizē, un ir cenu atšķirība, vai to darām mēs, vai to dara kāda no klasifikācijas sabiedrībām. Mūsu Kuģu reģistrs orientējas uz to floti, kas strādā Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. Lai gan tie nav paši lielākie kuģi, arī šis segments ir pietiekami interesants, kuģu ir daudz, tā ir labi pelnoša flote un pēc šī lieluma kuģiem tirgū ir pieprasījums, tāpēc šeit saskatām gan savas intereses, gan arī iespējas, bet mūsu pārliecinošākais arguments, kas runā par labu Latvijas karogam, ir sinerģija starp Kuģu reģistru, Kuģošanas drošības inspekciju, kā arī Jūrnieku reģistru un tā rīcībā esošo informāciju un instrumentiem.

**– Vasarā nācās būt Rojas un Salacgrīvas ostās, kur stāvēja jahtas ar Zviedrijas karogu, bet ostu ļaudis teica, ka tās esot mūsu pašu jahtas, tikai reģistrētas Zviedrijā, jo tur esot vienkāršāka procedūra, bet Jūras**



**administrācijā tas viss esot saistīts ar nevajadzīgām formalitātēm. Cik lielā mērā teiktais atbilst patiesībai, un, ja tā ir, tad kāpēc? Skaidrībai jābūt.**

– Viena no lielākajām problēmām, kas ļoti nepatīk jahtu īpašniekiem, ir mūsu prasība pēc notariāli apstiprināta pirkuma līguma. Mums šāda prasība ir, bet Zviedrijā nav. Bet padomājiet: ja nav pierādāms pirkuma darījums, kā gan Jūras administrācija var pārliecināties, ka attiecīgais peldlīdzeklis tiešām pieder šim cilvēkam? Ja jahta vai kāds cits peldlīdzeklis ir pirktas valstī, kur pastāv jahtu reģistrs, tad mēs vismaz varam pārbaudīt visu nepieciešamo dokumentāciju. Bet mēs jau nevaram norādīt, kādas prasības attiecas uz katru konkrēto valsti, piemēram, Zviedriju, kur šāda jahtu reģistra nemaz nav, jo jahtas pierēģistrē katrs jahtklubs. Tieši tāpēc, ja jahta tiek pirktā Zviedrijā, ir nepieciešams notariāli apstiprināts dokuments. Mēs cenšamies komunicēt ar visiem klientiem un iesakām griezties pie mūsu speciālistiem pirms peldlīdzekļa iegādes, lai precīzi noskaidrotu, kādas formalitātes jānotiek.

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





## **STARPTAUTISKĀ DARBĪBA ATTĀLINĀTĀ REŽIMĀ**

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

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

**– Kādus akcentus IMO liek tālākajiem procesiem jūrniecībā?**

– Zaļais kurss ir jautājums numur viens, un lielle ilgtērmiņa mērķi paliek nemainīgi – samazināt kuģniecības ietekmi uz klimata pārmaiņām, arī Eiropa liek tieši tos pašus akcentus, un diskusijas par šo tematu nebeigsies. Septembra sākumā pasaules vadošā klasifikācijas sabiedrība DNV publicēja pārskatu par enerģijas prognozēm 2050. gadam, kas nepārprotami apliecina, ka izvirzītos mērķus klimata pārmaiņu samazināšanā neizdosies sasniegt. Tas pats attiecas arī uz Eiropas centieniem līdz 2030. gadam, salīdzinot ar 1990. gadu, samazināt transporta izmešus par piecdesmit pieciem procentiem. Eiropas Komisija ir aprēķinājusi, ka šo mērķu sasniegšanai ir nepieciešamas tādas naudas summas, kādas Eiropai vienkārši nav, no kurienes ņemt. Šis ir ļoti svarīgs, bet tajā pašā laikā arī ļoti neērts jautājums, kas tomēr nepazudīs un ilgu laiku virzīs visus procesus. Visi ir sapratuši, ka gāze nav tas enerģijas avots, kas var dot vēlamo rezultātu, lai palīdzētu sasniegt izvirzītos mērķus, bet citas alternatīvas pašlaik īsti vēl nav.

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

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

**– Pēc Suecas kanāla incidenta, kad konteinerkuģis “Ever Given” gandrīz uz nedēļu nobloķēja kuģu kustību, tiek izteikts viedoklis, ka tas ir**



### **mainījis kravu pārvadājumu loģistiku pasaulē. Viens incidents parāda, ka lietas mēdz būt savādākas, nekā esam pieraduši tās skatīt.**

– Konsekvences ir pašsaprotamas, vienmēr tā ir bijis, ka lieli nelaimes gadījumi ietekmē un maina iepriekšējo kārtību. Tā tas bija pēc “Titānika” bojāejas, kad tika ieviestas SOLAS prasības, vai arī tankkuģa “Prestige” avārijas, pēc kuras Eiropa aizliedza vienkorpusa tankkuģu ekspluatāciju, bet 11. septembra notikumā Amerikā bija pamats ieviest ISPS kodeksa prasības uz kuģiem un ostās. Kuģošanas drošības noteikumu pilnveidošanu uz priekšu virza traģiski incidenti, kas kalpo kā katalizators, atklājot vājās vietas, tāpēc esmu pārliecināts, ka arī Suecas kanāla incidents nepaliks bez sekām. No pieejamās informācijas var saprast, ka Suecas kanāla pārvalde un kuģošanas kompānija vienosies par piecsimt miljonu lielu kompensāciju. Un piecsimt miljoni ir maksa tikai par viena kuģa izraisītu kanāla bloķēšanu, tāpēc nākas aizdomāties par daudz lielākām ar kuģošanu saistītām problēmām.

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

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

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

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

Šis ir vēsturisks notikums, kad visas Baltijas jūras valstis, izņemot Krieviju, ir vienojušās par jaunu standartu ieviešanu, aizejot no vecajiem standartiem. Tomēr, ja būsīm pavisam godīgi, lielas praktiskas nozīmes, ko varētu izjust šā produkta lietotājs, pasākumam nav. Lielā mērā jaunā standarta ieviešana notiek,



pateicoties "Famos" projekta finansējumam, kura ietvaros bija piesaistīti zinātnieki, kuri arī veica šos pētījumus un aprēķinus.

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

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

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

## **"TRANSPORTA ATTĪSTĪBAS PAMATNOSTĀDNES 2021–2027" – CEĻA KARTE JŪRNICĪBAS NOZAREI**

– "Transporta attīstības pamatnostādnēs 2021–2027" teikts, ka jūrniecības jomā viens no valstu pamatpienākumiem ir nodrošināt savas valsts kara kuģu atbilstību starptautisko konvenciju prasībām, tādējādi paaugstinot kuģošanas drošību un samazinot piesārņojuma risku, saglabāt vietu Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) *baltajā* sarakstā un izpildīt IMO auditu, kas paredzams 2024. gadā.

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



Jānis Krastiņš (no kreisās), Dins Merirands, Tālis Linkaits un Jāzeprs Spridzāns.

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

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

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

Anita Freiberga



## APSTIPRINĀTS VSIA "LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA" STRATĒGISKAIS MĒRĶIS

Stājies spēkā Ministru kabineta 2021. gada 10. februāra rīkojums Nr. 79 "Par valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Jūras administrācija" vispārējo stratēģisko mērķi."

Pamatojoties uz Publiskas personas kapitāla daļu un kapitālsabiedrību pārvaldības likuma 1. panta pirmās daļas 18. punktu un 7. pantu, par valsts sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Latvijas Jūras administrācija" vispārējo stratēģisko mērķi noteikts – "Nodrošināt tādu pakalpojumu sniegšanu un uzņēmuma darbību, kas veicina Eiropas reģiona mērogā konkurētspējīgas jūrniecības nozares izaugsmi, ilgtspēju un attīstību, piemērojot augstus vides, drošības un aizsardzības standartus".■

## MAINĪTA LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS TIESISKĀ FORMA

Noslēdzoties valsts akciju sabiedrības (VAS) "Latvijas Jūras administrācija" reorganizācijas procesam, Jūras administrācijas tiesiskā forma un tās nosaukums ir mainīts uz valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību (saīsinājumā – VSIA) "Latvijas Jūras administrācija".



Reorganizācija tika veikta ar mērķi taupīt JA resursus. Uzņēmuma statusa un nosaukuma maiņa nekādā veidā neietekmē uzņēmuma darbību.■

## 2021. GADĀ BŪTISKI PIEAUDZIS ZEM LATVIJAS KAROGA REĢISTRĒTO SOLAS KUĢU SKAITS



2021. gadā Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto SOLAS konvencijai atbilstošu kuģu ar bruto tonnāžu virs 500 skaits pieaudzis no 29 līdz 40. No jauna reģistrēti 12 SOLAS kuģi, no reģistrā izslēgts viens. SOLAS kuģu kopējā tonnāža pieaugusi no 145 683 līdz 180 388.

Latvijas Kuģu reģistrā pavisam reģistrēti 341 kuģis, tai skaitā kravas



kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflote. Pieaudzis arī reģistrēto atpūtas kuģu skaits. Gada laikā no jauna reģistrētas 24 buru jahtas un 12 motorjahtas, no Kuģu reģistra izslēgtas 15 buru jahtas un astoņas motorjahtas. Kopējais zem Latvijas karoga reģistrēto jahtu skaits ir 696.■

## JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS AKTUALITĀTES ARĪ *LINKEDIN*

Latvijas Jūras administrācijas profils izveidots vietnē *LinkedIn*. Profils atrodams pēc JA angļiskā nosaukuma – *Maritime Administration of Latvia*.

*LinkedIn* profilā plānots ievietot JA aktualitātes, juridisku informāciju, žurnālu "Jūrnieks" elektroniskā formātā un citus jaunumus.■

## LŪDZ LPS IESAISTI, LAI PASAŽIERU PĀRVAĀDĀJUMI NOTIKTU AR REĢISTRĒTIEM UN PĀRBAUDĪTIEM KUĢIEM

Latvijas Jūras administrācija nosūtījusi vēstuli Latvijas Pašvaldību savienībai (LPS), kurā lūdz LPS iesaisti, lai nodrošinātu, ka pašvaldībās pasažieru pārvadājumi pa ūdeņiem (upēm, ezeriem u.tml.) komerciālos nolūkos notiek tikai ar tādiem kuģošanas līdzekļiem, kuri ir reģistrēti Jūras administrācijas Latvijas Kuģu reģistrā.

Saskaņā ar Jūras kodeksā noteikto kuģošanas līdzekļus, kuri pārvadā pasažierus komerciālā nolūkā, ir jāreģistrē Kuģu reģistrā. Reģistrācija Kuģu reģistrā paredz, ka tiek veikta kuģa pārbaude, lai pārliecinātos par tā atbilstību spēkā esošo normatīvo aktu prasībām – kuģa un tā aprīkojuma drošību, apkalpes kvalifikāciju un prasmi rīkoties avārijas situācijās.

Saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumu par kuģa ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu ir paredzēta administratīvā atbildība.

Saskaņā ar Zemes pārvaldības likumu vietējā pašvaldība ir valdītājs tās administratīvajā teritorijā esošajiem iekšzemes publiskajiem ūdeņiem, savukārt likums "Par pašvaldībām" nosaka, ka viena no pašvaldības funkcijām ir piedalīties sabiedriskās kārtības nodrošināšanā. JA lūdz LPS vērst pašvaldību uzmanību uz minēto normatīvo aktu prasībām un to ievērošanas nepieciešamību, nodrošinot, ka attiecīgu kuģošanas līdzekļu īpašnieki vērstas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijā un Kuģu reģistrā, lai atrisinātu jautājumus par kuģa drošības pārbaudi un reģistrāciju.■





## IZDOTA VENTSPILS OSTAS KARTE

JA kartogrāfi turpina darbu pie karšu pakāpeniskas pārejas uz jauno augstuma sistēmu BSCD LAS 2000,5.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti sagatavojuši karti "Ventspils osta". Karte izveidota, optimizējot karti "Ventspils osta ar pieejām" mērogā 1:10 000. Jaunās Ventspils ostas kartes mērogs ir 1:7500, papīra kartes numurs 3720 INT 12735, atbilstoša elektroniskā karte – ENC LV5H3720.

Līdz ar Ventspils ostas kartes izdošanu visām lielajām ostām tagad ir ostas karte un ostas karte ar pieejām. Drīzumā tiks izdota arī karte 2257 INT 1163 mērogā 1:25 000 "Pieejas Ventspils ostai" ar elektronisko versiju ENC LV4A2257.■

## IZDOTA SKULTES OSTAS KARTE UN LATVIJAS PIEKRASTES LOCIJA

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kartogrāfi sagatavojuši un izdevuši Skultes ostas karti mērogā 1:3000. Karte izdota gan papīra, gan elektroniskā formātā. Karti iespējams pasūtīt Latvijas Jūras administrācijas internetveikalā [www.lja.lv/mapshop](http://www.lja.lv/mapshop).

Tas ir trešais šīs kartes izdevums, to sagatavojot, ņemti vērā aktuālākie dziļumu mērījumi un citi dati. Savukārt jaunā Skultes ostas karte ir pirmais izdevums, kas sagatavots Baltijas jūras vertikālās atskaites sistēmā BSCD2000 (LAS-2000,5), uz kuru Latvija pārgāja 2020. gadā. Turpmāk visas kartes tiks sagatavotas tikai šajā atskaites sistēmā. No jauna izdota arī Baltijas jūras locija "Latvijas piekraste". Kartogrāfi turpina darbu pie Lielupes lejteces un Jūrmalas ostas jaunās kartes, kā arī Ventspils ostas un Ventspils ostas pieeju kartes.■

## IZDOTAS PĀVILOSTAS UN MĒRSRAGA OSTAS KARTES

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti sagatavojuši jaunus izdevumus Mērsraga ostas un Pāvilostas ostas kartēm jaunajā augstuma sistēmā BSCD LAS 2000,5.

Kopumā jaunajā sistēmā jau izdotas piecas ostu kartes – abas jaunās un jau iepriekš sagatavotās Skultes ostas un divas Ventspils ostas kartes.

Darbs tiek turpināts pie Salacgrīvas ostas, Rojas ostas un Rīgas ostas ziemeļu un dienvidu daļas kartēm.

Visas kartes tiek sagatavotas gan papīra, gan elektroniskā formātā.■



## AUDITORI ATZINĪGI VĒRTĒ JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS DARBU

SIA "Bureau Veritas Latvia" veiktā Latvijas Jūras administrācijas kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības audita ziņojumā JA darbība novērtēta pozitīvi, neatbilstības nav konstatētas.

Ziņojumā auditori snieguši atsevišķus ieteikumus kvalitātes vadības sistēmas optimizēšanai. JA speciālisti šos ieteikumus izvērtēs un lems par ieteikto uzlabojumu ieviešanu.

Kā laba prakse audita ziņojumā atzīmēta JA īstenotā risku pārvaldība. Īpaši uzsvērts, ka risku pārvaldības process aptver arī specifiskos riskus, kuri tiek regulāri pārskatīti un vērtēti.

Audita gaitā tika pārbaudīta JA kvalitātes vadības sistēmas atbilstība standarta ISO 9001:2015 prasībām, izvērtējot Jūrnieku reģistra, Juridiskā departamenta un IT nodaļas procesus, kā arī kvalitātes vadības procesu kopumā.

Ievērojot Covid-19 pandēmijas dēļ noteiktās epidemioloģiskās drošības prasības, audits klātienē tika veikts Jūrnieku reģistrā, savukārt Juridiskais departaments un IT nodaļa tika auditēta tiešsaistē. Tāpat tiešsaistē auditori sazinājās ar uzņēmuma vadību un kvalitātes vadības sistēmas vadītāju. ■

## IKGADĒJĀS ZVEJAS LAIVU PĀRBAUDES VISĀ PIEKRASĒ

Maijā, jūnijā un jūlijā visā piekrastē notiek ikgadējās jūras zvejas laivu pārbaudes. Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbauda laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā (KR).

Pārbaūžu laikā galvenā uzmanība tiek pievērsta drošības aprīkojumam – glābšanas vestēm, glābšanas riņķiem, aprīkojumam, ar ko iespējams padot trauksmes signālu, ugunsdzēsamiem aparātiem. Pārbaudīti tiek arī laivu korpusi, bet motorlaivām – kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi.

Pārsvārā gadījumu laivas un to aprīkojums atbilst drošības prasībām, biežākais "klupšanas akmens" ir prasībām neatbilstošas glābšanas vestes – vai nu pārāk mazas, bez atbilstošas celtspējas, vai arī nepiemērotas krāsas (melnas, pelēkas, tumši zilas). Otrs biežāk konstatētais





trūkums – beidzies signāllāpu lietošanas termiņš. KR pavisam reģistrēts ap 600 jūras zvejas laivu.■

## OSTAS VALSTS KONTROLES KAMPAŅAS LAIKĀ UZMANĪBU PIEVĒRŠ KUĢU STABILITĀTES JAUTĀJUMIEM

No 1. septembra līdz 30. novembrim Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) par ostas valsts kontroli (OVK) dalībvalstīs, arī Latvijā, notiek ikgadējā koncentrētā OVK inspekciju kampaņa. Šogad kampaņas laikā uzmanība tiek pievērsta kuģu noturības un stabilitātes jautājumiem.

Kampaņas mērķis ir pārbaudīt, vai kuģa apkalpe ir iepazinusies un pārzina kuģa faktiskās stabilitātes novērtēšanas nosacījumus gan kravas operāciju, gan reisa laikā, vai apkalpe prot izvērtēt kuģa atbilstību visām stabilitātes prasībām, kā arī informēt kuģa apkalpi un īpašniekus par kuģa stabilitātes kritērijiem kravas operāciju un reisa laikā.

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudeni, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem. Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi izstrādātai, iepriekš saskaņotai metodikai.

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

Pirms kampaņas KDI inspektori informēja Latvijas kuģu īpašniekus, un, ja bija nepieciešams, palīdzēja sagatavot Latvijas karoga kuģus OVK pārbaudēm ārvalstu ostās.

Kampaņas laikā ir plānots veikt vismaz 5000 kuģu pārbaudes, ja vien pārbauzu veikšanu nekavēs ierobežojumi, kas saistīti ar Covid-19 pandēmiju. Pārbauzu rezultātus apkopos un analizēs, lai nepieciešamības gadījumā sagatavotu rekomendācijas iesniegšanai Starptautiskajā Jūrniecības organizācijā (IMO).■

## JA PIEDALĀS KARJERAS DIENĀ MADONAS VALSTS ĢIMNĀZIJĀ

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



Līdz Covid-19 pandēmijas sākumam karjeras dienas Madonas Valsts ģimnāzijā norisinājās katru gadu, un tajās regulāri piedalījās arī JA kopā ar dažādu nozaru pārstāvjiem un Latvijas augstskolu speciālistiem.

Madonas Valsts ģimnāzija ir viena no skolām, kas līdz pandēmijas sākumam regulāri piedalījās jūrniecības nozares konkursā "Enkurs", un gandrīz katru gadu vairāki šīs skolas absolventi ir turpinājuši mācības kādā no jūrniecības nozares augstākās izglītības iestādēm.■

## APSTIPRINĀTS JAUNS JA PAKALPOJUMU CENRĀDIS UN MAKSA PAR NAVIGĀCIJAS PAKALPOJUMIEM

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

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

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

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

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

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



# PENSIJĀ DEVIŠĪES ILGGADĒJI LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS DARBINIEKI



Artūrs Brokovskis-Vaivods.



Leonīds Gitals.



Juris Dortāns.

Pagājušā gada nogalē un šā gada sākumā pensijā devušies trīs ilggadēji Latvijas Jūras administrācijas darbinieki – valdes loceklis Artūrs Brokovskis-Vaivods, Hidrogrāfijas dienesta navigācijas iekārtu inženieris Leonīds Gitals un vecākais hidrogrāfs Juris Dortāns. Visi trīs vīri Latvijas Jūras administrācijā strādāja kopš tās pirmsākumiem, izpelnoties kolēģu cieņu un atzinību ar savu darbu, atsaucību un vienmēr pozitīvo skatījumu uz dzīvi.

Tālbraucējs kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods Latvijas Jūras administrācijā strādāja kopš 1996. gada 7. novembra – par direktora vietnieku, direktoru – valdes priekšsēdētāju un par valdes locekli. Par ieguldījumu neatkarīgās Latvijas jūrlietu valstiskās pārvaldes sistēmas veidošanā, Latvijas Jūras administrācijas attīstībā un starptautiskās autoritātes nostiprināšanā viņam piešķirts Ministru kabineta Atzinības raksts.

Leonīds Gitals Latvijas Jūras administrācijā strādāja no 1993. gada 1. novembra.

Juris Dortāns Latvijas Jūras administrācijā strādāja no 1994. gada 2. maija. ■



# KARTOGRĀFA DARBS – PRECIZITĀTE, SADARBĪBA, ATBILDĪBA

**Kartogrāfijas daļa ir Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta sastāvdaļa, šeit nonāk visa hidrogrāfiskajos mērījumos iegūtā un apkopotā informācija un top jūras kartes gan elektroniskā, gan papīra formātā, un ne tikai tās. Kartogrāfu pārziņā ir arī publikācijas – “Locija”, “Paziņojumi jūrniekiem”, “Ugunis un zīmes”, kā arī izdevums “Kartes atpūtas kuģiem”.**

## NEBŪS KARTOGRĀFU – NEBŪS KARŠU!

“Visa pamatā ir zināšanas un pieredze. Ja mums nebūtu tik zinoši un pieredzējuši kartogrāfi, darbs nebūtu paveicams tik augstā līmenī. Labi kartogrāfi nav tā vienkārši no ielas paņemami. Varu teikt, ka Jūras administrācija savus kartogrāfus ir izaudzinājusi un izskolojusi, netaupot līdzekļus. Bez tam ir nepieciešams laiks, lai kartogrāfs uzkrātu pieredzi un spētu patstāvīgi strādāt,” atzīst Kartogrāfijas daļas vadītājs Normunds Duksis.

“No vienas puses var teikt, ka kartogrāfa darbs kļūst vieglāks, nāk jaunākās tehnoloģijas, samazinās roku darbs. Taču tehnoloģiju attīstībai visu laiku jāseko līdzi, jāspēj orientēties šajā vidē, jāapgūst visjaunākais. Mūsu darbs tieši tāpēc nav garlaicīgs un nekļūst par rutīnu, jo visu laiku tiek ieviestas jaunas lietas. Kad es atnācu uz Kartogrāfijas daļu, notika pāreja no vecās karšu ražošanas sistēmas uz “CARIS HPD” vidi. Nu “CARIS” ir ieviests, tagad aktualitāte ir augstumu sistēmas maiņa. Tālāk sekos jauns elektronisko karšu standarts S100. Mums visu laiku ir tāds stress, jo atkal jāapgūst un jāievieš kaut kas jauns. Nav vēl bijis tā, ka varētu atslābt, jo nu viss ir ieviests



Normunds Duksis.





un sakārtots, nu tikai mierīgi cepsim kartes,” skaidro Kartogrāfijas daļas vadītājs. Salīdzinot “CARIS HPD” vidi, kurā strādā kartogrāfi, ar automašīnu, Normunds saka, ka tā noteikti ir vismodernākais “Mercedes”. “Nav jau arī tik vienkārši tikt pie tāda “mersedesa”. Hidrogrāfijas dienests regulāri piedalās dažādos projektos, apgūstot ES finansējumu. Pašlaik ir plāns par vēl vienu projektu, kas palīdzētu nodrošināt tālāko attīstību un ieviest nākotnes elektronisko karšu formātus.”

“CARIS” vidē hidrogrāfiem ir sava datu bāze, kartogrāfiem – sava, tās visu laiku tiek uzturētas. “Tikko tiek saņemta jauna informācija, tā tiek apstrādāta un likta datu bāzē, un vide, kurā strādājam, visu laiku ir aktuālā līmenī. Dati tiek izmantoti, lai sagatavotu elektroniskās kartes, no tām savukārt var sagatavot papīra kartes. Daudz laika paņem karšu korektūras, daudz laika paņem publikāciju sagatavošana un datu nodošana klientiem. Vēl tāds īpašs izdevums, varētu teikt – izdevums izklaidei, ir “Kartes atpūtas kuģiem”. Tas tiek izdots aptuveni reizi piecos gados. Pēdējais bija 2019. gadā. Tagad būs jādomā, vai to turpināsim izdot papīra formātā, vai arī būs jāmeklē kāds digitāls risinājums. Protams, pamatā elektronisko karšu apjoms pēdējos gados pieaug, papīra karšu apjoms samazinās,” uzsver N. Duksis.

Daļas vadītājs saka, ka ir nācies dzirdēt par nākotnes vīziju – pogu, kuru atliks tikai nospieš, un būs gatava visaktuālākā karte. Tomēr Normunds neatkāpjas no apgalvojuma, ka visa pamatā ir un paliks cilvēks, profesionāls kartogrāfs. “Nav kartogrāfa – nav kartes. Mēs visi strādājam kā komanda, tai pašā laikā katram ir savas stiprās puses, kuras es zinu – zinu, pie kura katrā brīdī vērsties. Tā ir maza kolektīva priekšrocība. Piemēram, Ilze ir tā, kura vienmēr pamana pat vissīkākās kļūdas. Meitenes viņai saka – nu, uzmet vēl savu vanaga aci! Linda ļoti labi orientējas dokumentos – likumos, standartos, noteikumos. Un tā varētu runāt par katru,” atzīst N. Duksis.

Pats par sevi gan viņš runā īsi: “Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienestā nonācu laikā, kad te bija izveidota zemes mērniecības nodaļa. Ar nodaļas vadītāju pirms tam strādājām kopā vienā uzņēmumā, pārnākot uz Jūras administrāciju, viņa piedāvāja darbu arī man. Tas gan bija Neilgs laiks, jo mērnieku kopienai nemaz nepatika šāds lieks konkurents, tāpēc radās visādas problēmas. Kad nodaļa tika likvidēta, man piedāvāja darbu Hidrogrāfijas dienestā. Milzīgs paldies jāsaka Jānim Sveržickim, kurš man ļoti daudz iemācīja. Darbs bija vienkārši aizraujošs! Tad pienāca brīdis, kad Kartogrāfijas daļas vadītājs nolēma darbu mainīt, un man piedāvāja pamēģināt viņu aizvietot. Gadu biju pienākumu izpildītājs, tad tiku apstiprināts par daļas vadītāju. Strādāju paralēli studijām, gan bakalaura, gan maģistra darbu rakstīju par jūru, izmantojot ģeotelpisko datu bāzi. Jūras administrācija ir lielākās ar jūru saistīto ģeotelpisko datu bāzes turētājs – te pietiks vēl ļoti daudziem bakalauriem un maģistriem!”



## “VIENKĀRŠI NENORMĀLI PATĪK MANS DARBS”

Ilze Driksni droši var dēvēt par kartogrāfi ar vislielāko pieredzi. “Pēc vidusskolas īsti nezināju, ko darīt, stājos ģeogrāfos, jo biju dzirdējusi, ka tur ir jautri un interesanti. Taču paliku pati pirmā “aiz strīpas”. Īpaši par to nepārdzīvoju, taču kaut ko darīt vajadzēja. Tad dzirdēju pa radio, ka 3. arodskolā uzņēm mērniekus, nolēmu, ka jāpamēģina – varbūt tas varētu man derēt. Arodskolā, protams, bija prakse, es atradu prakses vietu “Pilsētprojektā”, taču sagādijās tā, ka tieši tajā laikā nebija nekādu pasūtījumu, un man vienkārši nebija, ko darīt. Prakses vadītāja piedāvāja sameklēt man prakses vietu pie hidrogrāfiem, kur viņai esot paziņas, un tā arī izdarīja. Tas bija 1993.

vai 1994. gads, Latvijas Jūras administrācija vēl nebija izveidota, Hidrogrāfijas dienests atradās Andrejostā. Viss, kas tur notika, man šķita vienkārši āprātīgi un neaptverami interesants. Tai laikā dienestā strādāja Laila Bundža, viņa tā kā uzņēmās šefību par mani, visur ņēma mani līdzi, un viss,



Ilze Driksne.

ko es redzēju, man likās fantastiski. Mēs braucām uz ostām veikt mērījumus, braucām uz bākām, arī uz Irbes bāku, kur, kā es sapratu, “vienkāršs mirstīgais” nemaz nevar nokļūt. Hidrogrāfiskie mērījumi tolaik tika veikti ar pašbūvētu katarānu, uz kura man bija bail kāpt, taču es, protams, kāpu. Braucām ar busu, iestīgām plāvā, stūmām laukā – kādi tik piedzīvojumi man bija, tikko vidusskolu pabeigušai,” atceras Ilze.

Tomēr nebija jau viss tik vienkārši. “Mani nosēdināja kabinetā, kur strādāja Jānis Sveržickis, kuru visi sauca par Bārdu. Man iedeva karti un teica, ka liekie dziļumi jādzēs ārā. Man bija paniskas bailes izdzēst kaut ko lieku, tāpēc visu laiku gāju pie Jāņa un tā klusiņām prasīju: Bārda, vai šito varu dzēst laukā? Droši vien es viņam galīgi apriebos, bet viņš man vienmēr vaicāja: nu, kā tu pati domā? Kad prakses laiks beidzās, es vēl kārtoju kaut kādus papīrus, un tad ienāca dienesta vadītājs Imants Zemļakovs un vaicāja, vai es negribētu palikt tur strādāt. Daudz netrūka, ka būtu sākusī skaļi spiegt aiz prieka, bet sajūta noteikti bija tāda, it kā es aiz laimes lidinātos virs zemes! Protams, piekritu. Paralēli mācījos, pabeidzu arodskolu, tad meklēju kaut ko saistītu ar kartogrāfiju, ģeodēziju – iestājos Tehniskajā universitātē. Varu teikt, ka darbā mani par



kartogrāfu izauklēja jau pieminētā Laila Bundža, viņa bija arī mana maģistra darba vadītāja. Bet bija, protams, arī brīži, kad bira asaras. Dienestā bija tāda Diāna, viņa man bieži teica: nu, kā tu vari to nezināt! Bet kā tad es varēju zināt?" saka Ilze Driksne.

2012.– 2013. gadā Ilze mācījās, lai iegūtu starptautiski atzītu "B" kategorijas kartogrāfa sertifikātu. Mācību laiks bija sadalīts trīs blokos – Anglijā, Jaunzēlandē un atkal Anglijā. "Tā nokļuvu Jaunzēlandē, tas vispār man šķita tāds prātam neaptverams laiks, kaut kas pilnīgi *super*. Ļoti palicis prātā, kā ar kuģi šķērsojām Kuka šaurumu no Velingtonas uz Piktonu. Tur ir vieta, kur kuģis brauc cauri fjordam, starp bortu un klintīm uz abām pusēm paliek labi ja daži metri. Turp braucām dienā, un jau tad tas izskatījās ļoti iespaidīgi, bet atceļā bija pilnīga tumsa, neko nevarēja redzēt. Stāvēju uz klāja, debesis bija tāds Piena ceļš, kādu nekad mūžā nebiju redzējusi, un sapratu, cik precīzam ir jābūt kartogrāfa darbam, lai tāds milzīgs kuģis pilnīgā tumsā izbrauktu tik šauru un bīstamu ceļu, kāda tā ir atbildība."

Kaut gan kartogrāfijā nostrādāti jau gandrīz trīsdesmit gadi, Ilze ar pārliecību apgalvo: "Man šis darbs vienkārši nenormāli patīk! Rutīna nekad neiestājas. Pats svarīgākais – tie ir lieliskie kolēģi, tā ir darba atmosfēra – iedvesma, entuziasms. Rodas jaunas idejas, gribas kaut ko mainīt, kaut ko izdarīt vēl labāk. Reizēm jau vajag arī kādu, kas mūs piebremzē. Ir labi apzināties, ka visi kolēģi ir zinoši, bet tai pašā laikā katrs uz lietām spēj paskatīties no sava viedokļa. Mēs varam cits uz citu paļauties, un ar to mēs esam stipri. Katram ir savas stiprās puses. Līva, piemēram, ir ar tādu māksliniecisku redzējumu, viņai svarīgi, lai viss būtu skaisti – un tad arī ir skaisti. Liene ir ļoti pozitīvi cītīga, sacīts – darīts, bet ar savu nostāju un viedokli. Man ļoti žēl par katru kolēģi, kurš no darba aiziet. Gadās, ka cilvēks pēc laika grib atgriezties, taču parasti otrā iespēja netiek dota. Nezinu, vai tas ir pareizi. Katrs ir profesionālis, katrā ir ieguldīti administrācijas līdzekļi, ir pagājis laiks, uzkrāta citu valstu pieredze un zināšanas, ko varētu likt lietā Latvijā. Laiki mainās, un mēs maināmies tiem līdzīgi. Mums jāiet uz priekšu un jābūt atvērtiem jauniem izaicinājumiem."

## **"KATRS JAUNS IZAICINĀJUMS – TAS IR FORŠI!"**

Linda Puriņa kļuva par kartogrāfi, kad pēc pirmā bērniņa piedzimšanas saprata – grib atrast darbu, kurā varētu izmantot savu ģeogrāfa izglītību un zināšanas. "Pirms tam strādāju būvniecībā – biju gan biroja administratore, gan personāla inspektore, arī tulkoju šo to, biju tāds absolūti universāls darbinieks. Man bija apbrīnojami saprotošs priekšnieks. Kad viņam izstāstīju, ka gribu kaut ko manīt, viņš ieteica piezvanīt uz Jūras administrāciju, iedeva kontaktus. Tā es 2008. gadā šeit nonācu. Tīri tehniski visas programmas bija jāapgūst no nulles, bet augstskolā apgūtais ļoti noderēja – okeāni, gruntis un to izmaiņas, klimatiskie apstākļi, koordinātas. Man vienmēr ļoti patīcis tieši



izpētes darba, tā “rakšana”, kaut kā jauna atrašana. Mēs to darām gan visi kopā, gan katrs individuāli. Savā starpā vienmēr apspriežamies, kā labāk. Man no iepriekšējā darba nāk līdzīgi izpratne par dokumentu lietām, labi orientējos likumdošanā, standartos. Zinu, ka daudziem tas sagādā problēmas, bet man šķiet interesanti, kā kas pateikts, kā definēts. Arī likumdošanā jāseko līdzīgi visam, kas notiek un mainās,” skaidro Linda.



Linda Puriņa.

Viņa ir pārliecināta, ka kartogrāfa darbs ir nepārtraukts izaicinājums, jo visu laiku jāapgūst kaut kas jauns, jaunas programmas un tehnoloģijas. “Visu laiku ir tāds mazs tonusiņš, nekad nevar atslābt. Piemēram, jaunais standarts, kas vairāk attieksies uz elektroniskajām kartēm. Tas vēl tiek tikai definēts, ieviešana vēl priekšā – atkal jauna lieta, jauns izaicinājums, un tas ir tik forši!”

Kā īpašu ķirsīti uz ideāla darba tortītes Linda piemin mācību iespējas, kas tiek nodrošinātas kartogrāfiem: “Man bija iespēja 2010. gadā trīsmēnešus mācīties Anglijā, Britu Hidrogrāfijas dienestā. Tas bija tik vērtīgi! Latvija ir Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas sastāvā, varam sazināties ar kolēģiem visā pasaulē, arī satikties, tik daudz ko apgūt! 2020. gadā biju Singapūrā, tas bija gan salidojums mums visiem, kas pirms desmit gadiem bijām mācījušies Anglijā, gan arī svarīga konference. Japānas Hidrogrāfijas dienests to visu apmaksāja. Vai gan citādi būtu iespējams tur nokļūt un tik daudz interesanta pieredzēt?”

### **“TIK RETU PROFESIJU VAR PAMEKLĒT!”**

Liene Saulīte par sevi saka, ka esot pārliecinājusies – dzīvē nav nejaušību, kaut gan ilgi uzskatījusi, ka tikai nejaušības dēļ nokļuvusi jūras kartogrāfu saimē un tieši Latvijas Jūras administrācijā. “Skolas laikā matemātika mani neaizrāva, un nekādi nespēju iedomāties, ka varētu izvēlēties profesiju, kas būtu saistīta ar eksaktām zinātnēm. Bet nekad nesaki nekad! Draudzene aicināja – braucam uz Rīgu mācīties! Un mēs atbraucām.”

Lienes pieredze kartogrāfijā sākās pirms apmēram 20 gadiem Valsts zemes dienestā, kad viņu, tikko Rīgas 3. arodskolā mērniecības profesiju apgūt sākušu studenti, pieņēma darbā par aero ainu dešifrētāju – kartogrāfu. “Tolaik



Liene Saulīte.

tas bija smalks roku darbs jebkāda veida kartogrāfijā – vai tā būtu jūras, gaisa vai sauszemes. Man labi padevās rasēšana, tādēļ, diezgan likumsakarīgi darba devējam mani ieteica kartogrāfa profesijai. Es augstu novērtēju savus pasniedzējus un viņu devumu manai turpmākajai profesionālajai dzīvei – gan Rīgas 3.ardzskolā, kur apguvu mērniecību, gan Latvijas Lauksaimniecības universitātē, kur apguvu zemes ierīkotāja profesiju. Arī darba devēji gan Valsts zemes dienestā, gan pēc tam Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūrā man iedeva stabilus pamatus darbam kartogrāfijā, un, ja reiz esi tajā visā tik ļoti iekšā, nemaz nevari tā vienkārši mainīt savu “kartogrāfisko būtību”! Pirms 11 gadiem smejojoties teicu, ka laiks pāriet no sauszemes uz ūdeņiem – uz jūru, un, kas zina, vēl savā kontā varētu pa-

spēt ierakstīt gaisa kartogrāfijas ceļus!” ar humoru spriež Liene.

Darbu Jūras administrācijā viņa sāka 2011. gada 5. decembrī, vēl īsti neapjaušot, ko nozīmē kartēt jūras ūdeņus. “Es uzdrīkstējos ielauzties man nezināmajā, un tagad ir gandarījums par šo lēmumu. Protams, liels paldies gan bijušajiem, gan esošajiem kolēģiem, kuri mani ievirzīja jūras kartogrāfa ikdienas darbos! Bez savstarpējas palīdzības un spējas sadarboties neviena darba vieta nespētu izaudzināt labus speciālistus. Esmu pārliecināta, ka labs savas jomas speciālists rodas tikai pašā darba vidē,” atzīst kartogrāfe.

“Ko man nozīmē būt jūras kartogrāfam? Tāda sajūta, ka esi viens no retajiem – tik retu profesiju var pameklēt! Tas dod tādu īpašu garšu darba ikdienai un palīdz arī tikt pāri rutīnai, ja tāda draud iestāties. Ir gana daudz cilvēku, kuri vaicā, kas tas īsti ir, ko tu dari ar to jūru, vai tad jūrā vispār kaut kas mainās? Tad ir vieta un laiks savas profesijas pareklamēšanai un izceļšanai, piedevām tas dod to foršo apziņu, ka viss notiek, ka tu esi viens no Jūras administrācijas zobratiņiem, kas griežas un nečikst! Vēl būtiska ir apziņa, ka kartogrāfs veido to dokumentu, to materiālu, ar ko citas profesijas pārstāvji var droši strādāt un uz sniegto informāciju paļauties. Kartogrāfijas izstrādes gala materiāls – vai tā būtu navigācijas karte vai dati, vai citi navigācijas produkti – ir pamats daudziem tālākiem izstrādes projektiem gan valsts, gan starptautiskā mērogā, sākot ar



dabas aizsardzību un beidzot ar valsts robežu aizsardzību, kas ir ļoti svarīgi. Pa šiem gadiem ir bijis daudz dažādu kartogrāfisku projektu, kam esmu devusi savu artavu, tāpēc varu droši apgalvot, ka kartogrāfs var no sevis darbā ieguldīt ļoti daudz un gūt no tā gandarījumu,” uzsver Liene Saulīte.

## “VISAM PAMATĀ IR UZTICĒŠANĀS”

Līva Goba ir pirmā speciāliste Baltijas valstīs, kas ieguvusi starptautiski atzītu “A” kategorijas hidrogrāfa sertifikātu, pabeidzot mācību kursu Ņūhempšīras universitātes Piekrastes un okeāna kartēšanas centra /Apvienotā hidrogrāfijas centrā (*Center for Coastal and Ocean Mapping/ Joint Hydrographic Centre, CCOM/JHC*). Līva ir pirmā Latvijas studente, kas mācījusies Ņūhempšīras universitātē, tieši tādēļ universitāte pasūtīja Latvijas karogu, kas tagad kopā ar citu valstu karogiem rotā šīs mācību iestādes sienu. Un Latvijas karoga vimpelis redzams arī CCOM/JHC telpās.

Taču jūra Līvai bijusi tuva jau kopš bērnības. “Tēta darbs ir saistīts gan ar kuģiem, gan ostu. Atceros, mēs ar māsu gājām pie viņa uz darbu, tur sēdējām un zīmējām kuģišus. Tos lika zem stikla uz galda, un tad mēs jutāmies tik lepnas! Atrasties pie jūras – tā man vienmēr bijusi labākā terapija. Un ostas man vienmēr šķitušas tik fotogēniskas! Es tās vienmēr esmu fotografējusi, pat nezīnot, kur likšu bildes. Tagad ostu bildes darbā lieliski noder – varam redzēt, kas notiek, kas attīstās, kādas ir pārmaiņas,” saka Līva.

Viņa atzīst, ka kartogrāfa darbs prasa precizitāti, zināšanas un milzīgu atbildību. “Jūras kartes jūrniekiem nodrošina drošu kuģošanu. Karšu tapšanas process, protams, ir komandas darbs. Mēs, kartogrāfi, pa gadiem esam tik ļoti “pieslīpējušies”, tik labi pazīstam cits citu, viens otra stiprās puses, un tas ļoti atvieglo darbu. Kolektīvam ir milzīga nozīme, tas nodrošina to, kā cilvēks jūtas gan mentāli, gan psiholoģiski, jo mēs taču darbā pavadām ļoti lielu daļu savas dzīves. Visam pamatā ir uzticēšanās – mēs uzticamies cits citam un uzticamies hidrogrāfiem, arī viņi uzticas cits citam, uzticas saviem kuģiem un aparatūrai. Mēs uzticamies mūsu partneriem ostās – viss ir savā starpā saistīts vienā ķēdē. Ir ļoti sajūst, ar kādu entuziasmu strādā kolēģi, katrs gluži vai deg par savu jomu, un tas tik ļoti iedvesmo. Reizēm



Līva Goba.





domāju, kā viss attīstīsies tālāk, kā būs pēc 10, kā pēc 30 gadiem, jo viss taču nepārtraukti attīstās. Un ir prieks būt daļiņai no procesa,” atzīst kartogrāfe.

Jūras administrācijā Līva pirmo reizi nonāca prakses laikā. “Es studēju ģeodēziju un kartogrāfiju Rīgas Tehniskajā universitātē, biju šīs lietas izmēģinājusi uz sauszemes, taču jutu, ka ūdens mani vairāk vilina, tādēļ pieteicos praksē Jūras administrācijā. Pēc tam ik pa laikam sūtīju uz administrāciju savu CV. Maģistra darbu rakstīju par Skultes ostas attīstību un infrastruktūras uzlabojumiem – paldies Ilzei par ideju! Manu darbu Skultes ostas kapteinis novērtēja ļoti atzinīgi, un par to man bija vislielākais prieks. Tad saņēmu piedāvājumu strādāt Jūras administrācijā. Kaut gan tolaik strādāju citur, man nebija ne mazāko šaubu, uzreiz piekritu,” atceras Līva. 2016. gadā arī viņa trīssarpus mēnešus mācījās Anglijā, Britu Hidrogrāfijas dienestā, un šo iespēju uzskata par lielu privilēģiju.

“Reizēm aizdomājos – jūra, okeāns, tas viss ir tik skaists, izskatās tik varens, tik vienots, tik vesels, tik dzīvs! Taču patiesībā tas viss ir tik trausls un apdraudēts. Konkrēti lēmumi ir jāpieņem nekavējoties. Piemēram, vaļi, kādreiz to bija tik daudz, tagad palicis tik maz. Un lēmumi tiek pieņemti tikai tad, kad jau iestājusies krīzes situācija. Cilvēki ir jāizglīto, katram jau šķiet – nu, ko tad es viens varu! Kāds man vispār sakars ar okeānu? Un tomēr ir svarīgi apzināties savas vērtības. Kādas izvēles izdarām šodien, kādus resursus patērējam, kam dodam priekšroku ikdienā. Kādu planētu vēlamies atstāt aiz sevis. Mana māsa dzīvo Aļaskā, viņas vīrs tur ir dzimis un uzaudzis. Esmu bijusi pie viņiem ciemos, un tad māsas vīrs man rāda, kādi milzīgi ledāji bija viņa bērnībā un kādi tie ir tagad. To redzēt un dzirdēt no aculiecinieka – tas atstāj neizdzēšamu iespaidu. Mēs esam par to atbildīgi, jo kurš tad vēl, ja ne mēs?” ■

Sarma Kočāne

## DARBA DEVĒJI POZITĪVI VĒRTĒ LJA UN LJK ABSOLVENTU SAGATAVOTĪBU

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs veicis jūrnieku darbiekārtošanas kompāniju aptauju par Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) pēdējo gadu absolventiem un viņu sagatavotības līmeni.

Vērtējot absolventu kvalitāti 10 ballu sistēmā, vidējais LJA vērtējums bija 7,05, vidējais LJK vērtējums 6,6.

Vērtējot absolventu sagatavotības līmeni, vidējais vērtējums svārstās no 6,55 līdz 7,55.

Aptauja liecina, ka darba devēju pieprasījums pēc LJA un LJK absolventiem ir stabils, ar tendenci pieaugt.

Sniedzot komentārus par LJA un LJK absolventu kvalitāti, dažas kompānijas uzsvēra, ka jūrniecības darbā iekārtošanas nozare Latvijā izjūt trūkumu gan pēc jūras virsniekiem, gan ierindas jūrniekiem.



# PASAULE MAINĀS, MUMS JĀMAINĀS PASAULEI LĪDZI

**2020. gads nevienai jūrnieceības mācību iestādei nebija viegls, un arī 2021. gads šajā ziņā neizskatās vieglāks, jo darbs attālinātā režīmā nogurdināja gan akadēmijas studentus, koledžu un jūrskolu audzēkņus, gan arī viņu pedagogus un pasniedzējus. Papildus attālinātā mācību procesa nodrošināšanai Latvijas Jūras akadēmijas vadībai vajadzēja iziet cauri vēl pamatīgam sietam – Valsts kontroles (VK) pārbaudei. VK izvērtēja LJA darbību un pamatīgi vērtēja pilnīgi visu: mācību procesa atbilstību noteiktajiem standartiem, studiju programmu, pasniedzēju kvalifikācijas, kā arī finanšu izlietojuma atbilstību prasībām.**

## NO VK ZIŅOJUMA

*Pamatojoties uz revīzijā konstatēto un Valsts kontroles secinājumiem, tika sniegti ieteikumi LJA:*

- lai nodrošinātu izglītības programmu īstenošanu atbilstoši mācību plānos noteiktajam, t.sk. veicot nepieciešamo materiālo līdzekļu iegādi un nodrošinot mācībspēku ar atbilstošu izglītību, kvalifikāciju un profesionālās kompetences pilnveidi;
- lai turpmāk nodrošinātu darba organizāciju un darba samaksu atbilstoši normatīvo aktu prasībām un nodrošinātu darba samaksas pārrēķinu un izmaksu darbiniekiem, kuriem saskaņā ar LJA rīkojumiem ir noteikta papildu pienākumu veikšana, kā rezultātā ir konstatējams virsstundu darbs, taču nav aprēķinātas piemaksas par virsstundu darbu;
- veikt darbības, lai pilnveidotu LJA iekšējās kontroles sistēmu un novērstu revīzijā konstatētās neatbilstības un nepilnības.

Valsts kontrole aicināja arī Izglītības un zinātnes ministriju, veidojot vieno tu izpratni par izglītības kvalitātes vadību un pārvērtējot atbildīgo institūciju uzdevumus, ņemt vērā ziņojumā par LJA konstatētos trūkumus un pilnveidot visu izglītības iestāžu darbības pārraudzību, jo šādām un līdzīgām nepilnībām var būt būtiska ietekme uz izglītojamo karjeru, kā arī uz Latvijas izglītības sistēmas reputāciju.

Lielākās problēmas, ko zināja pati LJA vadība un konstatēja arī VK, protams, bija saistītas ar LJA jūrskolu, kas iepriekšējā jūrskolas direktora neizskaidrojamas nolaidības dēļ bija palikusi bez akreditācijas.



## NO VK ZIŅOJUMA

Lai arī divas no četrām izglītības programmām bija akreditētas, tomēr LJA jūrskola gandrīz gadu (no 27.05.2019. līdz 13.04.2020.) strādājusi bez spēkā esošas izglītības iestādes akreditācijas, gan rīkojot centralizētos profesionālās kvalifikācijas eksāmenus un tādējādi neievērojot normatīvā akta prasības, gan izsniedzot izglītības dokumentus. Neakreditēta izglītības iestāde organizē noslēguma eksāmenus un izdod 30 diplomus 30 izglītojamajiem (IZM un IKVD viedoklis par LJA Jūrskolas akreditāciju sniegts revīzijas ziņojuma 1.1. sadaļā).

Šāda situācija Valsts kontroles vērtējumā izveidojās, jo:

LJA Jūrskolas direktors (darba attiecībā ar LJA līdz 15.05.2020.) gadu neiesniedza IKVD ar LJA saskaņotu akreditācijas iesniegumu, tādējādi pārkāpjot normatīvā akta prasības, kā arī LJA Jūrskolas direktors nav ievērojis normatīvā akta prasības par direktora novērtēšanu;

LJA rektores kontroles trūkuma par normatīvo aktu prasību ievērošanu LJA Jūrskolas darbībā dēļ, kas atbilstoši LJA Satversmē noteiktajam ir tās pakļautībā, un nepietiekamā uzraudzība pār LJA Jūrskolas, direktora darbu.

Valsts kontroles vērtējumā teikts, ka LJA jūrskolas direktors nav pildījis savus pienākumus, bet LJA kontrole pār LJA jūrskolas darbību ir bijusi nepietiekama.

LJA rektore Kristīne Carjova: "Valsts kontrole strādāja pie mums vairāk nekā pusgadu, un tā bija milzīga slodze akadēmijas vadībai, kā arī milzīgs informācijas apjoms uz tūkstošiem lappušu, ko vajadzēja iesniegt kontrolieriem. Mēs izturējām un izgājām tam visam cauri. Protams, ka skatījums no malas ir nepieciešams un jebkura kontrole dod arī pozitīvus impulsus, tomēr daudziem Valsts kontroles atzinumiem mēs nepiekritam."

### UZZIŅAI

Lai novērstu normatīvo aktu prasību neievērošanu izglītības iestāžu darbībā un uzlabotu LJA un LJA jūrskolas iekšējās kontroles sistēmu, Valsts kontrole LJA un IZM ir sniegusi kopā 12 ieteikumus, kurus institūcijas ir apņēmušas ieviest līdz 2023. gadam.

## LJA ATRISINA AKREDITĀCIJAS PROBLĒMAS

Kristīne Carjova uzsver, ka vislielākās problēmas, noliedzami, bija saistītas ar jūrskolu, kas iepriekšējā direktora dēļ bija palikusi bez akreditācijas. "Bijām izvēles priekšā: izteikt nu jau bijušajam jūrskolas direktoram rājienu par darba pienākumu nepildīšanu, bet tad noteikti vajadzētu iet tiesāšanās ceļu, kas varētu vilkties gadiem ilgi, jo būtu jāpierāda, kāpēc jūrskolas direktoram ir bijis izteikts rājiens. Jūrskolas direktors neiesniedza dokumentus jūrskolas akreditācijai, bet tiesā pierādīt, ka vaina jāuzņemas tikai viņam, būtu neiespējami, un advokāti to noteikti apstrīdētu. Otrs variants bija iet reorganizācijas ceļu. Lai jūrskola varētu normāli strādāt, pieņemām lēmumu iet reorganizācijas ceļu, un tas tiešām bija pareizs lēmums. Tagad mūsu pienākums vēl ir izlemt, kādam jābūt jūrskolas juridiskajam statusam," saka Carjova.



Kristīne Carjova.



Arnis Bankovičs.

LJS jūrskolas direktors Arnis Bankovičs (direktors līdz 2021.gada jūnijam): "Bijusī jūrskolas vadība ne tikai neiesniedza dokumentus akreditācijai, bet arī pretojās jūrskolas pārnākšanai uz LJA telpām, lai gan tā ir visai loģiska un attaisnojās. Toreiz tika organizēta pat Izglītības un zinātnes ministrijas sanāksme jūrskolā, jo direktors gribēja pierādīt, cik absurdu lēmumu pieņēmusi Jūras akadēmijas vadība. Tāpat bija vēl citas jūrskolas vadības neizdarības, piemēram, nebija sakārtoti normatīvie dokumenti, izstrādāti iekšējās kārtības noteikumi, nepietns bija pārskats par darbu, bet daudzi dokumenti vispār nebija atrodamī. Ja visi procesi tā arī turpinātos un nenotik-

tu reorganizācija, tad jūrskolas akreditācijas termiņš būtu beidzies, bet pašas jūrskolas pastāvēšana faktiski būtu apdraudēta. Jāteic, ka mums nedaudz palīdzēja Covid-19 pandēmija, jo, pateicoties tai, tika pagarināts akreditācijas termiņš un bija laiks sakārtot dokumentus. Pirmā jūrskolas akreditācijas daļa notika 2020. gada maijā, bet otrā jau rudenī. Tagad izglītības iestādei piešķirta akreditācija uz sešiem gadiem, bet mācību programmām uz diviem gadiem, un mums ir pietiekami daudz laika procesu turpināt un pilnveidot mācību programmas, bet jūrskolas audzēkņi var būt bez bažām par izglītības dokumentu derīgumu.

Iepriekšējā mācību gadā mācību process notika attālināti saskaņā ar noteikto regulējumu, un tas nekādā gadījumā nebija vienkāršs laiks. Ja Covid-19





situācija jūrskolai palīdzēja sakārtot akreditācijas jautājumus, tad mācību procesu tā ietekmēja negatīvi, bet domāju, ka līdzīgas problēmas bija visām skolām, jo daļa audzēkņu lieliski tiek galā ar mācībām, bet daļai, protams, to izdarīt ir visai problemātiski. Pats svarīgākais, lai jaunieši nezaudē motivāciju, jo citādi viņi gluži nemanot var izslidēt no skolotāju redzesloka, un tad jau būs grūti atgūt nokavēto. Ja galvenajos priekšmetos ir nesekmīgs vērtējums, tiek zaudēta arī stipendija. Lai gan stipendija varētu būt labs motivs sekmiņi mācīties, ne vienmēr tas nostrādā. Ir audzēkņi, kuri nespēj sevi disciplinēt un iekļauties ritmā, ja viņiem nav cieša kontakta ar skolotāju. Piedevām mēs jaunieši neredzam ikdienā skolā, tāpēc nevaram zināt, ko viņš dara savā brīvajā laikā.

Pandēmijas laikā grūtības ar jūras praksi bija pat akadēmijas studentiem, nemaz nerunājot par jūrskolas audzēkņiem, jo kruinga kompānijas nelabprāt vēlējas strādāt ar studējošo kontingentu. Arī man zvanīja vecāki un jautāja, kas notiks ar jūras praksēm jūrskolniekiem, bet manos spēkos nebija un nav šo problēmu atrisināt, jo tā ir globāla, tāpēc atliek cerēt, ka situācija mainīsies uz labo pusi, un arī pašam kuģošanas kompānijām taču ir vajadzīgi kadeti, lai būtu, kas uz kuģa veic palīgdarbus. Nenoliedzami, situācija ir sarežģīta, jo, lai papildus izglītības dokumentam saņemtu arī darba diplomu, ir nepieciešama divpadsmit mēnešu jūras prakse. Taču Covid-19 pandēmijas laikā bija arī tādas situācijas, kad ierobežojumu dēļ mūsu audzēkņi nevarēja laikus atgriezties mājās no jūras prakses. Ilgākais laiks bija deviņi mēneši, ko mūsu audzēkņi pavadīja uz kuģa. No vienas puses, it kā tika iekavēts mācību process, tāpēc pagarinājās mācību laiks, bet, no otras puses, tika iegūts labs jūras cenzs, pieredze un prakse.”

### UZZIŅAI

2021. gadā LJA Jūrskolu veiksmīgi absolvēja 16 jaunie profesionāļi – sardzes stūrmaņi. 2021. gada 9. jūlijā absolventus sveica LJA Jūrskolas vadītājs Maksims Bizjūks, tālbraucēju kapteinis Antons Ikaunieks un grupas audzinātāja Svetlana Izmailova.

## ČETRAS STUNDAS UZ TILTIŅU, ČETRAS STUNDAS UZ KLĀJĀ

LJA prakses plānotājs Jurijs Žurbins uzsver, ka prakse ir galvenā apmācības daļa, un šim viedoklim pievienojas gan akadēmijas studenti, gan jūrskolas audzēkņi. Jūrskolnieki savā lielajā jūras praksē dodas pēc 3. kursa, bet pirmo jūras pieredzi labākie no jūrskolas audzēkņiem iegūst “Erasmus” programmas ietvaros. Tā, piemēram, 2020. gadā uz Spāniju, Valensiju, praksē devās četri stūrmaņu programmas un pieci mehāniķu programmas jūrskolas audzēkņi, kuri strādāja gan krastā, gan uz jahtām, nedaudz apguva laivu vadīšanu. Arī 2021. gadā trijās grupās “Erasmus” programmas ietvaros praksē devās 36 jūrskolnieki, bet pamata kritērijs, lai varētu piedalīties “Erasmus” programmā, ir labas sekmes un aktīvs sabiedriskais darbs.





“Prakse dod iespēju jauniešiem iegūt pirmo ar izvēlēto profesiju saistīto darba pieredzi, turklāt darīt to starptautiskā vidē. Līdztekus profesionālo iemaņu apgūšanai jaunieši mācās sadarboties ar darba devēju un kolēģiem, iepazīst citas valsts kultūru un ar jūrniecību saistītu mazo uzņēmumu darbību. Spānijas plūsmas dalībnieki apguva spāņu valodas pamatkursu, Maltā darba valoda bija angļu. Lielākajai daļai jauniešu tā ir pirmā darba pieredze, bet daudziem arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas,” saka “Erasmus” projekta vadītāja Nora Ārgale.

Prakses atskaites vakarā Jūras akadēmijas studenti stāstīja par savu pirmo un otro jūras praksi. Par to, kā meklējuši prakses vietu un ar kādām grūtībām vajadzējis tikt galā uz kuģa. Piemēram, Madarai Lāsmai Bedikerei, lai tiktu praksē uz vācu kompānijas RHL kuģa, nācās iziet trīs interviju kārtas, kur no trim pretendentiem palika viņa viena. Pirmajā praksē viņa izgāja sešu mēnešu ugunsdrošības uz balkera, kas kuģoja starp Indiju un Filipīnām. “Mana labākā pieredze bija četras stundas uz tiltiņa plus četras stundas uz klāja. Otrajā praksē biju uz tās pašas kompānijas konteinerkuģa “RHL Caliditas”, kur izgāju pilnu 3. stūrmaņa slodzi, jo pēc astoņu mēnešu darba norakstījās esošais 3. stūrmanis, bet maiņu neatsūtīja. Biju iemesta situācijā un negribēju parādīt vājumu. Pie kravas stiprināšanas man nevajadzēja strādāt, bet visu pārbaudīt gan. Kuģim bija ļoti stingrs grafiks, gājām pāri Indijas okeānam, bija arī Somālijas reisi ar visiem iespējamajiem drošības pasākumiem. Šajā praksē tiešām ieguvu ļoti daudz, saņēmu pozitīvas atsauksmes un pēc akadēmijas šī kompānija gaida mani 3. stūrmaņa amatā,” savā pieredzē dalījās Madara.

## AKADĒMIJA PIEVĒRŠAS ZINĀTNEI

Kristīne Carjova: “Zinātniskā pētniecība ir tāda joma, par ko daudzi saka, ko tad jūs tādu izgudrosiet, ja viss jau ir izgudrots, bet esmu pārliecināta, ka zinātniskajā pētniecībā dod to jauda, kas ļauj veidoties labvēlīgai videi, lai zinātniskajā darbā var iesaistīties studenti. Tā rodas pēctecība zinātniskajā darbā un pētījumos, kā arī tēmas, ko studenti jau tālāk var attīstīt savos kursa darbos un diplomdarbos, un tas viss ļauj studentiem attīstīt inovatīvu domāšanu. Tā ir kapacitāte, kas veidojas ap zinātnieku grupu, piedevām tās ir laboratorijas, kas tiek veidotas, pateicoties zinātniskās pētniecības projekta finansējumam, un pēc tam jau šo laboratoriju var izmantot daudz plašākiem mērķiem bakalauru studiju programmu studenti un maģistranti savu diplomdarbu izstrādei, tāpat laboratorijas tiek izmantotas arī mācību procesā. Tieši tā akadēmija papildina un attīsta savu materiāli tehnisko bāzi, un pašlaik tas ir vienīgais reālais finansējuma piesaistīšanas veids, jo nekādu citu fondu vai finansējuma avotu nav.

Valsts kontrole savā pārbaudes ziņojumā norādīja, ka Izglītības kvalitātes valsts dienests, neievērojot normatīvā akta prasības, 2019. gada jūnijā nepamatoti ir piešķīris LJA zinātniskā institūta statusu. Toreiz pilnai atbilstībai tiešām pietrūka pāris punktu, tomēr LJA tika reģistrēta Zinātnisko institūciju reģistrā,



un šis statuss mums deva tiesības piedalīties dažādu pētījumu un projektu konkursos, kā arī pretendēt uz valsts budžeta vai ES fondu finansējumu. Mēs, protams, šo iespēju izmantojām. Līdz 2020. gada septembra beigām visas neatbilstības problēmas jau bijām novērsuši, un tagad LJA pilnībā atbilst zinātniskās institūcijas kritērijiem un statusam, mūsu programmas un studiju virzieni ir akreditēti. Un akadēmijai ir pieaugusi kapacitāte. Tagad Latvijas Jūras akadēmijas Pētniecības institūts ir akadēmijas struktūrvienība. Tūlīt pēc zinātniskā institūta statusa iegūšanas pie mums no citām augstskolām pārnāca septiņi doktoranti, bet 2021. gada janvārī LJA uzņēma jaunus doktorantus, jo interesi par studijām izrādīja daudzi LJA absolventi, arī daži ostu vadītāji, un tagad mūsu doktorantūrā ir četrpadsmit studenti.”

LJA Zinātnes padomes priekšsēdētāja, JTN asoc. profesore, Dr. oec. Astrīda Rijkure: “Vēlos piebilst, ka šoreiz doktorantūrā neuzņēmām ārzemju studentus, kuri vēlējas šeit studēt, jo vakances aizņēma mūsu cilvēki. Doktorantūrā darbu tēmas ir ļoti dažādas. Piemēram, divi mani doktoranti strādā pie tēmas par vides kva-



Astrīda Rijkure.

litātes novērtēšanu. Tēma pasaulē tiešām ir ļoti aktuāla: ko darīt ar tīkliem, kuru sastāvā ir kaprons un ko malu zvejnieki izmet ūdenstilpēs, ko darīt ar tiem tīkliem, kas tiek izņemti no ezeriem, upēm un jūras, kur tos utilizēt un kā panākt, lai šie tīkli būtu otrreizēji pārstrādājami? Savas zinātniskās pētniecības tēmas esam paplašinājuši.

Lielu vēribu veltām projektam “Inovāciju granti jūrniecības nozarē studējošiem”, kurā piedalās ne tikai Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas studenti, bet arī jūrskolas audzēkņi un pat vispārīgglītojošo skolu skolēni, kuri interesējas par jūrniecību. Projekta mērķis ir stiprināt jūrniecības mācību iestādēs studējošo inovatīvās prasmes, ļaut viņiem apzināties savas spējas uzņēmējdarbībā un, īstenojot kompleksu pasākumu kopumu, paaugstināt jūrniecības nozares intelektuālo potenciālu, sagatavot mūsdienu darba tirgus prasībām piemērotus augsti kvalificētus speciālistus. Ļoti laba sadarbība akadēmijai izveidojusies ar “Novikontas” Jūras koledžu, kas aktīvi iesaistās visos šajos procesos. Mūsu studenti kopā ar “Novikontas” studentiem veido komandas, kas



piedalās inovāciju konkursos, zinātniskajās konferencēs un veido ideju banku. “Novikontas” lielu vēriņu velta tēmām un pētniecībai, kas saistītas ar *Human development*, tātad ar jautājumiem, kas skar cilvēka sadzīves apstākļus uz kuģa: kā tiek pavadīts brīvais laiks, kas tiek darīts un kādas iespējas rastas, lai cilvēks, piemēram, sportotu uz kuģa. Protams, varam piekrist, ka tā nav tīra zinātniskā pētniecība, bet tās ir inovācijas. Pēc būtības jau mēs nepretendējam uz fundamentālo pētniecību, jo tīrā zinātne un inovācijas ir pavisam atšķirīgi virzieni, bet mums ir svarīgi, lai, iesaistoties pētnieciskajā procesā, jaunieši attīsta savu domāšanu. Ir svarīgi, lai jau no skolas sola jaunieši kustina savas smadzenes, tāpēc arī rīkojam viņiem inovāciju kursus, kuros piedalās aptuveni astoņsimt divdesmit jauniešu un kur lekcijas lasa pasniedzēji no Stradiņa universitātes. Viņi jauniešiem māca domāt, iziet no komforta zonas, un tas ir ļoti svētīgi.”

Kristīne Carjova: “Esmu nākusi pie secinājuma, ka vēsturiski Jūras akadēmijai ir bijušas grūtības ar doktorantūras studijām, bet, šķiet, laiki mainās un tiem līdzī nāk jaunas vēsmas. Pašlaik pēcdoktorantūras programmās ir iesaistījušies cilvēki, kuriem nav jūrniecības izglītības vai kapteiņa *backgrounds* un kuri nemaz nav saistīti ar jūru, bet pēta jūrniecībai svarīgas tēmas. Taču, kad tika atvērtas doktorantūras studijas, pie mums studēt atnāca septiņi topošie doktoranti, un šīs studijas dod iespēju iegūt zinātnisko grādu mūsu absolventiem, kuri strādā jūrā katrs savā specialitātē un vēlas iegūt zinātnisko grādu. Tas dod gandarījumu, ka zinātnisko grādu iegūs mūsu jūrnieki. Kad, piemēram, ostu pārvaldnieki kļūš par doktorantiem, viņi būs ieinteresēti attīstīt pētniecību arī jūrniecībai pietuvinātā virzienā. Viens no zinātniskajiem darbiem, piemēram, ir virtuālā ārsta piesaistīšana uz kuģa. Cilvēks, kurš strādā pie šīs tēmas, skaidri zina, ko un kā vajag darīt, kur meklēt informāciju un kā piesaistīt investīcijas.

Varbūt Latvijas Jūras akadēmija būs pirmā augstskola, kas ies industriālās pētniecības virzienā un to attīstīs. Esmu pārlicināta, ka nozare šādos pētījumos būs ieinteresēta. Pasaule mainās, un mums jāmainās tai līdzī.”■

Pierakstīja Anita Freiberga



## KAS SALIKS PAREIZOS AKCENTUS?

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

Kā jau visas jomas, arī izglītības sfēru ir ietekmējusi koronavīrusa pandēmija, kas ilgu laiku skolu, koledžu un augstskolu jaunatni nolika attālinātā mācību procesā. “Šogad ļoti izjutām sekas tam, ka kovida dēļ nevarējām klātienē tikties ar skolu jaunatni un stāstīt par jūrnieka profesijas apguves iespējām koledžā. Ļoti iespējams, ka tālmācības dēļ jaunos cilvēkus ir pārņēmusi



Vladimirs Dreimanis.

tāda kā apātija, bet visa rezultātā šajā mācību gadā aptuveni piecpadsmit cilvēku mazāk izrādīja interesi par mācībām Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolā. Ja koledžas studenti ir uzņemti pietiekamā skaitā, tik, cik bijām plānojuši, tad jūrskolā ir jūtams studējošo trūkums. Te zināmā mērā negatīvu lomu nospēlēja Izglītības un zinātnes ministrijas nenoteiktā attieksme gan pret Latvijas Jūras akadēmijas, gan Liepājas Jūrniecības koledžas statusu nākotnē. Politiskā ziņā par jūrniecības izglītības sistēmu joprojām nav mērķtiecīga un tālredzīga



skatījuma. Tas, ka šogad jūrskolā uzņēmām mazāk audzēkņu, varbūt vēl nav jāuztver kā kritiska situācija, bet, runājot par tendencēm kopumā un ņemot vērā arī demogrāfisko situāciju, kas visā Eiropā nav tā labākā, kā arī konkurenci ar citām mācību iestādēm, tomēr esam problēmas priekšā.”

## ĻOTI SVARĪGS IR JŪRSKOLAS POSMS

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

Vladimirs Dreimanis uzskata, ka milzīga problēma ir jauniešu zemais izglītības līmenis vispārīglītojošajās skolās, gan absolvējot 9. klasi, gan iegūstot vidusskolas diplomu. “Pirmos divus jūrskolas gadus nākas mācīt to, ko viņi nav iemācījušies deviņu gadu laikā, jo diemžēl jaunieši nav ieguvuši pat tik primitīvas prasmes, lai atšķirtu vīli no āmura, nemaz nerunājot par zināšanām matemātikā un citos priekšmetos,” satraukumu pauž koledžas direktors. “Tā kā pats pasniegšanu astronavigāciju, droši varu teikt, ka jaunieši dzīvo plakanā attēla informatīvajā vidē, visu uztverot caur telefona attēlu, bet diemžēl tam nav reālas saiknes ar īsto pasauli, tāpēc viņi nespēj vizualizēt redzēto plakanajā attēlā, un tas rada nopietnas bažas, kā vispār jauniešus profesionāli sagatavot, šajā gadījumā runājot par jūrnieka profesiju. Pagaidām mums izdodas noturēt minimālo līmeni. Protams, ir tiešām ļoti spējīgi jaunieši, stipri vien virs vidējā līmeņa, un mēs viņiem paredzam gaišu nākotni un izdevušos profesionālo karjeru. Bet, domājot par tiem, kurus izvelkam minimālajā līmenī, lieliski saprotam, ka profesionālā ziņā viņi nav īsti sagatavoti, tāpēc zināšanu pilnīgošanai noderētu vēl kādi īpaši kursi. Tomēr esmu cieši pārliecināts, ka tieši jūrskolas posms ir ļoti noderīgs un vajadzīgs, tas dod pamatu tālākajai profesijas apguvei koledžas līmenī, jo jūrskolas laikā audzēkņi iegūst to zināšanu bāzi, kas ļauj daudz vienkāršāk un produktīvāk ar viņiem strādāt nākamajā izglītības pakāpē, kad beidzot varam sākt runāt vienā valodā. Koledžas studenti jau ir bijuši jūras praksē, tāpēc lieliski apzinās, cik liela nozīme ir tām teorētiskajām zināšanām, ko māca koledžā, ka tās nav nekādas blēņas, bet reāli nepieciešamas zināšanas, lai sekmīgi strādātu profesijā. Šķiet, ka vispareizākais ir jūrskolā ielikt profesionālo zināšanu pamatus un pēc tam turpināt mācības koledžā, iegūstot pirmā līmeņa augstāko izglītību.”



## KĀ NOTURĒT PROFESIONĀLO LĪMENI?

Kamēr Latvijā Izglītības un zinātnes ministrija diskutē, ko ar ko apvienot vai likvidēt, pasaulē jūrniecības izglītības mācību iestādes spriež par jaunajām tendencēm jūrniecībā, kas nozīmē, ka neizbēgami būs jānotiek pārmaiņām arī jūrniecības izglītībā, tāpēc pasaulē saistībā ar jūrniecības izglītību uzsvars tiek likts uz izglītības standartu celšanu un tehnoloģiju pieejamību. Tehnoloģijas strauji attīstās, tāpēc arvien aktuālāks kļūst jautājums, kas strādās un pārvaldīs šīs tehnoloģijas, kā mācību procesu padarīt atbilstošu jaunajam laikmetam? Vladimirs Dreimanis ir pārliecināts, ka brīnumi nenotiek. "Ja mūsu valsts neatceras, ka tā ir jūras valsts, mēs būsīm spiesti zaudēt savas labās pozīcijas pasaules jūrnieku darba tirgū," saka Dreimanis. "Pagaidām varam būt lepni, ka esam pirmajā vai otrajā vietā Eiropā jūrnieku skaita ziņā pret iedzīvotāju skaitu valstī, bet diemžēl jauno jūrnieku izglītošanu velkam tikai mēs – trīs jūrniecības mācību iestādes un Jūrnieku reģistrs, bet no valsts nesaņemam faktiski nekādu atbalstu.



Izskatās, ka politiķi ir aizmirsuši, ka Latvija taču atrodas pie jūras. Gribu teikt vēl vairāk: politiķi nāk un iet, bet, kamēr ir savos amatos, viņi mēdz sacelt tādu vilņošanos, kas mūsu kuģi mētā no viena krasta uz otru. Taču, tēlaini runājot, mūsu komanda joprojām ir uz šī kuģa, tā zina, kā kuģi vadīt un noturēt uz ūdens, tikai diemžēl pats kuģis pa to laiku sāk novecot. Kamēr politiskā vara nesaprātīs, ka bez tās atbalsta mūsu resursi ātrāk vai vēlāk beigsies, uz labām izredzēm nav ko cerēt. Atkal varu piesaukt Amerikas pieredzi, arī Ķīnas un Polijas pieredzi, kas parāda, ka jūrniecības mācību procesā nepieciešamas tehnoloģijas – trenāžieri, simulatori un laboratorijas, tāpēc izglītības nozares vadītājiem vajadzētu saprast, ka modernas studiju iespējas topošajiem jūrniekiem nav mūsu kaprīze, tas nepieciešams civilizētam mācību procesam. Daudzviet pasaulē jūrniecības mācību iestādes saņem valsts atbalstu, piemēram, tie ir valsts pirkti kuģi,





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

kas pēc tam tiek nodoti mācību iestādēm, tās ir valsts programmas, kas paredz simulatoru savlaicīgu iegādi, bet es līdz pat šai dienai jūtos tā, it kā modernu mācību rīku iegāde būtu mūsu pašmērķis, kas vajadzīgi trim mācību iestādēm, to vadībai un Jūrnieru reģistra vadītājam Jāzepam Spridzānam personīgi.

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

Un arī šajā ziņā Vladimiram Dreimanim jāpiekrīt, jo trīsdesmit gadu laikā tiešām piedzīvots daudz. Tomēr jāspēj raudzīties nākotnē un pieņemt saprātīgus lēmumus. Kad jautāju LJK direktoram, vai jūrnierības izglītības iestāžu vadītājiem ir izdevies nonākt līdz kopīgam viedoklim par to, kādai jābūt jūrnierības izglītības sistēmai, Dreimānis atbild apstiprinoši. “Jā, ir! Bet politiķiem mūsu kopīgais redzējums par to, kā jāizskatās jūrnierības izglītības sistēmai, ņemot vērā, ka jūrnierības izglītība ir specifiska, tomēr nešķiet pieņemams. Ja kaut viena no vadošajām partijām kaut ar pušplēstu vārdu savās programmās būtu pieminējusi, ka Latvija ir jūras valsts, tāpēc jūrnierības nozare ir svarīga, iespējams, lietas notiktu savādāk. Pagaidām Latvijas jūrnieri starptautiskajā darba tirgū reitinga ziņā atrodas vienā no pirmajām vietām, un tas ir augsts sasniegums, bet ar to vien nepietiek, jo arī topošie speciālisti ir jā sagatavo augstā profesionālā līmenī. Tie līdzekļi, kas jāiegulda šo speciālistu sagatavošanā, tiešām ir lieli. Piemēram, lai iegādātos desmit stacijas ECDIS apmācībai, nepieciešami aptuveni trīssimt tūkstoši eiro, un šādi līdzekļi no gaisa nekrīt. Koledža tādu naudu varētu nopelnīt, ja gadus trīs četrus krātu un citam nekam līdzekļus netērētu. Naudu var iegūt no Eiropas Savienības projektiem, bet Eiropa finansējumu piešķir uz konkurences pamata, un tas nozīmē, ka Liepājas Jūrnierības koledžai ir jākonkurē ar mācību iestādēm, kas sagatavo lauksaimniecības, kokapstrādes vai kulinārijas speciālistus. Protams, arī viņiem ir savs redzējums, ko darīt ar iegūto finansējumu, bet ir jautājums, vai mums, piemēram, ir vajadzīgi tik daudzi pavāri? Vai pēc izglītības iegūšanas viņi tiešām visi ir nodarbināti savā profesijā, kā tas ir jūrnieru gadījumā, un vai šis finansējums dod atdevi un labumu Latvijas ekonomikai?”



## JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS KONSOLIDĀCIJAS PLUSI UN MĪNUSI

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



Mācību process LJK bibliotēkā.

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



projektu ir nedaudz piebremzējusi, tāpat īsti nav zināms, vai to atbalsta arī esošā izglītības ministre. “Novikontas” Jūras koledža bija gatava par saviem līdzekļiem palīdzēt attīstīt mūsu koledžas materiāli tehnisko bāzi, pārņemt trenāžierus un attīstot šeit mācību centra darbību, piemēram, kursus. Idejas iniciators bija “Novikontas”, un viņi ir atklāti savās darbībās un neslēpj savus mērķus. Zināma sadarbība notiek jau tagad, jo mēs sūtām savus pasniedzējus mācīties pie “Novikontas” instruktoriem, no kuriem tiek pārņemta pieredze, kas ļauj uzlabot mācību kvalitāti un sniegt plašākas zināšanas mūsu koledžas studentiem. Vēlreiz gribu uzsvērt, ka mūsu galvenais un kopīgais mērķis ir kvalitatīvu, augstākā līmeņa jauno speciālistu sagatavošana starptautiskajam darba tirgum, nevis nevajadzīga matu skaldīšana, cīnoties par galveno lomu, pierādot, kurš ir labākais. Kā jau teicu, ir lietas, kas vēl saskaņojamas, bet manā skatījumā galvenais ir tas, ka jūrniecības nozarē visi esam vienojušies, ka profesionālas lietas nedrīkst pieņemt politiskā līmenī, neskatoties uz reālo situāciju un vajadzībām. Ja tik īpašu nozari kā jūrniecība ļaus attīstīt nozares speciālistiem, varam būt pārliecināti, ka kuģis no kursa nenovirzīsies, ka sistēma tiks sakārtota un strādās pēc labākajiem principiem. Ne reizi vien izglītības nozares ļaudīm esmu teicis, ka viņi, it kā labu gribot, cenšas braucošam vilcienam nomainīt riteņus, kas būtu tas pats, kas jūrā kuģim nomainīt dzenskrūvi. Bet politiķi, kuri ir atbildīgi par izglītības jomu, tieši tā tagad mēģina rīkoties, nākot ar saviem priekšlikumiem par jūrniecības izglītības sistēmas sakārtošanu, un nekādi nespēj saprast, ka tā nedrīkst darīt. Ja vēlas mainīt pilnīgi visu struktūru, tad jāveido pilnīgi jauna skola, kur neviens no līdzšinējiem darbiniekiem nav iesaistīts, un kādā jaukā dienā visus studentus no esošajām mācību iestādēm jāieliek jaunizveidotajā. Varbūt tad visu varētu sākt no jauna, bet vai valstij šādam scenārijam ir nauda?

Ja valstiski skatītos, piemēram, uz Eiropas Savienības finansējuma izlietošanu, tad vajadzētu izveidot valsts programmu, kas atbalstītu tos projektus, kas ilgtermiņā valstij dotu vislielāko labumu. Taču tam nepieciešams politisks lēmums, bet mēs joprojām stāvam pie vecās, sasistās siles, un vēl arvien Liepājas Jūrniecības koledžai nākas cīnīties ar Latvijas Jūras akadēmiju par Eiropas fondu līdzekļiem un pierādīt, kuras projekts ir labāks, un tas ir absurds. Politiski nespēj nedefinēt, kāds ir valsts mērķis, tāpēc nav attīstības, bet jūrniecības nozarē lielā mērā viss balstās uz entuziasmu.”

## **KOLEDŽU LIKTENIS PAGAI DĀM NESKAIDRS**

Daudz diskutēts par koledžu vietu jaunajā valsts izglītības sistēmas projektā, bet Vladimirs Dreimanis ar nožēlu secina, ka viņš kā Liepājas Jūrniecības koledžas direktors īsti nezina, kas šo mācību iestādi nākotnē sagaida. “Pašlaik esam neskaidrībā. “Novikontas” Jūras koledžu neskar Izglītības un zinātnes ministrijas lēmumi, bet mēs esam ministrijas tiešās pakļautības mācību iestāde, tāpēc kaut rīt ministrija var pieņemt lēmumu slēgt Liepājas Jūrniecības koledžu,



un mēs tam nevarēsīm pretoties, jo valsts šo mācību iestādi ir dibinājusi, tāpēc var lemt tās likteni. Bet nevajadzētu aizmirst, ka esam vienīgā mācību iestāde ar simt četrdesmit piecu gadu bagātu vēsturi un šeit visos laikos ir sagatavoti profesionāli jūrnieki. Mēs sagatavojam profesionālus speciālistus, nepretendējot uz zinātnisko un akadēmisko vidi.



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

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

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

Anita Freiberga



Latvijas Jūras akadēmijas pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei, kas faktiski ir būt vai nebūt jautājums jūrniecības izglītības un jūrniecības nozares pastāvēšanai, nav šodienas vai vakardienas aktualitāte, tas ir jautājums, kas jau gadiem kā Damokla zobens karājas virs Jūras akadēmijas un jūrniecības nozares. Pa šo laiku ir nākuši un gājuši ministri: Roberts Ķīlis, Mārīte Seile, Vjačeslavs Dombrovskis, Ilga Šuplinska un tagad Anita Muižniece, bet neviens no viņiem nav vēlējies ieklausīties Latvijas jūrniecības speciālistu viedokli, kur nu vēl iedziļināties jūrniecības izglītības dziļākajā būtībā.



# IZGLĪTĪBAS MINISTRIJA NEATKĀPJAS NO IECERES LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJU PIEVIENTOT RTU

Saistībā ar Izglītības un zinātnes ministrijas ieceri pievienot Latvijas Jūras akadēmiju Rīgas Tehniskajai universitātei žurnāls “Jūrnieks” uz interviju aicināja izglītības un zinātnes ministri ANITU MUIŽNIECI, lai noskaidrotu ministrijas viedokli un jūrniecības izglītības tālākās attīstības modeli. Tā kā Latvijā stājušies spēkā īpaši stingri noteikumi Covid-19 izplatības ierobežošanai, intervija nevarēja notikt klātienē, un ministre uz jautājumiem atbildēja attālināti. Publicējam tiešu ministres teikto.

– Ko praktiski nozīmē IZM teiktais, ka “reorganizācijas mērķis ir nostiprināt un padarīt pieejamāku jūrniecības izglītību visās izglītības pakāpēs”? Pašlaik jūrniecības izglītība tiek nodrošināta trijās pakāpēs: jūrskola, koledža un akadēmija. Kā šīs pakāpes strādās jaunajā ekosistēmā?

– Pašreiz profesionālās vidējās izglītības programmas tiek īstenotas gan Jūrskolā, gan LJK; isā cikla programmas – gan LJK, gan LJA, LJA īsteno arī bakalaura, maģistra un doktora studiju programmas. Reorganizācija, integrējot visas šīs institūcijas vienā RTU struktūrvienībā, pavērs iespēju koncentrēt studiju programmu īstenošanas resursus (mācībspēki, infrastruktūra) un īstenot vienotu studējošo, tai skaitā ārvalstu studējošo, piesaistes politiku. Veidojot sinerģijas starp studiju programmu pēctecību, tiks paplašinātas izglītības turpināšanas iespējas nākamajā studiju līmenī, tai skaitā izmantojot RTU studiju programmu piedāvājumu, iekļaujot jūrniecības nozarei atbilstošu starpdisciplināru studiju moduļu piedāvājumu. Doktora studiju programmas īstenošana, pārejot uz jauno doktorantūras modeli, ir jānodrošina RTU doktorantūras skolā.

Pētniecības kapacitātes attīstīšana, jaunu zināšanu radīšana, inovācijas, cilvēkresursu ataudze – tas viss RTU ietvarā notiks daudz straujāk, ar lielāku jaudu.

– Kāds būs reālais Latvijas augstākās izglītības sistēmas un Latvijas Jūras akadēmijas ieguvums no LJA pievienošanas Rīgas Tehniskajai universitātei? Vai pieaugs finansējums jūrniecības profesiju apgūšanai,





**jo līdz šim lielākās problēmas ir radījis ierobežotais budžets? Kāds tiek prognozēts LJA budžets, lai nodrošinātu profesionālu, nozares specifiski atbilstošu pasniedzēju piesaistīšanu? Vai RTU ir nepieciešamā kapacitāte šādu mērķu sasniegšanai?**

– Pirmkārt, Izglītības un zinātnes ministrijas finansējuma apjoms nesamazināsies. Jāuzsver, ka jūrniecības nozare līdz šim nav līdzfinansējusi sektora izglītību ārpus jūras prakses nodrošināšanas, un šī būtu iespēja iesaistīties. Otrkārt, tiks racionālāk izmantoti esošie resursi, koordinējot investīcijas materiāltechniskās bāzes attīstīšanai un koplietošanai, nodrošinot pilnvērtīgu noslodzi telpu un aprīkojuma izmantošanā, kas ir būtiski infrastruktūras uzturēšanas izmaksu efektivitātes palielināšanai un investīciju atdevei. Treškārt, pārmaiņu process tiks atbalstīts ar RRF investīciju programmu un nākamā plānošanas perioda finanšu instrumentiem. Pie kam RTU (zinātnes universitātes) struktūrvienībai ir lielāks potenciāls attīstības un investīciju projektu piesaistei nekā trijām dažādām nelielām izglītības iestādēm kopā vai katrai atsevišķi.

**– Vai tas nozīmē, ka Rīgas Tehniskajā universitātē topošajiem kuģu mehāniķiem būs pieejamas laboratorijas un pasniedzji, kuri nodrošinās profesionālāku apmācības procesu un, uzlabojot mācību procesu Latvijas Jūras akadēmijā kā RTU struktūrvienībā, tiks modernizēta topošajiem kuģu vadītājiem nepieciešamā trenāžieru bāze?**

– Pasaules praksē nozares izglītības materiāltechniskās bāzes attīstība, ņemot vērā straujo tehnoloģiju attīstību, arvien biežāk notiek sadarbībā ar industriju. Prioritārais uzdevums, izveidojot konsolidētu jūrniecības izglītības sistēmu, ir izveidot pilnvērtīgu, IMO prasībām atbilstošu mācību infrastruktūru. Studiju materiāltechniskās bāzes modernizācija ir nepārtraukts process, par ko ir atbildīga augstskola, kura īsteno attiecīgās studiju programmas. Konsolidējot jūrniecības izglītību, ir lielāks potenciāls koncentrēt esošos resursus un piesaistīt jaunas investīcijas.

**– Kā tiks nodrošināta jūrniecības mācību procesa uzraudzība, ņemot vērā, ka jūrniecības izglītībai jāatbilst starptautiskās STCW konvencijas prasībām un reizi piecos gados jūrniecības mācību iestādēs notiek Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) un ANO Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) akreditācija?**

– Jūrniecības izglītības konsolidācija nenozīmē, ka tiek mainītas prasības studiju programmu īstenošanai. Sākot ar docētājiem, studiju programmu direktoriem līdz jūrniecības izglītības struktūrvienības vadītājam un RTU rektoram arī turpmāk tiek sagaidīts atbilstošs ieguldījums, lai nodrošinātu jūrniecības izglītības atbilstību STCW konvencijas prasībām. Šajā ziņā ļoti svarīga ir konstruktīva sadarbība ar Latvijas Jūras administrāciju. IZM aicina uz sadarbību un iesaisti, lai kļiedētu bažas un aizspriedumus, kas pausti publiskajā telpā.



Anita Muižniece.

**– Satiksmes ministrijas sagatavotajā projektā “Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam” ietvertais rīcības virziens 5.1.3. paredz: “Saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu”. Ko IZM var atbildēt jūrniecības nozares speciālistiem, kuri, strādājot pie pamatnostādnēm un plānojot darbu nākamajiem pieciem un desmit gadiem, lieliski pārzina savas nozares vajadzības un apzinās, ka būs vitāli svarīgi sagatavot specializētus kuģu virsniekus jūrniecības starptautiski reglamentētajās profesijās?**

– IZM ir lieliska sadarbība ar Satiksmes ministrijas kolēģiem, visi esam ieinteresēti attīstīt tādu jūrniecības izglītības sistēmu, kas būtu kvalitatīva, starptautiski konkurētspējīga ar augstu reputāciju un prestižu.

Lai tas notiktu, ir jāmainās līdzī laikā, jāpārņem labā prakse no citu valstu pieredzes un jāmainās no citviet pieļautajām kļūdām. IZM ir atbildīgā ministrija par reglamentētajām profesijām, lieliski saprotam izaicinājumus gan īstermiņā, gan ilgtermiņā. Tieši tāpēc arī virzīsim MK priekšlikumu atbalstīt LJA un LJK reorganizāciju, integrējot RTU, lai veidotu vienotu un spēcīgu jūrniecības nozares izglītības sistēmu.



**– Jūrniecība ir starptautiski reglamentēta profesija, un jūrniecības mācību iestādes ir pusmilitāras mācību iestādes, piemēram, noteikta formu valkāšana. Tāpat LJA tiek sagatavoti kuģu vadītāji Latvijas Jūras spēkiem, tātad NATO vajadzībām. Kā tas saskan ar RTU kā civilas mācību iestādes standartiem?**

– RTU struktūru veido dažādu nozaru fakultātes, katrai ir sava iekšējā organizācijas kultūra, tradīcijas. RTU ir cieša sadarbība ar VUGD, robežsardzi, muitu, kas arī ir strikti hierarhiskas darbības jomas, kur komandu ķēdei, formālajām procedūrām, dienesta formai ir liela nozīme. Nav pamata uzskatīt, ka minētie aspekti varētu radīt kādas problēmas.

**– Jūras virsnieki starptautiskajā jūras kravu pārvadājumu tirgū ir atbildīgi par miljoniem vērtu kravu, viena kuģa kravas vērtība pārsniedz 300 miljonus eiro. Vai IZM ir iedziļinājusies jūrniecības un jūrnieku darba specifikā un var uzņemties atbildību par reorganizācijas mērķu sasniegšanu, sagatavojot jūras speciālistus starptautiskajam jūrnieku darba tirgum?**

– Līdz šim LJA un LJK ir bijušas IZM pārraudzības un padotības iestādes, RTU ir IZM pārraudzības universitāte, nav saprotama jautājuma būtība, jo jūrniecības izglītība kā līdz šim ir bijusi, tā arī turpmāk paliek IZM sektorā, pie tam neatkarīgi no institūcijas veida – vai tā ir jūrskola, koledža, akadēmija vai zinātnes universitāte, ja tā īsteno profesionālās studiju programmas, vēl jo vairāk – reglamentētajās profesijās, – sadarbība ar nozari ir viens no pamatuzdevumiem kvalitatīvas izglītības nodrošināšanai.

**– Aptuveni 95% jūrniecības mācību iestāžu absolventu strādā savā profesijā, un tas ir daudz labāks rādītājs nekā valstī kopumā. Jūrniecības mācību iestādes nesagatavo bezdarbniekus un velti neizšķiež valsts budžeta līdzekļus. Savukārt Latvijas jūrnieki, strādājot pasaules tirdzniecības flotē, gadā nopelna un ievēd Latvijā vairāk nekā 345 miljonus eiro, un tās ir investīcijas Latvijas ekonomikā. Vai pēc būtības ir mērķtiecīgi neņemt vērā jūrniecības nozares izstrādāto jūrniecības izglītības koncepciju, kas paredz triju izglītības iestāžu – LJA, Liepājas Jūrniecības koledžas un privātās “Novikonta” Jūras koledžas konsorciju, lai padarītu pieejamāku jūrniecības izglītību visās izglītības pakāpēs?**

– IZM uz jūrniecības izglītības attīstību skatās ilgtermiņā, lai institūcija, kas īsteno šīs studiju programmas, būtu ar augstu attīstības potenciālu, ilgtspējīga. Izglītības pieejamība nav saistīta ar izglītības iestāžu skaitu, kas to piedāvā. Izglītības pieejamību nosaka atbalsta sistēmas, izglītības ieguves formu elastība, iespējas izglītības turpināšanai un iespējas dažādiem karjeras attīstības ceļiem. IZM piedāvātais jūrniecības izglītības attīstības modelis RTU ietvarā to būs spējīgs nodrošināt daudz lielākā mērā, nekā saglabājot esošo fragmentēto monoprofila iestāžu modeli. Jūrniecības nozares izstrādātā jūrniecības izglītības



konceptija ietver vērtīgas idejas, daudzas no kurām ir īstenojamas arī IZM piedāvātajā modelī, kas ņem vērā vēl vienu būtisku aspektu – augstākās izglītības sistēmas transformāciju Latvijā, kas nav ņemta vērā, izstrādājot koncepciju.

**– Kāds tiek paredzēts LJA statuss RTU ietvarā: aģentūra, fakultāte, liguma attiecības vai cits?**

– RTU tiks izveidota jauna struktūrvienība “Latvijas Jūras akadēmija”, kuras uzdevums būs nodrošināt jūrniecības izglītību Latvijā, īstenojot to Rīgā un Liepājā. Reorganizācijas rīkojums noteiks šīs struktūrvienības uzdevumus, pārvaldības modeli un autonomijas jautājumus, kas pēc tam būs jānostiprina RTU Satversmē. Ministrija ir atvērta tālākām diskusijām un no savas puses piedāvā integrācijas procesu balstīt uz šādiem principiem:

■ LJA tiek nodrošināta autonoma pārvaldības struktūra ar augstu autonomijas pakāpi:

• vadītājs (īsteno augstskolas vispārējo administratīvo vadību un bez īpaša pilnvarojuma pārstāv LJA),

• Padome (finanšu un stratēģiskie jautājumi),

• Dome (akadēmiskie jautājumi),

• studējošo pašpārvalde, absolventu asociācija.

■ Sava identitāte (nosaukums, tradīcijas u.c.).

■ Sadarbība ar jūrniecības nozari un kompetento institūciju uzraudzība.

■ Infrastruktūra paliek LJA rīcībā.

■ Personāls turpina darbu LJA.

■ ANM finansējums attīstībai. ■



# VAI JŪRAS AKADEMĪJA VĒLAS BŪT AUTONOMA?

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

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

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

Kuģošanas kompānijas “LSC” izpilddirektors, Jūras akadēmijas absolvents un maģistrants Aleksejs Sidorenko uzsvēra, ka kuģošanas kompānijām visā pasaulē trūkst profesionālu jūrnieku. “Vai akadēmija tiešām vēlas būt autonoma? Ja vēlas, tad ko tā dara, lai to panāktu? Ko dara, lai popularizētu savu augstskolu un rosinātu jauniešu interesi? Nozarei vajag speciālistus, piemēram, elektromehāniķi ir ārkārtīgi pieprasīti. No nozares puses ir simtprocentīgs atbalsts akadēmijas autonomijai, tomēr Jūras akadēmijai ir jābūt motivētai strādāt, lai sniegtu izglītību visaugstākajā līmenī,” savu viedokli pauda A. Sidorenko.

Latvijas Jūras akadēmija ir akreditēta līdz 2024.gada 31.decembrim. Kas būs pēc tam? To neviens nezina. Vai Jūras akadēmija spēs izpildīt kritērijus par zinātniskā darba apjomu, kas no akadēmijas zinātnieku korpusa prasa aptuveni



40 publikācijas gadā? LatJA pasniedzējs Aleksandrs Gasparjans ir pārliecināts, ka akadēmijas kapacitāte to nevar paveikt, bet pasniedzējs Ēriks Koržeņevskis uzskata, ka par akadēmijas autonomiju ir jāpieņem politisks lēmums. “Kā jūrniki var bīdīt zinātni? Nesaprotu!”

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

Godīgi sakot, jurniecības nozares speciālisti šoreiz ir pa īstam nokaitināti. Un ne tikai uz Izglītības un zinātnes ministriju vai Saeimu, bet arī uz Latvijas Jūras akadēmijas vadību, kas ieņēmusi nogaidošu pozīciju. Skarbākie vīri ir visai skaudri attiecībā uz rektori, jo viņa uz Jūras akadēmiju ir nākusi no Rīgas Tehniskās universitātes. “Ar to viss ir izteikts!” sacīja kāds kapteinis, kura vārdu šoreiz nepublicēšu.■

Anita Freiberga

LJG 2021





## BŪT VAI NEBŪT JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAI LATVIJĀ?

**13. Saeimas deputāts, Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijas priekšsēdētājs Arvils Ašeradens "Rīga TV24" studijā uz jautājumu, vai tas ir tālredzīgs lēmums – Latvijas Jūras akadēmiju pievienot Rīgas Tehniskajai universitātei, atbildēja: "Pilnīgi noteikti tas ir tālredzīgs lēmums. Ir izveidots diezgan interesants koncepts, kas saucas "universitāšu ekosistēma". Attiecībā uz jūru ir ārkārtīgi interesanti. Vēsturiski mums ir milzīga tradīcija jūra un tā tālāk. Man liels pārsteigums, pētot šo jautājumu, bija konstatēt, ka Latvijai gandrīz nav neviena kuģa, un patiesībā visi šie cilvēki (jūrnieki – red.) strādā ārzemju kompānijās, kaut kur un tā tālāk. Tā ir cienījama nozare, bet tās nozīme ir sašaurinājusies. Un, manuprāt, ir ļoti jēdzīgi, ka Jūras akadēmija kļūst par vienu no Rīgas Tehniskās universitātes sastāvdaļām, un domāju, ka RTU ir ļoti labs lēmums, jo viņiem ir viss, kas saistīts ar jūru un inženiertehniskajām profesijām. Vēl tikai var diskutēt par vienu jautājumu: veidot fakultāti vai RTU piederīgu augstskolu. Tas vēl ir atvērts jautājums, tāpēc es neaicinātu teikt hop."**



Pieminekļis Ainažu jūrskolas pirmajam pasniedzējam Kristiānam Dālam ar cieņu kā vienam no Latvijas jūrniecības pamatlicējiem Ziemeļu kapos Liepājā. Diezin, kur bez cieņas tiks uzlikts pieminekļis pēc jūrniecības izglītības nāves? Varbūt pie Saeimas vai Izglītības un zinātnes ministrijas?

### TIKAI FAKTI

Latvijā ir trīs jūrniecības mācību iestādes – Latvijas Jūras akadēmija, zem kuras jumta ir Rīgas jūrskola, Liepājas Jūrniecības koledža un privāttā "Novikontas" Jūras koledža, kuras sagatavo speciālistus starptautiskajam jūrnieku darba tirgum. Jā, tieši starptautiskajam darba tirgum, un tieši tāpēc jūrniecības izglītības iestāžu programmas ir pakļautas pavisam citiem standartiem.



Vairāk nekā 90% jūrniecības mācību iestāžu absolventu strādā savā profesijā, un tas ir daudz labāks rādītājs nekā valstī kopumā. Jūrniecības mācību iestādes nesagatavo bezdarbniekus.

Latvijā ir pasaulē vislielākais jūrnieku īpatsvars uz iedzīvotāju skaitu valstī.

Pēc 2021. gada 1. janvāra datiem, Latvijā nodarbināti 11 760 jūrnieku, aptuveni 11 tūkstoši strādā starptautiskajā tirdzniecības flotē, no tiem 52% ir kapteiņi un virsnieki, 48% ierindas jūrnieki. Latvijā ir izveidotas inovatīvas programmas ierindas jūrnieku pārāpmācībai par jūras virsniekiem.

Tirdzniecības flotes jūrnieki, strādājot pasaules flotē, gadā nopelna un ievēd Latvijā apmēram 345 miljonus eiro, un tās faktiski ir investīcijas Latvijas ekonomikā, jo nauda tiek glabāta un tērēta galvenokārt Latvijā.

Kapteiņu un augstākā ranga virsnieku vidējais izlīdzinātais gada neto atalgojums ir sešas reizes lielāks nekā vidējā alga Latvijā (pamatojoties uz CSP datiem par 2019. gadu). Pārējo virsnieku mēneša neto atalgojums 3,64 reizes pārsniedz vidējo algu mūsu valstī, un tas parāda, cik izdevīgi Latvijas tautsaimniecībai ir tirdzniecības flotes jūras virsnieki.

Pēc Latvijas Jūras akadēmijas beigšanas absolventu pirmā darba alga ir aptuveni 3000 eiro mēnesī.

## LATVIJAS JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA IR STARPTAUTISKI AKREDITĒTA

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns, kurš ir jūrniecības izglītības jaunā koncepta virzītājs, jau vairāk nekā desmit gadus mēģina skaidrot visiem izglītības ministriem un ministrijas ierēdņiem, kas tad īsti ir jūrniecības izglītība, kādām prasībām ir pakļautas mācību programmas un kādi standarti jāsasniedz.

Jāzeps Spridzāns:  
 “Lai gan izglītības jautājumos ar ministriju esam līdzvērtīgi sarunas partneri, respektējam Latvijas normatīvos aktus un esam iekšā visos ar jūrniecības izglītību saistītajos procesos, nākas pārliecināties, ka IZM speciālisti nesaprot un nevēlas iedziļināties jūrniecības izglītības specifiskā. Ir nepatīkami dzirdēt, ka allaž kā



Jāzeps Spridzāns.



pozitīvais piemērs tiek piesaukta Igaunija. Atvainojiet, Igaunija, nemaz nerunājot par Lietuvu, jūras lietās ļoti tālu atpaliek no Latvijas, un tie nav tikai tukši vārdi. Ja gribam būt objektīvi, tad Latvija jūrniecības sistēmas sakārtotības ziņā ir vismaz Eiropas vidējā līmenī, esam tur izcīnījuši savu vietu un pierādījuši, ka daudzi jautājumi mums ir daudz labāk sakārtoti un strādā daudz efektīvāk.

Mūsu jūrnieki ir starptautiski atzīti, strādā ar tādiem pašiem noteikumiem kā Eiropas attīstīto valstu jūrnieki un saņem tādas pašas algas kā viņi, un tas tiešām ir ļoti būtisks rādītājs. Nopietns arguments ir arī tas, ka speciālisti, kas beiguši jūrniecības mācību programmas, strādā savā specialitātē, bet to, ka mūsu jūrniecības izglītība tiešām ir labā līmenī, apliecina Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) un ANO Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) akreditācijas, kas notiek reizi piecos gados. Latvijas Jūrnieku reģistrs sertificē ne tikai Latvijas jūrniekus, bet arī citu valstu, piemēram, Anglijas jūrniekus, un mēs to varam darīt tāpēc, ka LJA diploms ir atbilstošs starptautiskajiem standartiem, un ja tas tā ir, tad jautājums par kvalitāti pēc būtības ir noņemams, kas gan nenozīmē, ka varam būt pašapmierināti un neturpināt pilnveidošanos. Plānojot strukturālas vai citas pārmaiņas likumdošanā jūrnieku sagatavošanas jautājumā, vajadzētu ieklausīties nozares speciālistu domās. Būtībā jūrniecības izglītība nav ne civilā, ne militārā, bet kaut kur pa vidu, kas saistīts gan ar kuģa reglamentu, gan īpašo darba vidi jūrā. Tāpat svarīgi ņemt vērā, ka jūrniecības izglītības iestādes (Latvijas Jūras akadēmija) gatavo kadrus arī Latvijas (NATO) jūras flotei. Latvijai ir svarīgi noturēt un attīstīt jūrniecības izglītību un jūrniecības nozari."

## **IERĒDŅI NIEKLAUSĀS NOZARES VIEDOKLĪ**

Jau 2020. gada sākumā Latvijas jūrniecības nevalstiskās organizācijas, nozares uzņēmumi, jūrniecības izglītības iestādes un Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, izvērtējot IZM konceptuālo ziņojumu "Par augstskolu iekšējās pārvaldības modeļa maiņu", pieņēma lēmumu: lai nodrošinātu autonomu, starptautiskajiem standartiem atbilstošu un ilgtspējīgu jūrniecības izglītību Latvijā, kā arī saglabātu Latvijas Republikas vietu Starptautiskās Jūrniecības organizācijas "baltajā sarakstā", ir jāveido vienots jūrniecības izglītības iestāžu un izglītības programmu tīkls, apvienojot Latvijas Jūras akadēmijas, Liepājas Jūrniecības koledžas un "Novikontas" privātās Jūras koledžas spēkus un iespējas. Šādu priekšlikumu jūrniecības nozare izteica IZM, kas diemžēl palika nesadzirdēts.

Lai gan jūrniecības nozare līdz šim nav bijusi sadzirdēta, tā neatlaidīgi turpina uzsākt kursu. Jūrniecības nevalstiskās organizācijas un sadarbības partneri nosūtīja vēstuli izglītības ministrei Anitai Muižniecei, kurā cita starpā ir teikts:

"Jūrniecības nozares nevalstiskās organizācijas un sadarbības partneri ar lielu nožēlu secina, ka Satiksmes ministrija un Izglītības un zinātnes ministrija



tā arī nespēja rast kopīgu izpratni un vienoties par jūrniecības nozares attīstībai tik nozīmīgu jautājumu kā autonoma jūrniecības izglītības iestāžu tīkla saglabāšana.

Strīdu un diskusiju objekts ir projektā "Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam" ietvertais rīcības virziens 5.1.3. "Saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu". Mūsu nozare ar jēdzienu autonomija saprot neatkarīgu, iekšēji konsolidētu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu, ko veido Latvijas Jūras akadēmija, abas jūrniecības koledžas un augstākās izglītības iestāžu struktūrā esošās jūrskolas (programmu klāsts atbilst LKI 4.-7. līmenim), kas ir specializēts kuģa virsnieku sagatavošanā jūrniecības starptautiski reglamentētajās profesijās. Diemžēl IZM mums nesaprotamu iemeslu dēļ nevēlas ieklausīties un iedziļināties jūrniecības sabiedrības viedoklī tik specifiskas profesijas speciālistu sagatavošanā.

Cerot uz situācijas izpratni, nozares NVO pauž nelokāmu nostāju attiecībā uz autonoma jūrniecības izglītības iestāžu tīkla saglabāšanas nepieciešamību."

Izglītības ministres Anitas Muižnieces atbilde ir birokrātiskās atrakstīšanās augstākā pilotāža. Lūk, tikai daži fragmenti:

(..) Ministrija ir iedziļinājusies un pievērsusi uzmanību TAP2027 projektam, sniedzot atzinumus, piedaloties saskaņošanas sanāsmēs un sarunās ar Satiksmes ministriju saistībā ar TAP2027 izstrādi un apstiprināšanu. Ministrija kā par augstākās izglītības politiku atbildīgā ministrija ir ieinteresēta visu jomu izglītības attīstībā, un neveicinot sektorāli atšķirīgas pieejas, īstēnos kopējus, sistēmiskus pārmaiņu procesus, kas vērsti uz augstākās izglītības sistēmas efektivitātes paaugstināšanu. (..)

(..) Saistībā ar augstskolu iekšējās pārvaldības uzlabošanu un augstskolu tipoloģijas pārskatīšanu, lai nostiprinātu starptautiski konkurētspējīgu, pētniecībā balstītu augstāko izglītību, ministrija ir atvērta diskusijām un ir gatava turpināt iesāktās sarunas ar Satiksmes ministriju un VAS "Latvijas Jūras administrāciju" par labākajiem risinājumiem kvalitatīvas jūrniecības izglītības nodrošināšanai. (..)

Ministres vēstulē arī norādīts uz zemo novērtējumu, ko Jūras akadēmija saņēmusi starptautiskajā zinātnisko institūciju izvērtējumā. Jūrniecības nozares pārstāvji šo pārmetumu uzskata par neloģisku, jo Jūras akadēmijai un tās jūrskolai pirmkārt ir jāgatavo jūrnieki, nevis zinātnieki. Piedevām nevienā no augstskolām pilnīgi visi studenti taču nenodarbojas ar zinātni. Augstskolu uzdevums būtu sagatavot konkurētspējīgus speciālistus, kuri tiešām ir nepieciešami darba tirgum, un Jūras akadēmijas absolventi tādi ir, jo 95% akadēmijas absolventu aiziet strādāt jūrā, savā profesijā, un tas ir ļoti labs rādītājs, ar kuru nevar lepoties daudzas Latvijas augstskolas. Šis rādītājs arī "apgāž" IZM argumentu, ka "pēc reorganizācijas studējošajiem būšot plašākas iespējas iegūt



jūrniecības izglītību atbilstoši darba tirgus pieprasījumam”. Kā ar pilnu atbildību apgalvo Kruinga kompāniju asociācija, tad tādas iespējas studējošiem ir jau tagad, un pieprasījums starptautiskajā darba tirgū pēc Latvijas Jūras akadēmijas absolventiem ir tik liels, ka to nav iespējams apmierināt, tāpēc Jūras akadēmijas beidzējiem ir nodrošināts darbs ar augstu atalgojumu un profesionālās izaugsmes iespējām.

## DIVU MINISTRIJU KALPS

Pēc būtības par jūrniecības izglītību Latvijā ir atbildīgas divas ministrijas: izglītības process ir Izglītības un zinātnes ministrijas kompetence, bet Satiksmes ministrija ir atbildīga par STCW konvencijas (jūrnieku profesionālās sagatavošanas standarts) prasību ieviešanu. Nacionālajos normatīvajos aktos ir noteikts, ka starptautiski atzīti jūrnieku sertifikāti tiek izsniegti tikai pēc Satiksmes ministrijas sertificētu programmu pabeigšanas, jo akreditācija nenosiedz visu starptautisko prasību kopumu. Faktisko programmu satura atbilstību konvencijai, direktīvām, reālo sagatavošanas uzraudzību, izvērtēšanu, izglītības procesa kvalitātes vadības sistēmas uzraudzību veic SM uzraudzībā esošais Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs.

“Viens no argumentiem, ko skandina Izglītības ministrijas darbinieki, ir tas, ka jūrniecības izglītība ir dārga,” stāsta JR vadītājs. “Augstākās izglītības departamenta vadība uzsver, ka tagad LJA no valsts saņem divus miljonus eiro gadā, kas ir tikai divi procenti no visa augstskolu finansējuma, bet, esot kopā ar RTU, tie būtu pavisam citi cipari. Ierēdņu pausto lieliski komentēja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kurš teica, ka viņš šo jautājumu gribētu pagriezt otrādi: Latvijas Jūras akadēmija, no valsts saņemot tikai divus procentus no augstskolu budžeta finansējuma, tomēr spēj sagatavot konkurētspējīgus un profesionālus speciālistus, kuri ir pieprasīti starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, tiek starptautiski atzīti un dod lielu pienesumu Latvijas tautsaimniecībai. Tas nozīmē, ka šī sistēma ir ekonomiski efektīvi sakārtota.”

## IZGLĪTĪBAS MINISTRIJA NESASKAŅO SATIKSMES MINISTRIJAS JAUNĀS TRANSPORTA PAMATNOSTĀDNES

Satiksmes ministrija izstrādājusi un iesniegusi valdībā Transporta pamatnostādnes 2021.–2027. gadam. Kā Ministru kabineta sēdē norādīja satiksmes ministrs Tālis Linkaits, šis ir viens no Satiksmes ministrijas transporta nozares attīstības pamatdokumentiem. “Tā kā jūrniecības regulējuma pamatā ir starptautiskas konvencijas, šajās pamatnostādnēs ir uzsērta starptautiskā regulējuma efektīva ieviešana un ievērošana uz Latvijas karoga kuģiem. Mūsu mērķis ir saglabāt Latvijas karogu *baltajā sarakstā*,” Ministru kabineta sēdē sacīja satiksmes ministrs.



Tāpat šajās pamatnostādnēs ir iekļauts punkts par autonomas jūrniecības izglītības saglabāšanu, ko konceptuāli neapstiprina Izglītības un zinātnes ministrija. “Nesaskaņotas ir palikušas prasības saglabāt autonomu jūrniecības izglītības tīklu. Latvijas Jūras akadēmijas reorganizācija izriet no Izglītības un zinātnes ministrijas pamatnostādnēm, tāpēc ceru, ka ne-nonāksim pretrunās,” jau pieminētajā Ministru kabineta sēdē uzsvēra izglītības un zinātnes ministre Anita Muižniece.



Tālis Linkaits.

“Mēs esam informēti par IZM plāniem, un varu apliecināt, ka sadarbosimies, bet gribu uzsvērt, ka mūsu mērķis ir nodrošināt, lai Latvija paliek Starptautiskās Jūrniecības organizācijas *baltajā sarakstā* un lai mūsu jūrnieki būtu iespējami labāk izglītoti,” Muižnieces iebildumus komentēja Tālis Linkaits.

Satiksmes ministrs jau ticies ar Latvijas Jūras akadēmijas vadību, lai detalizēti precizētu visus ar Jūras akadēmiju, mācību procesu un izglītības standartiem saistītos jautājumus. Tāpat viņš paredzējis turpināt konsultācijas ar Latvijas Jūras administrāciju un tās pakļautībā esošo Jūrnieku reģistru.

## ATBILDES NAV

“Jau gadiem neatrisināts ir jūrniecības izglītības jautājums, un ar to tiešām esam cīnījušies gluži kā ar vēdzirnavām,” saka Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš. “Pašlaik vēlamies pārliecināt Izglītības un zinātnes ministriju par mūsu jau sen izstrādātā jūrniecības izglītības modeļa dzīvotspēju. Jūrniecības nozare un, protams, arī Jūras administrācija nekad nav bijušas pret Izglītības ministrijas virzīto ideju par izglītības sistēmas sakārtošanu un konsolidāciju, bet problēma ir tā, ka neviens no ministrijas ierēdņu armijas nav ieinteresēts iedziļināties mūsu piedāvātajā jaunajā jūrniecības



Jānis Krastiņš





izglītības sistēmas modeli, viņu uzstādījums ir, ka Latvijas Jūras akadēmija jāpievieno Rīgas Tehniskajai universitātei. Par šo jautājumu esam neskaitāmi daudzas reizes runājuši nozares pārstāvju tikšanās reizēs gan ar iepriekšējiem izglītības ministriem, gan ministrijas ierēdņiem. Satiksmes ministrija ir valdībā prezentējusi jaunās Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam, kur iestrādāts punkts: saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu. Ļoti iespējams, ka šis nebūtu īstais dokuments, kur akcentēt izglītības jautājumus, tomēr šis ir dokuments, kurā mēs ierakstām tās svarīgākās lietas, ko transporta nozare vēlas attīstīt. Mēs redzam, kā strādā mūsu sistēma, saprotam, uz kuriem to virzām, tāpēc arī zinām, kā vajadzētu attīstīties jūrniecības izglītībai. Esam panākuši, ka pati nozare akceptē jauno jūrniecības izglītības modeli, ka to akceptē esošās jūrniecības mācību iestādes. Pat vēl vairāk, esam panākuši, ka šajā izglītības konsorciā iesaistās privāta mācību iestāde – “Novikontas” Jūras koledža, kas ir gatava bez maksas uz saviem trenāžieriem mācīt Jūras akadēmijas studentus, jo “Novikontas” lieliski apzinās, ka šodienas studenti nākotnē būs viņu rīkoto kursu klienti, tātad viņiem tas atmaksāsies. Esam gatavi šo konsorciā, saglabājot katras mācību iestādes patstāvību, kā partnerus ielikt vienotā sistēmā, kas nozīmē, ka visiem būs vienoti mācību standarti un mācību programmas. Tāds ir mūsu priekšlikums, bet Izglītības ministrijai nav nekā, ko likt priekšā vai pretī, izņemot jau nodeldēto prasību par Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei. Ja citām universitātēm vēl tiek piedāvāta iespēja izlemt, ar ko apvienoties un kā tālāk dzīvot, tad saistībā ar LJA ir tikai viens viedoklis, un tā ir saplūšana ar RTU, bet ko tas reāli dos, par to, visticamāk, galva nevienam nesāp. Ja IZM nāktu ar savu redzējumu: lūk, šādi būs jūsu ieguvumi, mēs garantējam, ka jūrniecības izglītībai būs tik un tik liels finansējums, te jūs varēsiet ietaupīt, bet šeit vinnēsiet, tad būtu pamats sarunai, taču nekas tamlīdzīgs nenotiek.

Šodien droši var teikt, ka deviņdesmit pieci procenti no JA absolventiem patiešām strādā savā profesijā, un esmu pārliecināts, ka ar šādu rādītāju nevar lepoties neviena cita Latvijas augstskola. Valsts budžeta izlietojums LJA gadījumā skaidri parāda, ka tas nav izlietots bezjēdzīgi, sagatavojot bezdarbnieku armiju, ka tas par visiem simt procentiem tiek izlietots pareizajam mērķim. Otrkārt, šīs profesijas pārstāvji ir finansiāli labi nodrošināti, ar darbu nodrošināti, pēc mūsu jūrniekiem ir pieprasījums starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, un mūsu jūrnieki, īpaši jūras virsnieki, ļoti labi kotējas. Kad tikšanās reizēs ar ministriem izdodas viņiem sniegt informāciju par patiesajiem jūrniecības nozares plusiem, viņi ir atzinuši, ka jauno jūrnieku izglītošanā tiešām ir lietderīgi ieguldīt valsts līdzekļus. Tomēr tā vietā, lai IZM iedziļinātos lietās būtībā un respektētu jūrniecības nozares profesionālo viedokli par savas nozares speciālistu sagatavošanu, ierēdņi piedraud Jūras akadēmijai vispār atņemt finansējumu, ja tā nepievienosies RTU. Es nevēlētos būt LJA rektores Kristīnes Carjovas vietā,



jo viņai ir jāiztur šis nenormālais spiediens un jābūt atbildīgai ne vien par mācību procesa organizēšanu, bet arī par finansējumu šim mācību procesam. Grūti pateikt, kāpēc tā notiek, kāpēc neviens arguments un viedoklis netiek ņemts vērā. Ja RTU domā, ka, pievienojot Jūras akadēmiju, tā iegūs papildu finansējumu, tad RTU vadība neapzinās, ka Jūras akadēmijai arī turpmāk būs nepieciešams esošais finansējums, lai nodrošinātu STCW prasību īstenošanu izglītības procesā. Bet varbūt varam pieļaut, ka RTU nemaz neplāno ieguldīt Latvijas Jūras akadēmijas mācību procesā?”



Vladimirs Dreimanis.

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis: “Ja mūsu valsts neatceras, ka tā ir jūras valsts, mēs būsime spiesti zaudēt savas labās pozīcijas pasaules jūrnieku darba tirgū.”

## JŪRNICĪBAS NOZARE PAUŽ ATBALSTU

Jūrniecības nozare necinās pret, bet ir gatava apvienot spēkus, lai iestātos par. Par saprātīgiem un argumentētiem lēmumiem, par autonomu Latvijas



Jūrniecības nozares pārstāvji tradicionāli kuplā pulkā allaž ir pulcējušies Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumos.



Satiksmes ministrs Tālis Linkaits Latvijas Jūras akadēmijas 30 gadu svinībās.

Jūras akadēmiju, par vienotu jūrnieceības izglītības sistēmu, par profesionālu jūras speciālistu sagatavošanu, par tiesībām būt sadzirdētiem un arī par to, lai politiķi un ierēdņi beidzot ieklausītos nozares speciālistu teiktajā, lai iedziļinātos nozares specifiskā un novērtētu tās lomu.

Pēc Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas iniciatīvas notika jūrnieceības organizāciju sanāksme par Latvijas Jūras akadēmijas nākotni, kurā piedalījās LJS, LKKA, LTFJA, Kruingu kompāniju asociācijas, Latvijas Jūras

akadēmijas un citu organizāciju pārstāvji. Jūrnieceības nozare atbalsta autonomas jūrnieceības izglītības saglabāšanu un vēlas saņemt konkrētas atbildes uz līdz šim neatbildētajiem jautājumiem, vispirms jau uz jautājumu, kāds būs reālais Latvijas augstākās izglītības sistēmas un Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) ieguvums no LJA pievienošanas Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU)? Kāds tiek prognozēts LJA budžets, lai nodrošinātu profesionālu, nozares specifiskai atbilstošu pasniedzēju piesaistišanu un materiāli tehnisko bāzi? Vai RTU ir nepieciešamā kapacitāte šādu mērķu sasniegšanai? Kā tiks nodrošināta jūrnieceības mācību procesa uzraudzība, ņemot vērā, ka jūrnieceības izglītībai jāatbilst starptautiskās STCW konvencijas prasībām un reizi piecos gados jūrnieceības mācību iestādēs notiek Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) un ANO Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (IMO) akreditācija?

Pagaidām jūrnieceības nozare uz šiem jautājumiem no IZM ir saņēmusi tikai tukšas frāzes. Taču nozare arī uzsver, ka pati Latvijas Jūras akadēmija savās darbībās ir pārlietu inerta, lai aizstāvētu akadēmijas autonomas pastāvēšanas iespēju. Kā bīstams signāls jāvērtē tas, ka Latvijas Darba devēju konfederācija ir atsaukusi sava pārstāvja deleģēšanu Jūras akadēmijas Padomē, jo akadēmijai tāda nebūšot vajadzīga.

“Vai Latvijas Jūras akadēmijas Senāts ir skatījis autonomijas jautājumu?” Šādu jautājumu akadēmijai uzdod nozares speciālisti un atgādina, ka savulaik rektors Bērziņš, kurš skaidri saprata, kādas sekas būs Jūras







# LATVIJAS DARBA DEVĒJU KONFEDERĀCIJA ATBALSTA JŪRNICĪBAS NOZARES SPECIĀLISTU VIEDOKLI

2022. gada 8. janvārī kultūras pilī “Ziemeļblāzma” notika Latvijas Jūras akadēmijas 28. izlaidums. Bakalaura grādu ieguva 51 jaunais kuģu vadītājs, kuģu mehāniķis un ostu speciālists. Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carjova sveica absolventus ar diploma saņemšanu, izteica pateicību pasniedzējiem par ieguldīto milzīgo darbu jauno speciālistu sagatavošanā un vecākiem par atbalstu, uzsverot, ka, neskatoties uz tām grūtībām un izaicinājumiem, ko pēdējo gadu laikā nācies pārvarēt, strādājot Covid-19 pandēmijas apstākļos, visiem kopā ir izdevies sasniegt labus rezultātus. Kad no zāles tika iznests Latvijas Jūras akadēmijas karogs, gaisā virmoja viena doma: vai šis kļūs par pēdējo neatkarīgās Latvijas Jūras akadēmijas izlaidumu? Bet cerība taču mirst pēdējā! Lai septiņas pēdas zem ķīļa!

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

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

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

Jūrniecebības sabiedrība, tostarp nozares nevalstiskās organizācijas, ir iesniegušas IZM nozares redzējumu par jūrniecebības izglītības iestāžu iekšējo konsolidāciju vienotā tīklā, kas būtu sabalansēts un nozares interesēm atbilstošs risinājums. Visas jūrniecebības izglītības iestādes ir monopfila iestādes, kas sniedz šauras nišas izglītības pakalpojumus jūrniecebības reglamentētajās



profesijās. Tomēr jau vairāku gadu garumā IZM īstenotā politika ir stūrgalvīgi vērsta uz Latvijas Jūras akadēmijas iekļaušanu Rīgas Tehniskās universitātes struktūrā, kas jūrniecības sabiedrībai nav pieņemama politiska iniciatīva. IZM nav apzinājusi un izvērtējusi nedz iespējamus riskus, kas saistīti ar šādu nepārdomātu integrāciju, nedz arī iedziļinājusies jūrniecības izglītības un darba specifiskā, tostarp starptautisko standartu prasībās, neieklausās nozares profesionāļu viedoklī.

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

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

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

Neraugoties uz nenormāli ierobežoto finansējumu jūrniecības izglītības iestādēm, kur netiek ņemta vērā to starptautiski reglamentētā izglītības specifika, profesionālo jūrnieku sagatavošanu tomēr ir izdevies pacelt atbilstoši visaugstākajiem standartiem. Latvijas jūras virsnieki ir augsti novērtēti pasaules lielākajās kuģošanas kompānijās, par ko liecina ar Rietumvalstu virsniekiem vienādais atalgojums par darbu, pastāvīgi augstais pieprasījums pēc





viņiem darba tirgū. Jūrniecības speciālistiem nav un tuvākajos gados arī ne draud bezdarbs.

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

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

Konsolidācija jūrniecības izglītībā būtu jāveic nozares iekšienē, kā piedāvā nozare, izveidojot konsolidētu visu jūrniecības izglītības iestāžu autonomu tīklu. Tieši šis ceļš dotu iespēju kopīgi izmantot katras iestādes spēcīgākās puses, koplietot jūrniecības specifisko materiāli tehnisko bāzi.

## UZZIŅAI

Pašlaik Latvijā ir nodarbināti 11 760 jūrnieki (01.01.2021). Apmēram 11 000 no tiem strādā tirdzniecības flotē – 52% par kapteiņiem un virsniekiem, 48% par ierindas jūrniekiem. Latvijā ir pasaulē vislielākais jūrnieku īpatsvars iedzīvotāju kopskaitā.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra 2019. gadā veiktais pētījums parāda, ka četras piektdaļas no jūrnieku kopējā atalgojuma nopelna kapteiņi un virsnieki un tikai vienu piektdaļu ierindas jūrnieki. Kapteiņu un augstāko rangū virsnieku vidējais izlīdzinātais neto atalgojums 12 mēnešos bija sešas reizes augstāks nekā vidējais Latvijā (CSP, 2019). Pārējo virsnieku mēneša neto atalgojums 3,64 reizes pārsniedza vidējo valstī. Tas parāda, cik izdevīga Latvijas tautsaimniecībai ir jūras virsniecība. Ir izveidotas inovatīvas programmas perspektīvāko ierindas jūrnieku sagatavošanai par jūras virsniekiem.

## JŪRAS VIRSNIEKU SAGATAVOŠANA

Lai kļūtu par virsnieku, ir jāapgūst STEM jomas kuģu vadītāju vai kuģu mehāniķu starptautiski reglamentētas un atzītas programmas. Tādas programmas piedāvā jūrniecības izglītības iestādes. Lai saglabātu un atjaunotu esošo jūras virsnieku skaitu, Latvijā būtu jā sagatavo 500 jaunu virsnieku gadā. Tas nav viegli paveicams, jo konkurence izglītības jomā ir liela, bet jūrniecības programmu apguve nav viegla. Jūras virsnieku sagatavošana ir sarežģīts un specifisks process, jo ne katrs jauniešs ir gatavs iziet grūto profesionālo sagatavošanas procesu un saistīt dzīvi ar darbu jūrā. Pasaules attīstīto valstu pieredze rāda, ka, ceļoties labklājības līmenim valstī, arvien mazāk ir gribētāju apgūt jūrnieka profesiju.■



# PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBAS NEATKARĪBAS SAGLABĀŠANU

## Latvijas Jūras akadēmijas absolventu atklātā vēstule

Latvijas Ministru prezidentam Krišjāņa Kariņa kungam  
Satiksmes ministram Tālim Linkaitim  
Izglītības un zinātnes ministrei Anitai Muižniecei  
Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijai

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

2021. gada 12. oktobrī Izglītības un zinātnes ministrija (IZM) savā mājaslapā publicēja relīzi ar nosaukumu "Jūrniecības izglītībai jākļūst pieejamākai un kvalitatīvākai", kurā vēstīja par savu nodomu reorganizēt Latvijas Jūras akadēmiju (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžu (LJK), iekļaujot tās Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) ekosistēmā. Ja vienas jomas izglītības iestāžu (LJA un LJK) apvienošana ir savā ziņā loģiska un pamatojama, tad jūrniecības izglītības iestāžu iekļaušana RTU ekosistēmā nozīmē parakstīt spriedumu ilgtspējīgai jūrniecības izglītības attīstībai Latvijā. Minētā relīze satur tukšas frāzes un solījumus, ka reorganizācija pievienošanas veidā nesīs labumu jūrniecības izglītībai un kuģu virsnieku sagatavošanai Latvijā bez seguma un skaidrības par jūrniecības izglītības nākotni. Te kontekstā var atskatīties uz *skolas.lv* projektu, kas ar labiem nodomiem gan tika sākts, bet pēc izgāšanās un miljonu zaudēšanas atbildīgo par iznākumu nav. Tāpat varam atcerēties Policijas akadēmiju un gudrot, kā to pašreizējos apstākļos atjaunot, jo tādas idejas jau ir sākušas virmot. Uz kuģa par visām veiksēm un neveiksēm atbildīgs ir kapteinis, bet Latvijā grūti atrast atbildīgos par dažādām sistēmas neveiksēm. Kas atbildēs par jūrniecības izglītības zaudēšanu? Vai IZM kāds ir izvērtējis visus riskus, ko var radīt šāda pievienošana? Jūrniecībā, piemēram, risku izvērtēšana ir neatņemama darbība pirms darba sākšanas.

Mēs, Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, nevēlamies šā jautājuma sakarā stāvēt malā un tikai noskatīties, jo LJA ir daļa no mūsu identitātes, tāpat esam daļa no LJA identitātes, lai arī IZM ierēdņu skatījumā esam tikai maza daļa no



LJA kvantitatīvajiem rādītājiem par sagatavoto speciālistu skaitu. Laikā, kad izglītības telpā skandina par kompetenču izglītību un uz to notiek pāreja visos izglītības līmeņos, jūrniecībā kompetenču standarti jau gadiem ir bijusi daļa no apmācības sistēmas. Nelielā akadēmija bez visur piesauktās zinātnes kā speciālistu sagatavošanas priekšnosacījuma ļāva mums iegūt darbu uz kuģiem nepieciešamās zināšanas, izpratni un, galvenais, attieksmi un atbildību par veicamo darbu – lietas, kas veido mūsu kompetences un ļauj mums veiksmīgi strādāt visā pasaulē ne tikai uz kuģiem, bet arī krastā. Šī attieksme pret darbu un atbildība ir LJA zīmols, kas radīts vairāku gadu desmitu laikā, bet ko var ātri pazaudēt. Visvairāk kremt, ka to pazaudēs ne jau IZM ierēdņi un lēmēji, bet mēs – cilvēki, kam jūra, jūrniecība, kuģis nav tikai tukši vārdi, kas sevi identificē ar jūrniecību, ar LJA iegūto kuģa virsnieka kvalifikāciju. Vai mūsu nodarbinātības rādītāji (atalgojums, nodarbināto skaits sagatavotajā specialitātē pēc programmas absolvēšanas) nav LJA kvalitātes rādītāji? Vai vairāku tūkstošu eiro atalgojums kā kuģa virsniekam ir maza nauda, lai mēs neveidotu Latvijas sabiedrības vidusšķiru? Vai absolventu nodarbinātība jūrniecībā (90–100%) un transporta nozarē ir maza? Vai mēs tā vienkārši varam ar virsnieku sagatavošanu spēlēties?

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

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

Latvijas Jūras akadēmijas absolventi

Seko 40 paraksti■



# IZTEIKTA NEUZTICĪBA LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS REKTOREI KRISTĪNEI CARJOVAI

Ņemot vērā jūrnieku profesijas īpašo specifiku, nozīmi valsts tautsaimniecībā, jūrniecības sabiedriskās organizācijas, darba devēji, arodbiedrība, jūrniecības augstākās izglītības iestādes sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju bija izstrādājušas un savstarpēji saskaņojušas pārdomātu visu jūrniecības izglītības iestāžu konsolidācijas modeli, izveidojot autonomu jūrniecības izglītības iestāžu sistēmu, kas darbotos specifiskā jūrniecības ekosistēmā, izmantotu mācību iestāžu spēcīgākās puses, nodrošinātu optimālu materiāltehniskā aprīkojuma un mācībspēku potenciāla izmantošanu, tā nodrošinot tālāku starptautiski regulamentētas jūrnieku profesijas attīstību Latvijā.

Ar nožēlu jāatzīst, ka Izglītības un zinātnes ministrija, politisku motīvu vadīta, neieklausās nozares ekspertu argumentos un sasteigti virza ideju par jūrniecības izglītības iekļaušanu Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā, kas nav atbilstoša jūras virsnieku sagatavošanai. Nav veikti padziļināti pētījumi par šāda modeļa ilgtspējību, kā arī nav izvērtēti iespējamie riski, tāpat netiek ņemts vērā jūrniecības nozares viedoklis par to, ka šāda rīcība iznīcinās jūrniecības izglītības sistēmu, tiks zaudēta izglītības diplomu starptautiskā atzīšana un Latvijas jūrnieki zaudēs darbu starptautiskajā jūrnieku darba tirgū. Tas nebūtu iedomājams, ja Latvijas Jūras akadēmijas rektore, nespējot efektīvi vadīt izglītības iestādi, personīgu ambīciju un interešu vadīta nebūtu atteikusies no nozarē kopīgi izstrādātā reorganizācijas modeļa un izrādījusi iniciatīvu pievienoties RTU struktūrvienības statusā, nerēķinoties ar to, ka jūrniecības izglītības sistēmā ir iesaistīti apmēram 2200 studentu un audzēkņu, kuru sagatavošanas līmeni nosaka jūrniecības starptautiskie standarti un kuru īstenošanā RTU nav vajadzīgās izpratnes un kompetences. Diemžēl pēdējo divu gadu



Kristīne Carjova.



laikā izglītības kvalitāte Jūras akadēmijā pastāvīgi pazeminās, jo, kā izrādās, izglītības kvalitāte šobrīd vadībai nav prioritārais jautājums. Ne studenti, ne mācībspēki no Jūras akadēmijas vadības puses netiek informēti par gaidāmajām pārmaiņām, nākotnes perspektīvām un jūrniecības nozares profesionālo organizāciju izteiktajām bažām saistībā ar sagaidāmajiem riskiem. Pat pirms gada Valsts kontroles konstatētās neatbilstības un ieteikumi pēc būtības Jūras akadēmijā netiek novērsti un ievēroti.

2022. gada 24. februārī divu lielāko jūrniecības profesionālo biedrību – Latvijas Jūrniecības savienības un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas pārvaldes institūcijas pieņēma lēmumu izteikt neuzticību Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovas kundzei un lūgt Izglītības un zinātnes ministriju veikt rektora nomaiņu akadēmijā.

*Latvijas jūrniecības savienības valdes 2022. gada 24. februāra sēdē tika skatīts jautājums par Latvijas jūrniecības izglītību un Izglītības un zinātnes ministrijas virzīto jūrniecības izglītības iestāžu reorganizāciju, kā arī pastāvošajiem draudiem augstākās jūrniecības izglītības saglabāšanai Latvijā. Ņemot vērā, ka akadēmijas vadība nav veikusi nepieciešamos pasākumus Latvijas Jūras akadēmijas autonomijas nodrošināšanai, kā arī vadībai trūkst izpratnes un tā nespēj nodrošināt atbilstošu akadēmijas pārvaldību, Latvijas Jūrniecības savienības valde pieņēma lēmumu izteikt neuzticību Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovai. Tāpat arī Latvijas Jūrniecības savienība aicina Izglītības un zinātnes ministriju vērtēt rektores atbilstību ieņemamajam amatam.*

**Ar cieņu, biedrības “Latvijas Jūrniecības savienība” valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters**

*Sakarā ar Latvijas Jūras akadēmijas (LatJA) neprofesionālo un nemākulīgo pārvaldību, kas atstāj negatīvu iespaidu uz izglītības procesu, absolventu sagatavotības līmeni, apdraud Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas atbilstību starptautisko standartu prasībām un grauj nozares tēlu, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) padome vienbalsīgi izsaka neuzticību LatJA rektorei Kristīnei Carjovai un aicina Izglītības un zinātnes ministriju atbilstoši savai kompetencei veikt nepieciešamos pasākumus LatJA rektores nomaiņai. LKKA nesaskata tālākas sadarbības iespējas starp jūrniecības nozari un LatJA rektori K. Carjovu, ņemot vērā viņas attieksmi pret visai jūrniecības nozarei nozīmīgiem jautājumiem un destruktīvo rīcību LatJA, Rīgas jūrskolas un Liepājas Jūrniecības koledžas nepārdomātai integrācijai Rīgas Tehniskās universitātes ekosistēmā, kas nav piemērota jūras virsnieku sagatavošanai.*

**Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents Jāzeps Spridzāns** ■



# DROŠĪBAS JŪRĀ NEKAD NEVAR BŪT PAR DAUDZ

**Šo patiesību atgādina Latvijas Jūras akadēmijas Mācību centrs, kas piedāvā konvenciālos STCW APPROVED un nekonvenciālos kursus, kā arī profesionālās pilnveides izglītības programmas kuģu vadītāju vadības līmeņa un kuģu mehāniķu vadības līmeņa programmās.**

Ikviens jūrasbraucējs pēkšņi var nonākt situācijā, kad jūrā jāglābj nelaimē nonācis cilvēks. Tas var būt kuģa komandas biedrs, pasažieris vai cilvēks no cita peldlīdzekļa, un tad ļoti īsā laikā jābūt gatavam glābt cilvēka dzīvību. Lai kas būtu šis cilvēks, viņa dzīvība būs glābēja rokās, un tieši no glābēja spējām un pieņemtajiem lēmumiem būs atkarīgs – cilvēks tiks izglābts vai aizies bojā. Bet reizēm no katra paša ir atkarīga arī viņa dzīvība, un tad ļoti svarīgi ir ne tikai teorētiski zināt par glābšanas rīkiem un rīcību ārkārtas situācijā, bet arī spēt praktiski izmantot teorētiskās zināšanas.

Mācību centra direktora p.i. Juris Pempers īpaši uzsver, ka nereti cilvēks ir pārāk pārliecināts par savām spējām un zināšanām. "Ja studenti pavisam objektīvu iemeslu dēļ nezina daudzas lietas, jo viņiem vēl nav jūras pieredzes, tad profesionāli jūrnieki, kuri nāk uz kursiem, lai saņemtu nepieciešamo sertifikātu, nereti ir pārliecināti, ka tāpat visu jau zina un atnākuši vienīgi tāpēc, ka vajadzīgs dokuments. Viņu attieksme ir aptuveni tāda: "Ko mēs te kursos darīsim, tās taču ir elementāras lietas, bet mēs ne pirmo gadu strādājam jūrā, visu jau sen zinām un mākam, dodiet tikai sertifikātu!" Bet, kad tu sāk jautāt, vai jūrnieks uz kuģa ir piedzīvojis kādu ārkārtēju gadījumu – degšanu vai sliktāku, ir daudzi, kuriem nekas tāds nav bijis jāpiedzīvo. Tad, kad liec viņiem kaut vai pašu vienkāršāko – pārbaudīt elpošanas aparātus, salikt tos un pārliecināties, vai viss darbojas, izrādās, ka tik augstās domās par sevi esošie profesionāļi



Juris Pempers.





Drošības jūrā nekad nevar būt par daudz.  
Notiek studentu apmācība.

to visu nemaz neprot izdarīt. Kad uzdod vēl kādu šķietami elementāru kontroljautājumu un arī uz to nesaņem vajadzīgo atbildi, tad atliek tikai noplātīt rokas: kādu gan sertifikātu šāds jūrniece var saņemt? Zināšanas un praktiskās iemaņas nozīmē, ka jūrniece vajadzības gadījumā spēs rīkoties, bet, ja būs jārikojas zibenīgi, ko darīs tāds, kurš nav apguvis drošības pamata

lietas? Reiz, kad baseinā vajadzēja darboties ar glābšanas vestēm, kāds jūrniece jau krietni gados paziņoja, ka viņš neprot peldēt, nekādu glābšanas vesti nevilks mugurā un, ja jūrā notiks nelaime, tad kopā ar kuģi arī ies uz grunti. Kad tā pamatīgāk izskaidroju profesionālas glābšanas vestes darbības principus un pierunāju arī peldēt neprātēju tomēr uzvilkt vesti, pieredzējušais jūrniece beidzot pārliecinājās, ka ar glābšanas vesti mugurā atrasties ūdenī ir diezgan droši, un pēc tam smeļoties teica, ka tagad, ja nu tiešām būs tāda vajadzība, arī viņš noteikti glābsies.

Drošības jūrā nekad nevar būt par daudz, un katram jūrniecekam jāzina pašas elementārākās lietas, piemēram, ko tu vilksi mugurā un izmantosi, ja būs ugunsgrēks. Ja tu nezini pamata lietas, ko tu varēsi izdarīt? Un arī ar pieredzējušiem jūrniecekiem es runāju par tām drošības pamata lietām, ko māca Jūras akadēmijas otrajā kursā, pirms kadeti dodas pirmajā jūras praksē."

Lai gan lielāko akcentu akadēmija, protams, liek uz studentu apmācību un tikai pēc tam piesaista jūrniecekus, piedāvājot viņiem kvalifikācijas kursus, Juris Pempers atzīst, ka pagaidām zināmā mērā tas ir Jūras akadēmijas Mācību centra mīnuss, jo profesionālās pilnveides kursi ļauj akadēmijai nopelnīt, bet diemžēl trenāžieru un pasniedzēju resursi akadēmijā ir ierobežoti, tomēr tiek izmantota katra mazākā iespēja, lai organizētu kvalifikācijas kursus arī jūrniecekiem.

## **PIEREDZE NODER**

Mācību centra vadītājs Juris Pempers pats ir Latvijas Jūras akadēmijas 1998. gada kuģu vadības specialitātes absolvents. Sešpadsmit gadus nostrādājis jūrā, viņš atgriezās krastā, lai te liktu lietā savas zināšanas un pieredzi.



Pēc augstskolas beigšanas viņa pirmā darba vieta bija "Latvijas kuģniecībā" uz toreiz jauna tankkuģa, un Juris atzīst, ka četri pirmie darba mēneši uz kuģa viņam bijušas gatavās mocības, jo ne tikai jaunajam kuģim bija dažādas problēmas, problēmas bija arī pašam jaunajam trešajam stūrmanim, tāpēc ka trūka gan pieredzes, gan stūrmanim nepieciešamo praktisko zināšanu. "Tolaik prakses laikā kadetiņiem vairāk bija jāstrādā uz klāja ar pindzeli un krāsu, tāpēc apgūt elementāras zināšanas, kas nepieciešamas katram kuģu vadītājam, bija praktiski nereāli," atceras Juris. "Pēc izglītības dokumenta saņemšanas, jau strādājot uz kuģa, ir vajadzīgas gan zināšanas, gan iemaņas, tam visam klāt nāk vēl milzīgā atbildība, kādas nav prakses laikā. Galvā nemitīgi skrien domas, ko un kā tu darīsi, piedevām vēl visapkārt notiek intensīva kuģu kustība. Pēc pirmā reisa mājās atnācu ar ļoti sliktām sajūtām, atmiņām par nostrādātajiem mēnešiem, un arī kapteiņa atsauksmes par manu darbu bija diezgan sliktas.



Vēl tagad atceros, kādas man bija sajūtas, kad pēc studiju beigām sāku strādāt uz kuģa. Kad biju praktikants, man bija bail iet uz tiltiņa un stūrēt kuģi, jo īpaši, kad vajadzēja iet caur kanāliem un aiz muguras stāvēja stingrie padomju laika kapteiņi. Nedod dievs, ka tu nokļūdisies, tāpēc iekšā ir tāds stress, no kura nekādi nevar atbrīvoties. Atbrīvoties no stresa izdevās tikai tad, kad kādu laiku jau biju nogājis par trešo stūrmani un nonācu uz zviedru *ro-ro* kuģa, kas kursēja no Somijas un Angliju. Toreiz, kuģojot šajā visai saspringtajā kuģu ceļā, piedevām manevrējot caur Dānijas šaurumiem, kapteinis ar papīru aizlīmēja visus logus un, vaļā atstājis tikai vienu iluminatoru, teica: "Juri, ja tiešām ir tāda nepieciešamība, vari paskatīties iluminatorā, bet centies iziet šo kuģu ceļu ar radara un elektroniskās kartes palīdzību!" Tas tiešām bija kārtīgs treniņš un pamatīgs adrenalīns, un tieši šis kuģojums man palīdzēja tikt vaļā no saspringuma un nedrošības uz tiltiņa. Tikai tad beidzot apzinājos, ka esmu gatavs otrā stūrmaņa amatam. Ja pilnīgi godīgi, tad no iekšējās spriedzes nekad nevar pilnīgi atbrīvoties, jo atbildība par cilvēkiem un kravu ir milzīga. Taču, ja tev ne no kā pat drusciņ nav bail, tad pastāv risks, ka var zust nepieciešamā piesardzība un nepatīkšanas var rasties paviršības dēļ. Ko, stāstot par savu pieredzi, vēlos pateikt? Tikai to, ka zināšanām un katram sīkumam ir milzīga nozīme, jo jūrā sīkumu nemaz nav un reizēm šķietamam sīkumam ir liktenīga nozīme."



## PIRMAJĀ VIETĀ JŪRAS AKADĒMIJAS STUDENTI

Studenti lielākoties jūru ir redzējuši tikai filmās, tāpēc viņiem jāapgūst daudzas lietas.

“Visu jūrā reāli piedzīvoto – dažādus incidentus un bīstamus momentus, to, kas jāzina bez domāšanas un arī to, par ko vienmēr ir jādodomā un nekad nedrīkst aizmirst, tagad, vadot drošības pamatkursu, stāstu studentiem. Drošības pamatkursā tiek mācīts viss: par vestēm, hidrotērpiem, glābšanas laivām, dežūrilaivām, kā rīkoties, kad ir ugunsgrēka trauksme, par ugunsdzēsamajiem aparātiem un to, kā dzēst, vārdu sakot, viss, kas jūrniekam tiešām būtu jāzina. Reizēm studentiem šķiet, ka viņi visu ir ļoti labi apguvuši, tad, lai mazliet viņus atvēsinātu, uzdodu dažus jautājumus. Ir nakts, tu esi kajītē un izdzirdi trauksmes signālu, kāda būs tava rīcība? Un vispār kāds ir trauksmes signāls? Un kāds ir ugunsgrēka signāls? Kāds signāls atskan tad, kad cilvēks aiz borta? Studenti domā, daži zina, citi samulst, un daudzi jautājumi tomēr paliek bez atbildes un parāda, ka studenti nezina, kādai jābūt konkrētai rīcībai.



Otrs ir aizsardzības kurss, kurā apgūst kuģu aizsardzībai nepieciešamās zināšanas un prasmes, spēju atpazīt riskus un draudus, kiberaizsardzības un citus ar šo tēmu saistītus jautājumus, par darbu pirātu rajonos, kā arī to, kā pareizi lietot aizsardzības aprīkojumu un sistēmas. Drošības un aizsardzības kursiem ir jābūt apgūtiem, lai topošais jūrnieks vispār varētu iet jūrā.

Kad studenti uz labi un teicami nokārto drošības pamatkursa testu, aicinu viņus uz pārrunām, jo esmu pilnīgi pārliecināts, ka tests neatspoguļo patiesās zināšanas, kur nu vēl prasmes. Kad sākam runāt par praktiskām lietām, izrādās, ka zināšanas ir visai bēdīgas, jo īpaši tiem, kuri vēl nav bijuši uz kuģa,” stāsta Juris. “Un te nu mēs pienākam pie ļoti svarīgas atziņas, ka šādus kursus var vadīt tikai profesionāļi, kuri paši ir strādājuši jūrā un visu piedzīvojuši uz savas ādas. Man ir nācies piedzīvot ugunsgrēku uz kuģa, tāpat esmu piedalījies cilvēku glābšanā no plosta Indijas okeānā, kas notika, kad vēl biju kadets praksē uz tankkuģa “Mate Zalka”. Toreiz, izejot no Suecas kanāla Indijas okeānā, vecākais palīgs pamanīja, ka tiek šautas raķetes. Piegājām klāt plostim cik tuvu vien var, plostu piesēja pie kuģa, bet, lielajos viļņos šūpojoties, tam neizturēja troses. Tā kā toreiz



vēl nebija prasības, ka uz kuģiem ir jābūt vieglajām dežūrlaivām, glābšanas darbu laikā nācās improvizēt un pieņemt lēmumus, ko darīt, lai glābtu cilvēkus. Ar līnmetēju izmeta drošības jostas, cilvēki uz plosta tās sēja sev ap vidukli, un visbeidzot mums izdevās izglābt visus piecus. Izrādījās, ka tie ir jūrnieki – trīs no Klaipēdas un divi no Kaļiņingradas, kuri bija aizbēguši no sava kuģa. Bēgšanas iemeslu īsti nevarēja saprast, iespējams, ka viņus darbā bija nolīgušas šaubīgas kruinga kompānijas, kādu tolaik bija ne mazums, un reālais darbs neatbilda solītajam.



Šādi atgadījumi, par kuriem stāstu studentiem, ļoti labi noder, jo veido reālistisku skatījumu gan uz ikdienas darbu, gan nestandarta situācijām un visu to, uz ko ir jābūt gatavam katram jūrniekam.

Tieši tāpēc mācību laikā ļoti svarīgas ir tieši praktiskās nodarbības. Piemēram, mācībās uz pontona ar studentiem izšāvām līnmetēju, lai zinātu, kā tas reāli tiek lietots, jo, kamēr cilvēks praksē nav pārlicinājies, kā attiecīgā ierīce strādā, nevar būt drošs, ka ārkārtas situācijā viņš zinās, kā rīkoties. Tāpat studenti šāva pirotehniku, sākumā viņi baidās, jo nezina, kā to darīt, bet, kad vienu reizi tas ir izdarīts, prasme ir rokā.

Akadēmijā šiem diviem kursiem ir paredzētas piecdesmit sešas akadēmiskās stundas, bet nesmu pārlicināts, ka tas ir pietiekami, lai apgūtu nepieciešamās zināšanas. Vides aizsardzība, tāpat MARPOL, ir iekļauta studiju programmā kā atsevišķs priekšmets, bet drošības un aizsardzības kursiem atvēlēts tikai noteikts stundu skaits, piedevām šī apmācība notiek reizi nedēļā, un nereti tas, kas bija stāstīts pirms nedēļas, jau ir piemirsies. Patiesībā šis nav līdz galam sakārtots jautājums, jo drošības lietām būtu jāveltī daudz lielāka vērība, būtu jāsniedz plašāks ieskats drošības jautājumos un jāpiestrādā arī pie metodikas. Ja pilnīgi godīgi, arī es no sava studiju laika neatceros, ko mācīja SOLAS kursus, jo astoņpadsmit deviņpadsmit gadu vecumā daudzas lietas paslid garām un nelielas tik būtiskas, šķiet, ka kursi vajadzīgi tikai ķeksītim. Tikai strādājot jūrā sāku apzināties, cik svarīgi ir drošības jautājumi, jo uz spēles parasti tiek likta cilvēka dzīvība, un reizēm tieši tas, kas iemācītsursos, var noderēt kritiskā brīdī.”

### UZZIŅAI

Līnmetējs ir ierīce līnes padošanai uz citu kuģi vai krastu – raķešpistole ar papildu rokturi, raķeti un 400 m garu līni, kas ievietota speciālā kastē.

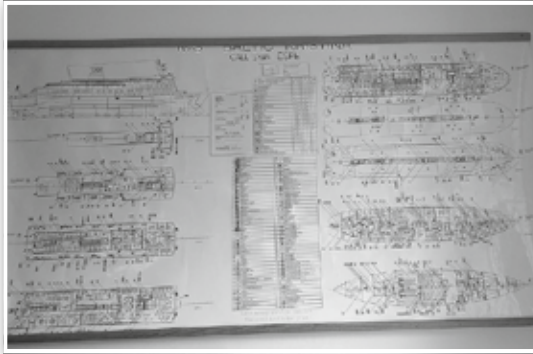


## RESTARTS LJA MĀCĪBU KURSIEM

Lai gan Mācību centra vadītājs Juris Pempers jūrā nostrādājis diezgan ilgu laiku, viņš atzīstas, ka vispār jau tās jūras lietas nemaz tik tuvu sirdij nav bijušas, bet 1993. gads, kad stājies Jūras akadēmijā, vēl bijis visai nesaprotams laiks, kad īsti ne par ko nevarēja būt drošs, vien par jūrnieka profesiju bijis viedoklis, ka jūrnieki var labi nopelnīt un piedevām redzēt ārzemes. Tolaik daudzi viņa vienaudži vēl nebija tikuši ārpus Latvijas, bet Juris jau bija paguvis gan nopelnīt naudu dzīvoklim, gan apskatīt pasauli. Strādājot ar studentiem, Juris vienmēr liek uzsvāru uz profesionalitāti, kas nerodas vienā dienā. Viņš godīgi atzīstas, ka arī tagad, strādājot par loci Rīgas ostā un vedot ostā kādu lielāku kuģi, mazliet uztraucas, lai gan šo darbu dara jau kopš 2016. gada un ostu pazīst ļoti labi. Lai arī esot pārliecība par to, ko dara, tomēr īsti līdz galam nekad nevarot paredzēt, kas un kā notiks, tāpēc jābūt gatavam reaģēt neordinārā situācijā, un

to viņš vienmēr uzsver arī studentiem.

“Norakstījies krastā, izgāju instruktoru kursus, lai varētu vadīt mācību kursus studentiem un jūrniekiem. Kā jau akadēmijas produkts, vispirms, protams, sāku strādāt Jūras akadēmijā, tas bija vēl rektora Jāņa Bērziņa laikā. Diemžēl tolaik no akadēmijas



puses Mācību centram nebija nekāds finansiāls atbalsts un vadības ieinteresētība, lai izveidotu tādu kursu sistēmu, kas dotu labumu pašai akadēmijai. Lai iegādātos kādu vajadzīgu inventāru, piemēram, hidrotērpu, bija jācīnās un jāpierāda, ka tas tiešām ir nepieciešams. Ar šādu situāciju neviens nebija apmierināts, īpaši neapmierināti bija studenti, kuriem agrā pavasarī nācās lēkt ūdenī ar cauriem hidrotērpiem. Tas nebija īsti pieņemami, tāpēc mēs ar kolēģi aizgājām strādāt uz “Novikontas” Jūras koledžu, lai tur mācītu SOLAS kursus profesionāliem jūrniekiem.

Kad par LJA rektori kļuva akadēmijas absolvente Kristīne Carjova, kura pati strādājusi uz velkoņiem, tāpēc ļoti labi izprot, cik svarīgas ir tās teorētiskās zināšanas un praktiskās iemaņas, ko akadēmijas studenti un jūrskolas audzēkņi apgūst mācībuursos, sapratu, ka manas zināšanas var noderēt, lai restartētu LJA novārtā atstātos mācību kursus gan studentiem, gan kvalifikācijas celšanas kursus jau esošajiem jūrniekiem. Kristīne ir profesionāla, neatlaidīga un mērķtiecīga, un tikpat mērķtiecīgu un profesionālu viņa vēlas redzēt savu



komandu. Tāpat rektore saprot, ka kursi ir arī iespēja akadēmijai nopelnīt. Lēmumu atgriezties akadēmijā pieņēmu tāpēc, ka jutu, ka šeit beidzot kaut kas var notikt, jo tiek rakstīti projekti, piesaistīts finansējums, notiek kustība. Iepriekš šāda atbalsta nebija, jo pirmajā vietā vienmēr bija jautājums, vai to un



to var izdarīt par velti. Daudz ko var izdarīt arī par velti, tikai uz entuziasma pamata, bet ilgi šāda sistēma nevar pastāvēt, kur nu vēl dot kādu labumu, par attīstību nemaz nerunājot. Tagad akadēmijai sakarā ar projektiem un iespējamo Eiropas finansējuma piesaisti ir lieli plāni gan par trenāžieru iegādi, gan virtuālās realitātes programmas izveidi, tāpat nākotnē plānojam iegādāties glābšanas laivu. Protams, tas viss nav izdarāms vienā dienā vai gadā, bet pozitīvi ir jāvērtē fakts, ka notiek virzība uz priekšu.”

Lai gan Covid-19 pandēmijas noteikto ierobežojumu dēļ LJA zināmu laiku klātienē nevarēja rīkot kursus, Mācību centra vadītājs Juris Pempers uzsver, ka tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka mērķis izveidot modernu mācību centru līdz ar to būtu atmests, jo ir lietas, ko attālināti nevar apgūt. “Mums ir viss nepieciešamais, lai sekmīgi varētu organizēt kursus, ievērojot visas Covid-19 drošības prasības. Tiklīdz tika atviegloti ar pandēmiju saistītie ierobežojumi, arī mēs atsākām darbu. Kursi notiek ar pilnu sparū. Visu nepieciešamo informāciju par mums var uzzināt gan kruinga kompānijās, gan *facebook* vietnē, gan arī internetā. Klientiem varam būt pievilcīgi ar vairākām lietām. Vispirms jau maksa par mūsu kursiem ir daudz pieticīgāka, jo, ņemot vērā esošo infrastruktūru un attālumu no pilsētas centra, LJA var noteikt zemākas cenas, bet tas gan nekādā gadījumā nenozīmē, ka žurnieki šeit saņem vājākas zināšanas. Piedevām jūrskolas un akadēmijas absolventi saņem desmit procentu atlaidi. Mūsu lielais pluss ir arī dabīgais Daugavas baseins, kur notiek apmācība, kā arī mums vienīgajiem ir iespēja dedzināt pirotehniku. Darāmā, protams, ir daudz, bet mēs esam pārliecināti, ka LJA mācību kursi spēs restartēties un piedzīvot daudz labākus laikus.”■

Anita Freiberga





# “ERASMUS” STARPTAUTISKĀ PRAKSE LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAS JŪRSKOLĀ



Līdzfinansē  
Eiropas Savienības  
Erasmus+ programma

**Neskatoties uz globālās pandēmijas radītajām problēmām un riskiem, 2021. gada nogalē LJA jūrskolā sekmīgi noslēdzās “Erasmus+” programmas mobilitātes projekts Nr. 2019-1-LV01-KA102-060203 “Sardzes stūrmaņu un mehāniķu apmācības uzlabošana un starptautiskā prakse”.**

Projekts piedāvā labākajiem LJA jūrskolas audzēkņiem 2. kursa noslēgumā paredzēto jahtu takelāžas un krasta remontdarbniecu triju nedēļu praksi iziet ārzemēs – Spānijā vai Maltā.

2020. gada vasarā projekta ietvaros bija plānotas 36 audzēkņu starptautiskās prakses, tika veikta dalībnieku atlase un sagatavošanas darbi. Martā sākās Covid-19 pandēmija, tika atcelti avioreisi, slēgtas robežas, un likās, ka projekta realizācija nebūs iespējama. Taču pāris mēnešus vēlāk Spānijas partneris izteica gatavību grupu tomēr uzņemt, saslimstības rādītāji bija kritušies. Izsludinājām atkārtotu pieteikšanos – šoreiz jau drosmīgajiem, kas pandēmijas apstākļos bija gatavi braukt. Izveidojām deviņu cilvēku grupu, rezervējām biļetes, naktsmitnes, darba vietas, bet tad pandēmijas rādītāji Spānijā atkal sāka strauji celties. Īsi pirms izbraukšanas Spānija bija sarkanajā zonā, kamēr Latvijā saslimstība bija tuvu nullei.

Tagad visi pie pandēmijas jau pieraduši, bet 2020. gada pavasarī tā likās diezgan biedējoša. Atzišos, ka es pati grībēju grupu atcelt, taču jaunieši bija ļoti pārliecināti: “Mēs braucam!” Neviens no deviņu cilvēku grupas netaisījās atteikties. Pārlicība un drosme atmaksājās, un prakse tika veiksmīgi





Rīgas jūrskolas audzēkņi projekta "ERASMUS" ietvaros iegūst praktiskās zināšanas Spānijā.

realizēta. Jaunieši nekurnēja ne par to, ka karstumā jāvalkā maskas, ne par to, ka atgriežoties bija jāsež karantīnā. Ko lai saka, drošam pieder pasaule!

Projekts tika pagarināts par gadu, un, neskatoties uz vēl joprojām nestabilo pandēmijas situāciju, 2021. gada vasarā "Erasmus" praksē devās 27 LJA jūrskolas audzēkņi. Prakse notika Spānijas pilsētā Valensijā (divas grupas) un Maltā (viena grupa). Jaunieši strādāja izklaides laivu uzņēmumos, tādos kā "Consortio Valencia", "Mundo Marino", "Illuka Sailing", "Hobby center" Spānijā, "Blue Waves Watersport/Boat Charters & Cruises" Maltā, mehānikas specialitātes audzēkņi strādāja kuģu remontdarbnīcās uzņēmumā "Cassar Ship Repair".

Visi jaunieši ar pieredzēto ir apmierināti, apgūtas profesijā noderīgas prasmes, kā arī iegūta neaizmirstama starptautiska pieredze sadarbībā ar izklaides laivu nozares uzņēmumu darba devējiem un kolēģiem. Daudziem tā bija ne tikai pirmā darba pieredze, bet arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas, pirmais lidojums, pirmoreiz pilnībā pašiem par sevi bija jāatbild. Pēc dalībnieku teiktā, šis brauciens ievērojami cēlis viņu pašapziņu un ticību saviem spēkiem.■

Projekta vadītāja Nora Ārgale

LJG 2021



# MANS VEIKSMES STĀSTS

Jūra...  
Tik mierīga...  
Tik valdzinoša...

Jūra...  
Tā mani pievelk...  
Un attur...

Tieši ar šīm rindām es vēlējos sākt savu nelielo veiksmes stāstu, jo tie ir tikai daži vārdi, bet pasaka tik daudz. Kurš gan nesapņo par jūru un tās plašumiem? Kurš spēj atteikties no jūras valdzinājuma un burvības?

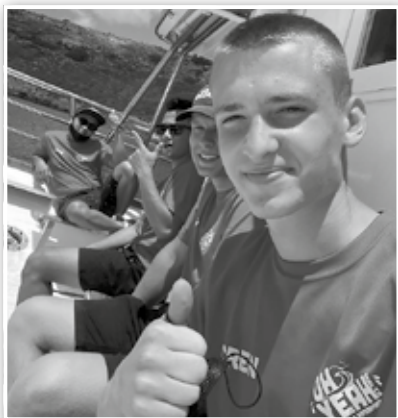
Jau sākumskolā es aizdomājos – cik jauki būtu kļūt par jūrnieku! Tā pakāpeniski šī vēlme pārtapa par sapni, ko ļoti vēlos realizēt. 9. klases latviešu valodas eksāmena mutvārdu daļā es nemaz nešaubījos, ka gatavošu runu par jūrnieka profesiju, jo mana izvēle par tālākajām skolas gaitām jau bija izdarīta. Neskatoties uz līdzcilvēku mēģinājumiem mani atrunāt no šīs izvēles, es domās jau biju jūrskolā... Rīgā.

Pirms mācību uzsākšanas es centos iegūt dažādu informāciju LJA jūrskolas vietnē par mācībām un to piedāvātajām iespējām. Protams, palika prātā arī aicinājums piedalīties programmā "Erasmus+", jo tik ļoti vilināja iespēja iegūt pirmo ar jūrnieka profesiju saistītu darba pieredzi. Tur iestājoties, par šo iespēju vairāk uzzināju no skolotājiem un vecāko kursu audzēkņiem.

Un nu, mācoties jau LJA jūrskolas 2. kursā, es saņēmu ziņu, ka esmu pieņemts šajā programmā un ka man ir iespēja iziet praksi Spānijā vai Maltā. Mani

pārņēma neizsakāms emociju virpulis: prieks, izbrīns, interese, sajūsma, reizē satraukums... Protams, mana izvēle bija Malta! Es pats dzīvoju Latgalē, Rēzeknes novadā, nelielā ciematā, ko arī sauc Malta, tāpēc man nebija šaubu, ka vēlos kaut nedaudz iepazīt citu Maltu –salu Vidusjūrā. Es uzskatu, ka tas patiesi bija mana veiksmes stāsta sākums, bet varbūt šī stāsta sākums jau bija manos sapņos par jūrnieka profesiju?

11. jūlija rītā jau bijām lidostā. Emocijas ir sakāpinātas, jo priekšā pirmais lidojums... Nedaudz vairāk par trim



Ralfs Daniels Krasnobajis.



stundām, un mēs jau esam Maltā – nelielā, bet ļoti skaistā valstī, kas apvīta ar dažādām leģendām, pārsteidz ar varenu vēsturi, brīnišķīgām pludmalēm un pasakainu dabu. Fantastiska sajūta! Jā, bija neliela kļūme, jo pēc atlidošanas uz Maltu mēs apmēram divas stundas gaidījām transportu, lai nokļūtu uz mums paredzēto dzīvojamo vietu. Bet tas bija tikai nieks, salīdzinot ar tām pozitīvajām emocijām, kas mūs sagaidīja vēlāk.

Mēs dzīvojām Budžības pilsētā, bet strādājām Melliehā, “Oh Yeah Malta” kompānijā. Man patika viss: dzīves apstākļi (dzīvojām tuvu jūrai, blakus veikali), piedāvātais darbs uz kruīza kuģa “Hakuna Matata 2” (jauki uzņēma, visu parādīja un izstāstīja, kas un kā būs jāpaveic). Es strādāju ar lielāko prieku un pilnu atdevi, jo saprotu, ka jūrnieka darbs ir ļoti atbildīgs. Tā bija lieliska iespēja gūt pirmo pieredzi, turklāt starptautiskā līmenī. Līdzās profesionālajām iemaņām (jahtu tauvošana, jahtu apkope u.c.) mēs pilnveidojām prasmi sadarboties, strādāt komandā, kā arī uzlabojām angļu valodas prasmes sarunu līmenī.

Ļoti iespaidīga likās pirmā darba diena, kad mēs braucām uz salām. Tik caurspīdīgu un dzidru ūdeni kā Zilajā lagūnā es iepriekš biju redzējis tikai bildēs. Tāpat brīvajās dienās mums bija iespēja baudīt Maltas fantastisko dabu, kaut nedaudz iepazīt Maltas kultūru un arhitektūru. Vērtīgs piedzīvojums bija Maltas galvaspilsētas Valletas apskate. Tā ir viena no skaistākajām Vidusjūras pilsētām, kas pārsteidz ar senajām ieliņām, pilīm, muzejiem un baznīcām. Šķiet, ka tu esi nokļuvis kādā īpašā vēstures gaisotnē, jo it visur jūtama vēstures elpa. Neaizmirstams piedzīvojums bija akvaparka “Splash&F” un “Water Park” apmeklējums, jo lieliski atpūtāmies un jautri pavadījām laiku.

Maltā pavadītais laiks man vienmēr paliks atmiņā. Šis piedzīvojums man bija ļoti svarīgs, vērtīgs un jaunu, pozitīvu emociju pārpilns. Tā bija mana veiksmē, solis pretī sapņa piepildījumam. Nedaudz skumji, ka tas ir beidzies. Bet varbūt tas ir tikai kaut kā jauna sākums? Šīs emocijas ir sava veida enerģija, kas dod spēku turpmākajai darbībai manis izvēlēta mērķa piepildījuma ceļā. ■

Ralfs Daniels Krasnobajs



# KURZEMES PIEKRASĒS SKOLĒNI APGŪST ZVEJAS GUDRĪBAS



**Pēc piekrastes zvejnieku rosinājuma ar biedrības “Ziemeļkurzemes biznesa asociācija” (ZBA) un kaimiņos esošo LEADER programmas vietējo rīcības grupu – sadarbības partneru – un EJZF fonda projekta Nr. 20-00-F043.0442-00001 atbalstu tapusi mācību programma “Piekrastes zvejas gudrības”, ko speciālistu vadībā no 14. līdz 18. jūnijam Pāvilostā apguva 16 Kurzemes piekrastes 7.–9. klašu skolēni no ZBA, biedrības “Liepājas rajona partnerība” un biedrības “Talsu rajona partnerība” darbības piekrastes teritorijām.**

**Par sadarbības projektu, mācību programmas tapšanu un uzdevumiem jautāju ZBA koordinatorei Guntai Abajai un projektu koordinatorei Ilzei Šteinei, kā arī Kolkas piekrastes zvejniekam Guntim Otomeram, par nometni uzklaušīju tās skolotāju un pašu dalībnieku atziņas.**

## – Kāpēc tapa projekts un vajadzēja izstrādāt mācību programmu?

I. Š.: – Lauku attīstībai domātajā LEADER programmā darbojas arī zivsaimniecības rīcības grupas, un mēs kā biedrība rosinām piekrastes zvejniekus, ļaudis, kas vistiešāk pārzina visus apstākļus un ir ieinteresēti piekrastes attīstībā, izteikt ierosinājumus un vērtīgo attīstīt tālāk.

Latvijas piekrastes iedzīvotājiem zveja gadsimtiem ilgi ir bijusi iztikas pamats un dzīvesveids. Diemžēl piekrastes zvejnieku skaits sarūk, jaunieši reti izvēlas šo seno arodu, tāpēc ir saprotamas gan zivsaimnieku bažas par profesijas nākotni, gan interese piesaistīt jaunus, profesionāli izglītotus un enerģiskus cilvēkus. Pagājušajā gadsimtā no 60. līdz 90. gadiem jauniešu interesi par zvejniecību, zivapstrādi un vēl dažādām jūrniecības profesijām rosināja piekrastes skolām domātais konkurss “Vai tu mili jūru?”. Mūsdienā Latvijā nav skolu, kurās varētu apgūt un iepazīt tieši piekrastes zvejas arodu, tāpēc uzskatījām, ka ir ļoti svarīgi izveidot mācību programmu jauniešiem par jūras zinībām un tā sekmēt zvejas amata pārmantojamību. Iespējams, šis ir pats pēdējais brīdis to darīt, kamēr vēl ir dzīvi un darboties spējīgi piekrastes zvejnieki.



Jaunieši Pāvilstas novadpētniecības muzejā apgūst praktiskās zināšanas.

G. A.: – Pirms gadiem diviem vai trim Zemkopības ministrijā, spriežot par sadarbības un attīstības projektiem, Pāvilstas domes priekšsēdētājs Uldis Kristapsons ieminējās, ka vajadzētu radīt mācību programmu, kurā jauniešiem mācītu apgūt piekrastes zvejnieku arodu. Tas precizēja tās idejas, ko mēs no piekrastes ļaudīm jau bijām saklausījuši. Pēc tam biedrībā diezgan ilgi spriedām, kā šo ierosmi vislabāk iedzīvināt.

**– Vai sava nozīme bija arī iepriekšējam projektam “Ēdisim Latvijas zivis!”, ko pirms dažiem gadiem īstenojāt sadarbībā ar biedrībām “Laukiem un jūrai” un “Jūrkante”? Ir jau labi zivis ēst, bet, lai ēstu, tās vispirms jānozvejo! Arī mērķauditorija abos projektos viena un tā pati – skolēni.**

G. A.: – Sava loma iepriekšējam projektam noteikti bija. To īstenojot, redzējām jauniešu ieinteresētību gan par mūsu jūras zivīm, gan arī par piekrastes zveju, guvām labu pieredzi skolēnu iesaistē un spriedām, ka būtu labi darboties tālāk šajā virzienā.

**– Jaunā projekta būtība ir skolot un ieinteresēt pamatskolas 7. līdz 9. klašu audzēkņus. Lūdzu, pastāstiet nedaudz izvērstāk par galvenajiem tā mērķiem!**

G. A.: – Ilglaicīgais nolūks ir veicināt piekrastē dzīvojošo jauniešu izpratni un zināšanas par piekrastes zvejniecību Baltijas jūrā, tādējādi sekmējot jūras profesiju izvēli piekrastes skolu skolēnu vidū. Būtiski ir veicināt zināšanu un





prasmju pārnesi no pieredzējušiem piekrastes zvejniekiem uz jauno paaudzi. Īstermiņa skatījumā gribējām izveidot attiecīgās jomas teorētisko un praktisko zināšanu bāzi – mācību programmu, piedāvājot to apgūt ieinteresētiem piekrastes jauniešiem.

Organizēt mācību programmas izstrādi mums bija kaut kas jauns. Arī nevienā skolā nav šādas ievirzes programmas. Jā, ir par tāljūras zveju, ir jauniešu jahtklubi ar mācību programmām, bet tās nav izmantojamas piekrastes zvejas zināšanu apguvei. Lūkojām saprast, kā šādas programmas raksta un kas to spēj

kvalitatīvi izdarīt.



I. Š.: – Uzrunājām Edgaru Kristapsonu, jaunu uzņēmēju no Pāvilostas, kurš beidzis jūrskolu un pats ir saistīts ar piekrastes zveju. Edgars ieteica biedrību “Latvijas Jūrniecības savienība”, kas uzreiz labprāt atsaucās. Cenu aptaujā otrs pretendents bija pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskais insti-

tūts BIOR. Aptaujā uzvarēja Latvijas Jūrniecības savienība. Nometnei domāto mācību programmu “Piekrastes zvejas gudrības” uzrakstīja trīs speciālisti, divi no tiem bija Liepājas Jūrniecības koledžas mācībspēki. Lai uzzinātu profesionāļu vērtējumu, uzaicinājām ar programmu iepazīties Kolkas piekrastes zvejnieku Gunti Otomeru, Latvijas Zivsaimniecības federācijas vadītāju Ēvaldu Urtānu un Edgaru Kristapsonu. Visi trīs lietpratēji, iesakot nelielus labojumus, programmu atzina par labu esam.

### – Kas programmā ir galvenais?

I. Š.: – Tajā ir iekļauti vispārīgi ar zivsaimniecību un tieši ar piekrastes zveju saistīti jautājumi, kā navigācija, aprīkojums uz kuģa un tā drošība, zvejas laivas un to tehniskais aprīkojums, Baltijas jūras ekosistēma, zivju resursi un sugu atpazīšana, drošības ievērošana zvejas laivā, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana, tiklu lāpīšana, mezglu siešana, zvejas rīku skatīšana darbībā u. tml., mācību saturā vairāk uzsverot praktisko prasmju lietošanu, pašiem darbojoties, lai veidotu izpratni par zvejnieku ikdienas darbu. Piemēram, sasiet konkrētu mezglu, lai varētu piesiet enkuru, lāpīt zvejas tīklu u. tml., arī iet jūrā.

G. A.: – Izstrādāto mācību programmu var izmantot skolas – ņemt par pamatu, lai izveidotu mācību programmu vai arī interešu izglītības programmu.



Turklāt mūsu projekta programmu var pielāgot pieaugušajiem mūžizglītībā, kurā būtisks aspekts ir cilvēku vajadzība iegūt zināšanas, prasmes un pieredzi, lai paaugstinātu vai pat mainītu kvalifikāciju atbilstoši savām interesēm. Pašvaldības savā teritorijā pašas drīkst šādu programmu licencēt.

– **Gunti, kāds ir jūsu, profesionāļa, vērtējums?**



G. O.: – Apsveicama jau ir pati iecere. Programma dod bērniem nepieciešamo priekšstatu par piekrastes zveju. Tur ir vispārīgas un konkrētas lietas, teorētiskā puse un arī praktiskā, kaut vai tīklu lāpšana. Šādā programmā neko vairāk arī nevajag. Ja kāds individuāli grib papildināt savas zināšanas, tad uz šīs bāzes to var darīt. Tāpat, ja to grib izvērst kāda skola par mācību vai interešu izglītības programmu, tad “Piekrastes zvejas gudrības” var kalpot par labu pamatu.

– **Kas ir jaunā projekta partneri?**

G. A.: – Tā kā projektā bija paredzēts iesaistīt skolēnus, tad izvērtējām, kādas piekrastes skolas uzrunāt. Latvijā ir zvejnieki, kas zvejo iekšējos ūdeņos, ir tāljūras zvejnieki, un ir piekrastes zvejnieki – gan līcī, gan atklātajā jūrā jeb Dižjūrā, kā mūsu pusē saka. Gribējām iesaistīt jaunāko paaudzi no tām piekrastes vietām, kur ir zvejnieki ar lielāku nozveju, tāpēc vispirms pievērsāmies Dižjūrai. Liepājas rajona partnerības cilvēkiem ir liela interese skolot jauno paaudzi, un tā ir teritorija no Lietuvas robežas līdz Pāvilostai. Ziemeļkurzemes partnerības piekraste aptver teritoriju no Jūrkalnes līdz Kolkas pagastam, ieskaitot. Interesi izrādīja arī biedrība “Talsu rajona partnerība” – šajā Latvijas piekrastē, Rojas un Mērsraga pagastu teritorijā, ir dzīva gan piekrastes zveja un ostas, gan tradīcijas. Tātad projektā ir pārstāvēta gan Dižjūra, gan arī līcis Kurzemes pusē, proti, skolas no šīs teritorijas.

– **Kā izraudzījāties nometnes dalībniekus?**

I. Š.: – Skolas izraudzījāties no projekta partneriem, no tiešās piekrastes: Mērsraga, Rojas, Kolkas, Tārgales, Vārves, Užavas, Pāvilostas, Rucavas, Nīcas, Kapsēdes un Vērgales. Lai uzrunātu skolēnus, mēs ZBA izstrādājām digitāli



aizpildāmas anketas ar jautājumiem. Sazinājāties ar skolu vadību, direktoriem, viņi tālāk uzrunāja klašu audzinātājus. Mums svarīgākais šķita pamatojums – gribējās uzzināt bērnu motivāciju piedalīties šādā nometnē.

## – **Kāpēc nometnei izraudzījāties Pāvilstu?**

I. Š.: – Partneru pārrunās tā tika atzīta par visvairāk atbilstošo. Pāvilsta atrodas visu projektā iesaistīto vietējās rīcības grupu administratīvo teritoriju aptuvenā Kurzemes piekrastes viduspunktā un atbilda svarīgākajiem priekšnosacījumiem: neliela pilsēta, vienlaikus ar vajadzīgo infrastruktūru – ostu un uzņēmējiem, kuriem ir laivas ar CSDD atļauju, lai nodrošinātu apmācāmo izbraukšanu jūrā. Teorētiskajām mācībām bija piemērotas telpas Pāvilstas kultūras namā, savukārt praktiskās nodarbības varēja norisināties gan šajās telpās, gan brīvā dabā Pāvilstas pludmalē vai ostā atkarībā no laikapstākļiem.

G. A.: – Uzlabojās arī epidemioloģiskā situācija. Programmas ieceres un izstrādes laikā mēs tikai cerējām uz labvēlīgām pārmaiņām. Pasniedzēji un bērni iepriekš bija testēti, un viņi visi dzīvoja “burbulī”.

## **PAR NOMETNES “BURBULĪ” NOTIKUŠO JAUTĀJU TĀS MĀCĪBSPĒKIEM UN DALĪBNIEKIEM**

**Sintija Alksne** no Latvijas Jūrnieceības savienības bija viena no trim nometnes mācībspēkiem un vienlaikus arī konkrētās mācību programmas “Piekrastes zvejas gudrības” autorēm. Sintija ikdienā ir navigācijas stūrmane uz naftas un ķīmijas tankkuģiem.

– **Man pašam bērībā vārds “komanda” saistījās tieši ar kuģa komandu, bet mūsdienās jau visi projekti sākas ar saskanīgas komandas izveidi. Lūdzu, īsumā iepazīstiniet ar “Piekrastes zvejas gudrību” pieaugušo komandu!**

– Mūsu komanda – es, Elīna Dimza un Nauris Upenieks – izveidojās, rakstot nometnei paredzēto programmu, un man ir liels prieks, ka programmas izveide savedusi mūs kopā. Arī Elīna un Nauris ar termiņiem “jūra” un “navigācija” ir uz “tu”. Abi pasniedz profesionālos mācību priekšmetus Liepājas Jūrnieceības koledžā, Nauris ir arī loču kapteinis. Mēs jau iepriekš pārrunājām savas lomas un atbildību, katrs zinājām savu sasniedzamo rezultātu. Zinājām, kuru nodarbību kurš vadīs, bet visi bija gatavi cits citam palīdzēt.

– **Vai meitenei izvēlēties tādu arodu – būt par naftas un ķīmijas tankkuģu navigācijas stūrmani – ir izņēmums vai arī tāds izņēmums, kas apstiprina likumu? Un vai tas var iedvesmot citas meitenes izraudzīties ar jūrnieceību vai zvejniecību saistītu profesiju?**

– Mana profesija nav ļoti izplatīta sieviešu vidū, tomēr to izraugās aizvien vairāk meiteņu. Tāds paraugs noteikti var iedvesmot meitenes, katrā ziņā – nebaidīties no jūras un ar to saistītajiem darbiem!

– **Kā jūs raksturotu nometnes dalībniekus?**



– Biju pat ļoti izbrīnīta par visu jauniešu ieinteresētību. Pirmajā dienā viņi šķita nedroši, bet jau otrajā visi atvērās, un teorētiskās un praktiskās nodarbības dalībniekus saliedēja. Mums kā pasniedzējiem bija liels prieks, ka jaunieši daudz ko gribēja uzzināt. Ar īpašu degsmi viņi mācījās sniegt pirmo palīdzību, orientēties jūrā pēc debess spīdekļiem un ieguva pirmo pieredzi zvejas kuģa vadīšanā uz kuģu simulatora. Tāpat bērni mācījās noteikt zivju sugas, apguva piekrastes zvejas rīkus un siet, mūsaprāt, svarīgākos četrus mezglus: kāpslīti, astotnieku ap objektu, buliņu un pavadoņmezglu. Par nometnes folkloru kļuva Naura teiktais, ka ikkatrs mezgls, ko sasien jūrnieris, ir jūrnierka mezgls. Īstenībā daži mezgli ir ļoti noderīgi arī uz sauszemes. Laika ierobežojuma dēļ mācījāmies tikai četrus mezglus; īstenībā to ir krietni vairāk, pāri par desmit.



– **Nometnē piedalījās gan zēni, gan meitenes, droši vien atšķirība bija arī iepriekšējā sagatavotībā. Vai tas netraucēja iet visiem kopsoli uz priekšu?**

– Nemaz! Tas ir dabiski, ka katram ir savas stiprās puses un tas, kas mazāk padodas. Nometnē man ļoti patika, ka tas dalībnieks, kurš noskaidroja, kas viņam labi veicas, labprāt palīdzēja mums, skolotājiem, mācību procesā, skaidrojot konkrētus jautājumus, uzdevumus tiem saviem vienaudžiem, kuriem tie tik labi nepadevās.

– **Tas jau ir jaunās kompetenču pieejas garā – sadarbība, pašvadīta mācīšanās!**

– Jā, tas palīdzēja mums un bija vērtīgi gan tiem, kas mācīja, gan tiem, kas mācījās. Mēs iepazīnām nometnes dalībniekus kā ļoti atvērtus, patīkamus jaunos cilvēkus.

– **Vai nometnes programmu saredzat kā tādu, ko var pielāgot un iemantot vispārīzglītojošās skolās?**

– Tas ir apsveicami, ka projekts pavēra iespēju radīt šādu programmu un ieinteresēt jauniešus. Ceru, ka tas ir tikai sākums. Ikvienam jaunam cilvēkam ir svarīgi laikus interesēties par savu nākamo arodu, un bieži vien to izvēlēties nav viegli. Tāpēc ir labi, ka jau pamatskolas noslēgumā pusaudži var kaut nedaudz ielūkoties kādā profesijā. Mēs varam tikai priecāties, ja kādam rodas interese par jūru, par piekrastes zveju. Nometnes pēdējā dienā pie manis



pienāca vairāki bērni un atzina, ka pēc šīm dienām ir pārdomājuši savu iepriekšējo izvēli un ka tagad viņi savu nākamo nodarbošanos redz saistībā ar zvejniecību. Tas mums, pieaugušajiem, sniedza lielu gandarījumu par ieguldīto darbu. Un gan jau vēl bija bērni, kuri nometnes laikā par to aizdomājās, saprata, ka tieši šajā nozarē var atrast sev piepildījumu.

Arī **Nauris Upenieks**, Latvijas Jūrniecības savienības biedrs un Liepājas Jūrniecības koledžas mācībspēks, piecas dienas līdztekus ar kolēģēm Elīnu un Sintiju mācīja piekrastes zvejas gudrības skolēnu nometnes dalībniekiem.



**– Ikdienā jūs mācāt jauniešus, sākot no 16 gadiem, un tālāk jau līdz pieaugušo vecumam. Kāds ir jūsu vērtējums par nometnes dalībniekiem, kas bija 13 līdz 15 gadus veci pusaudži?**

– Mēs, trīs pieaugušo komanda, iesaistījāmies jau no paša sākuma, veicot organi-

zatoriskos darbus, rakstot programmu, un nometnes laikā to visu centāmies īstenot darbā ar jauniešiem. Biju patikami pārsteigts, cik atvērti, motivēti un ieinteresēti ir gan zēni, gan meitenes. Nebija neviena, kas būtu sēdējis malā, neklausījies vai vispār negribējis līdzdarboties. Atbilstoši programmā paredzētajam pārrunājām navigācijas elementus, darbu ar kartēm, kā noteikt kuģa vietu, kursa līniju. Darbojāmies ar sekstantu. Nedaudz mācījāmies astro-navigāciju, kā vadīties pēc zvaigznēm, un to mazliet arī izmēģinājām praktiski. Tas, starp citu, ir svarīgi arī krastā, kaut vai mežā, lai, vadoties pēc saules, varētu noteikt savu atrašanās vietu. Stāstījām arī par kuģa telpām, par kuģa tehniskajiem līdzekļiem, radariem un eholotēm. Jā, tas viss notika ierobežotā laikā un tādēļ īpaši neiedziļinoties, tomēr iepazīstinājām bērņus ar pašu svarīgāko, radījām priekšstatu.

Kad nākamajā dienā jautājām par iepriekšējā dienā aplūkoto, pārliecinājāmies, ka visi ir uzmanīgi klausījušies un iesaistījušies, ko apliecināja arī pašu jauniešu jautājumi.

Nometnes dalībnieki arī darbojās ar simulatoru, vadot 65 metrus garu kuģi Liepājas ostā miglas apstākļos. Te īpaši svarīgs bija saskaņots komandas darbs, sadarbība, kā tam jābūt uz īsta kuģa. Katram bija savs pienākums. Viens bija stūres vīrs, cits darbojās ar elektronisko karti, ar radaru.

**– Līdztekus teorētiskajām mācībām bija praktiskās, arī došanās jūrā?**



– Jā, vispirms apgūvām teorētisko kursu. Nometnes dalībnieki iepazīs ar piekrastes zvejas kuģiem un to aprīkojumu, kā izmet tīklus jūrā, kā tīklus tīra. Nometnes ceturtajā dienā devāmies ekskursijā uz Liepāju. Stāstījām, ka senos laikos pa jūru brauca tikai ar buriniekiem, un arī mūsu jaunieši izbrauca jūrā ar veclaicīgu burinieku “Libava”.

### – **Kā jūs vērtējat iespēju nometnei domāto mācību programmu pielāgot vispārizglītojošās skolās?**

– Ļoti labi. Liepājas pamatskolās jau trešo gadu interešu izglītībā izmanto līdzīgu moduli, kas saucas “Jūras zinības” un ir orientēts uz tirdzniecības floti. Mūsu nometnei domātā programma fokusējas uz piekrastes zveju. Nešaubos, ka šo programmu var labi pielāgot skolām, tā jau ir ļoti tuvu pamatskolu vajadzībām.

Pēc nometnes uz īsu sarunu aicināju arī četrus no sešpadsmit tās dalībniekiem.

Valters Dēvics, Vērgales pamatskolas 9. klases (šopavasar beidza 8. klasi) skolēns:

– Man patīk makšķerēt diļos, ezeros un arī jūrā. Gribēju uzzināt kaut ko tuvāk par zvejniecību. Nometnē uzzināju daudz jauna – gan to, kā zvejo, gan par kuģa aprīkojumu, par īpašiem nosaukumiem. Tā, piemēram, kuģa virtuvi sauc par kambīzi, bet kuģa pavāru par koku. Pavisam labi bija braukt ar kuģi simulatorā, kas atdarina reālu braukšanu ar kuģi. Visa mūsu komanda ļoti labi darbojās, un man tur bija uzticēts īpašs, stūrmaņa, pienākums.

Reāli braukt jūrā arī bija labi, tomēr uz beigām mani drusku sāka mocīt jūras slimība. Par savas nākotnes profesijas izvēli vēl domāju. Vai tā varētu būt saistīta ar jūru? Pašlaik šķiet, ka braukt jūrā man laikam ir grūti.

Elēna Kniploka, Mērsraga pamatskolas 8. klases skolniece:

– Man nometnēs patīk piedalīties, tāpēc gribēju izmēģināt arī šādu. Ģimene ar jūrniecību neviens nav saistīts. Pie jūras gan dzīvoju, eju peldēties un labprāt makšķerēju. Viss, ko nometnē uzzināju, man bija jaunums – par bioloģiju, par kuģa uzbūvi, par Pāvilstas vēsturi. No mācībām grūtākais bija saprast karti, mācību par koordinātām, bet, kad galveno izpratām, tad jau bija viegli. Pasniedzēji mācēja mums labi pastāstīt, un arī ārpus mācībām ar viņiem bija







laba saskarsme. Ar kuģi jūrā braukt bija labi, tā gan man nebija pirmā reize. Man slikta dūša nepaliek! Nometnē ieguvu daudz jaunu draugu.

Par nākotnes profesiju domājot, man ir divi varianti: tiesību zinātnes un medicīna. Viss, kas saistīts ar jūru, ir interesants, bet pagaidām to uzskatu par hobiju.

Raivo Jankēvics, Nīcas pamatskolas 8. klases skolēns:

– Mani interesē jūra un makšķerēšana, tāpēc arī nolēmu aizpildīt anketu. Lielākās zivis, ko esmu noķēris, ir asari. Vispār man labāk patīk makšķerēt, ēst – mazāk. Nometnē piedalījās vēl divas manas klasesbiedrenes. Pārējos dalībniekus nepazīnu, bet jau pirmajā dienā visi sadraudzējāmies. Šajās piecās dienās uzzināju, kā ir būt zvejniekam, par dažādiem zvejošanas veidiem, kā noteikt maršrutu. No visām nodarbībām tieši mācība par kartēm un maršruta noteikšana šķita visgrūtākā, lai gan vienlaikus tas bija arī interesanti. Liepājā braucām jūrā. Ar tādu kuģi braucu pirmo reizi. Bija labi!

Par nākotnes izvēlēm vēl nemāku spriest. Ja skolā būtu līdzīga programma kā šī, varbūt varētu arī mācīties.

Mikus Līdums, Kolkas pamatskolas 9. klases skolēns:

– Dzīvoju piekrastē, Melnsilā. Gribēju uzzināt ko tuvāk par zvejniecību. Makšķerēt esmu pamēģinājis, un tas man ir iepaticies. Nometnē man patika gluži viss, vislabāk jau darboties ar simulatoru. Ļoti interesanti bija arī braukt jūrā ar īstu kuģi. Tā man bija pirmā reize. Viss bija ideāli, jūras slimība mani nemocīja. Apguvām kuģa aprikojumu, dažādus neparastus nosaukumus un kā to visu izmanto. Neesmu vēl īsti izlēmis, ar ko varētu nodarboties nākotnē, bet mana interese par zvejniecību pēc nometnes ir tikai palielinājusies. Labi ir arī tas, ka nometnē ieguvu daudz jaunu draugu.■

Alnis Auziņš,  
biedrības "Ziemeļkurzemes biznesa asociācija" sabiedrisko attiecību speciālists

# KUĢU VIRSNIEKU SKAITS PĒDĒJOS GADOS IR BIJIS STABILS

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā, pēc 2022. gada 1. janvāra datiem, ir reģistrēti 11 274 aktīvie jūrnieki (jūrnieki, kuriem ir derīgi profesionālo kvalifikāciju apliecinājoši dokumenti). No kopējā Latvijas jūrnieku skaita 10 294 (91%) ir sertificēti darbam uz tirdzniecības flotes kuģiem, 980 (9%) darbam uz iekšējo ūdeņu vai zvejas flotes kuģiem. Pēdējo gadu dati par jūrnieku nodarbinātību liecina, ka 62% no nodarbinātajiem tirdzniecības flotes jūrniekiem strādā uz kuģiem, kas reģistrēti trešajās valstīs, bet 38% uz kuģiem zem EEZ valstu karogiem, tai skaitā aptuveni 3% strādā uz kuģiem zem Latvijas karoga.

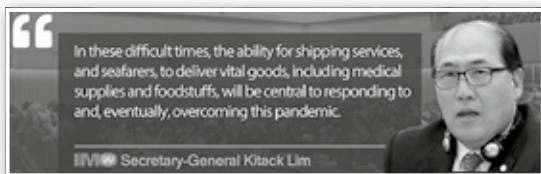
Vērtējot tirdzniecības flotes jūrnieku skaita izmaiņas, dati liecina, ka kuģu virsnieku skaits pēdējos gados ir bijis salīdzinoši stabils un 2022. gada sākumā bija 5660 kuģu kapteiņi un virsnieki, no kuriem 2647 ir kuģu vadītāji, 2620 kuģu mehāniķi un 393 elektromehāniķi un saldēšanas iekārtu mehāniķi. Ierindas jūrnieku skaits tirdzniecības flotē turpina samazināties, 2022. gada sākumā bija 4634 ierindas jūrnieki, no tiem 2344 klāja komandas jūrnieki, 1218 mašīntelpas komandas jūrnieki, bet 1072 – apkalpojošais personāls.



# IMO 2021. GADA PASAULES JŪRNICĪBAS TĒMA – “JŪRNIKI: KUĢOŠANAS NĀKOTNES CENTRĀ”

## JŪRNIKS VAR PACIEST UN IZTURĒT DAUDZ

Kuģu apkalpju maiņas krīzes augstākajā punktā uz kuģiem bija iesprūduši vairāk nekā 400 tūkstoši jūrnieku, kuri turpināja strādāt, kad viņu kontrakta laiks jau sen bija beidzies un darba laiks krietni pārsniedza to, ko starptautiskais regulējums uzskata par drošu. Lai gan apkalpju maiņas krīze vēl ne tuvu nav atrisināta, 2021. gada marta beigās IMO ziņoja, ka jūrā iesprūdušo jūrnieku skaits sarucis uz pusi, bet industrijas analītiķi brīdināja: ja turpināsies tāda nozares ievainojamība, bet starptautiskais regulējums nespēs operatīvi risināt situāciju, tas pavērs durvis jūrnieku aizplūšanai no kuģošanas industrijas.



IMO ģenerālsēkretārs K. Lims atzina, ka repatriācijas krīze nav beigusies, un aicināja valstu valdības atzīt jūrniekus par galvena-

jjiem darba ņēmējiem un noteikt viņiem prioritāti vakcīnu saņemšanai. “Līdz šim mazāk par sešdesmit valstīm ir atsaukušās mūsu aicinājumam noteikt jūrniekus par galvenajiem darba ņēmējiem,” sacīja K. Lims. “Esmu pārliecināts, ka vēl daudzas valstis vēlas to darīt, lai sekmīgāk risinātu šo krīzi un nodrošinātu taisnīgu attieksmi pret jūrniekiem, tostarp lai būtu iespējami jūrnieku pārvietošanās atvieglojumi no un uz darbu. Situācija ir jāuztver ļoti nopietni, jo vēl ejams tāls ceļš, pirms varēsīm atgriezties pie ierastā apkalpju maiņas režīma.

Tāpat aicinu iespējami ātrāk pieņemt vadlīnijas par vakcīnu sertifikāciju un ar vakcīnu atzīšanu saistītos protokolus, jo dažādu vakcīnu apstiprināšana pasaulē varētu vēl vairāk padziļināt jūrnieku krīzi. Tas ir vitāli svarīgi, jo jebkādi šķēršļi, kas ierobežo jūrnieku pārvietošanos, ko varētu radīt, piemēram, valstu valdību vakcīnu protokoli, kas noliedz tās vai citas vakcīnas efektivitāti, varētu sarežģīt jau tā saspringto situāciju saistībā ar apkalpju maiņu.”

IMO ģenerālsēkretāra komentāri sasaucas ar nozares pārstāvju bažām, ka Covid-19 vīrusa mutāciju pieaugums varētu radīt papildu ceļošanas ierobežojumus jūrniekiem, atkal izraisot krīzes saasināšanos. Tāpat pastāv bažas, ka valstis attiecībā pret jūrniekiem var piemērot nosacījumus, ar kādas firmas vakcīnu viņiem ir jābūt vakcinātiem. Šīs bažas lielā mērā apstiprina paziņojumi,



ka Ķīna atļaus savā valstī iebraukt tikai tiem jūrniekiem, kuri vakcinējušies ar Ķīnā ražoto *Sinovac* vakcīnu. "Ja vien atsevišķu valstu valdības neatkāpsies no savām protekcionisma politikas pozīcijām, kurās tās jau gadu atro-

das, un neļaus jūrniekiem patiešām brīvi pārvietoties, kā arī diktēs noteikumus attiecībā uz vakcinēšanos, tad diemžēl situācija varētu kļūt nekontrolējama," satraukumu pauda Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas ģenerālsekretārs Stīvens Kotons.

Kamēr turpinās apkalpju maiņas krīze, bet valstu valdības nespēj pieņemt svarīgus lēmumus attiecībā uz jūrnieku statusu, nosakot viņus par galvenajiem darbiniekiem, cietēji, protams, ir jūrnieki, jo tiek pārkāptas viņu tiesības, vispirms jau tās, ko paredz MLC konvencija.

## BUMBA AR LAIKA DEGLI

2020. gada 9. novembrī notika starptautisks vebinārs, kurā piedalījās Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF), Pasauls Jūrniecības universitāte (WMU), IMO, "Nautilus", vēl citas jūrniecības organizācijas, uzņēmēji, kuģošanas biznesa pārstāvji, kā arī aktīvie jūrnieki. Diskusijas bija veltītas WMU pētījumam par sistemātiskajiem pārkāpumiem jūrnieku darba un atpūtas stundu uzskaitē. Vebināra dalībnieki atzina, ka WMU pētījumā izgaismotā situācija ir katastrofāla, jo ziņojums atklāja, ka jūrniecības normatīvie akti attiecībā uz atpūtas un darba laiku tiek pārkāpti, gan pielāgojoties reālajai situācijai, gan arī ļaunprātīgi tos pārkāpjot. Šāda jūrnieku tiesību neievērošana ir bumba ar laika degli, jo tā var izraisīt nopietnus negadījumus, prasīt upurus, cilvēku dzīvības, kā arī nodarīt kaitējumu videi.

WMU prezidente Dr. Kleopatra Doumbija-Henrija Doumbija-Henrija uzsvēra, ka pētījums izgaismo strukturālo problēmu, ar kuru ikdienā sastopas kuģošanas nozare un kuru jo īpaši ir atkailinājusi pandēmija. "Ja šie jautājumi visdrīzākajā laikā netiks risināti, tad kuģošanas nozare var ciest lielus zaudējumus," sacīja Henrija.



Kleopatra Doumbija-Henrija.





Marks Dikinsons.

“Nautilus” ģenerāldirektors Marks Dikinsons atzina, ka viņš ir pārsteigts par to, cik profesionāls, autoritatīvs un visaptverošs ir WMU pētījums, bet pati pētījuma tēma un secinājumi viņu nepārsteidz, jo diemžēl jūrnieku tiesību pārkāpumi ir skaudra ikdiena.

Komentējot pētījumā atspoguļoto problēmu, ITF Kuģošanas drošības

komitejas priekšsēdētājs O. R. Malteruds uzsvēra, ka arodbiedrība vienmēr ir aktīvi iesaistījusies jūrnieku tiesību aizstāvēšanā. “Raugoties uz pētījumā izklāstītajiem faktiem, tiešām esmu sarūgtināts, jo tie vēl vairāk atklāja kuģošanas biznesa vājās vietas un to rutīnu, ar kuru diemžēl ITF inspektoriem ikdienas darbā nākas saskarties. Tas tiešām ir skumji, ka tik ļoti vajag pārliecināt un kauļēties ar kuģu īpašniekiem, karoga valstīm un visiem citiem, kad runa ir par jūrnieku tiesībām visplašākajā nozīmē, tai skaitā, protams, arī par pašsaprotamu MLC konvencijas prasību ievērošanu. Parasti pirmajā vietā nostājas finanses, uzsvāru liekot uz izmaksu iespējamu samazināšanu. Vienmēr atkārtojas viena un tā pati situācija, gluži kā spēle: kāds ir iespējami zemākais līmenis, uz kuru slēdzot kolektīvo darba līgumu, parakstīsies arodbiedrība? Šo ziņojumu es nosūtīšu visiem ITF inspektoriem, un mēs to vienmēr liksim galdā, kad būs runa par jūrnieku darba tiesībām. Ļoti skumji, ka pirmajā vietā tiek liktas kuģu īpašnieku un karoga valsts vajadzības un intereses, pieļaujot, ka cilvēks jau var paciest un izturēt gana daudz. Bet nevienam nevajadzētu aizmirst, ka šodienas apdraudējums kuģošanas drošībai rīt jau būs kļuvis par milzīgu risku. Es pat gribētu teikt, ka kuģi ir kā milzīgas sprādzienbīstamas bumbas.”

## PĀRMAIŅAS NAV TIK ĀTRĀS, KĀ VARĒTU VĒLĒTIES

IFSMA prezidents Džims Skorers “IFSMA Newsletter” raksta: “Arī 2021. gada sākumā mēs joprojām esam smagi skarti no Covid-19 pandēmijas. “The International Chamber of Shipping” (ICS) un ITF visas jūrniecības nozares vārdā aktīvi iestājas par to, lai jūrniekus un jūrniecības nozares krasta darbiniekus val-



Džims Skorers.

stu valdības noteiktu par galvenajiem darbiniekiem (*keyworkers*) un ierīndotu viņus vakcīnu saņēmēju prioritāšu sarakstā, kas ļautu izvairīties no tādas apkalpju maiņas krīzes, kādu nozare piedzīvoja 2020. gadā. Šis ir vitāli svarīgs jautājums tieši tagad, kad parādās jaunas vīrusa mutācijas Brazīlijā, Dienvidāfrikā un Apvienotajā



Karalistē, kuru dēļ daudzas valstis atkal nosaka jaunus, stingrākus pārvietošanās ierobežojumus. Piemēram, Filipīnās pašlaik noteiktie ierobežojumi liedz Filipīnu ostās veikt apkalpju maiņu 35 valstu jūrniekiem, AK aizliedz veikt apkalpju maiņu jūrniekiem no Dienvidamerikas, arī ASV nosaka stingrākus ierobežojumus. Ja vēlamies saglabāt globālo tirdzniecību, ņemot vērā arī pieaugošo nepieciešamību pēc vakcīnu un medicīnas piederumu nepārtrauktas piegādes, ko nodrošina tieši jūrnieki, tad viņi ir jāuzskata par galvenajiem darbiniekiem un jāizdara arvien lielāks spiediens uz valstu valdībām. Lai gan IFSMA, ICS un ITF cieši sadarbojas un mēģina panākt progresu jūrnieku problēmu risināšanā, diemžēl valstu valdības ir tik ļoti aizņemtas ar savām ambīcijām un savām prioritātēm, ka jūrnieku repatriācijas un vakcinēšanas jautājumus projām nav izdevies sakārtot.

Kā Starptautiskās Kuģu kapteiņu asociāciju federācijas prezidents vēlos izteikt pateicību visiem jūrniekiem, kuri, neskatoties uz sarežģītajiem darba apstākļiem, nenoteiktību un apdraudējumu veselībai, turpina savu darbu, es pat teiktu – misijas pildīšanu.”

No 2021. gada 25. līdz 29. janvārim Davosā notika Pasaules ekonomikas forums, kura dalībnieki saņēma 400 starptautiskās jūrniecības profesionālo un nevalstisko organizāciju, kā arī uzņēmēju parakstītu dokumentu “The Neptune Declaration”, kurā īpaši tika uzsvērta jūrnieku loma globālās tirdzniecības nodrošināšanā un izteikts aicinājums pasaules valstu līderiem aktīvāk iesaistīties jūrnieku noteikšanā par galvenajiem darbiniekiem.

Komentējot “The Neptune Declaration”, IMO ģenerālsekretārs K. Lims teica: “Man ir liels gandarījums, ka jūrniecības nozare, pieņemot šo deklarāciju, ir spējusi vienoties par kopīgiem principiem, lai iespējami drīzāk un sekmīgāk varētu atrisināt apkalpju maiņas krīzi, ko diemžēl līdz šim vēl nav izdevies paveikt.”

2021. gada februāra vidū IMO Kuģošanas drošības komiteja savā attālinātajā sanāsmē videokonferences formātā diskutēja par pašreizējo pandēmijas situāciju un to, kā tā ietekmē darbu jūrā un jūrniecības krasta dienestos. Kā atzīst IFSMA prezidents, diemžēl attālinātās diskusijas, ņemot vērā atšķirīgās laika joslas, nav bijušas produktīvas un nav ļāvušas izskatīt virkni svarīgu jautājumu, tāpēc lielas cerības tiek saistītas ar maijā plānoto Kuģošanas drošības komitejas sēdi, kas, iespējams, varētu notikt klātienē.

Neskatoties uz jūrniecības nozares un IMO centieniem noregulēt jūrnieku jautājumu, tie tomēr nav devuši vērā ņemamu rezultātu. Ne IMO izdotie protokoli, ne aicinājumi valstu valdībām atzīt jūrniekus par *keyworkers*, lai risinātu repatriācijas jautājumus un apkalpju maiņas krīzi, nav vainagojušies ar panākumiem un spējusi atrisināt problēmu. Tāpēc kruinga kompānijas “Danica Crewing” izpilddirektors Henriks Jensens bez optimisma atzīst: “Es novērtēju starptautisko sadarbību un tās pūles, kas ir veltītas, lai kopīgi vienotos un sagatavotu šo lielisko





"The Neptune Declaration" dokumentu, bet diemžēl jāteic, ka jūrnieku problēmu atrisināšana varētu būt tālākas nākotnes sapnis, jo realitāte ir tāda, ka katra valsts, katra valdība, katra lidosta un pat aviokompānija izdod savus noteikumus, tāpēc nedomāju, ka tuvākajā laikā varam sagaidīt, ka visi šie atsevišķie satelīti varētu apvienoties. Mums jābūt realīstiem, tāpēc jāgatavojas vēl daudziem grūtiem mēnešiem, kas mums ir priekšā. Uzskatu, ka jūrniecības nozare var piedzīvot jaunu, vēl dziļāku apkalpju maiņas krīzi nekā 2020. gada pavasarī. Lai gan tas ir bijis dārgi un sarežģīti, aizvadītā gada laikā un arī tagad nozare ir mēģinājusi pielāgoties pārvietošanās ierobežojumiem, bet mēs šodien redzam virkni jaunu šķēršļu un pārvietošanās ierobežojumu jūrniekiem. Arvien biežāk saskaramies arī ar dažiem nopietniem jautājumiem saistībā ar jūrnieku veselību un kuģošanas drošības riskiem. Piedevām klāt nāk jauni riski, piemēram, jaunās koronavīrusa mutācijas, kas rada lielāku apdraudējumu jūrniekiem, jo apkalpes loceklis var inficēties pa ceļam un pārnest infekciju uz kuģa, bet, ja uz kuģa izplatās slimība, tad tā ir ļoti nopietna situācija, kaut vai tāpēc, ka uz kuģa nevar nodrošināt pietiekamu medicīnisko aprūpi, bet krasta palīdzība ne vienmēr ir iespējama."

## **KO DARĪT AR SPRIEDZI UZ KUĢA?**

Kompānijas "Sleep and Fatigue Research" (SAFR) dibinātājs un izpilddirektors Džeimsons Edens izmanto modernās tehnoloģijas, lai monitorētu un pārvaldītu kuģa apkalpes nogurumu. Viņa kompānija šajā jomā jau uzkrājusi pieredzi, strādājot aviācijas, autotransporta, neatliekamās medicīnas dienesta un citu nozaru noguruma riska pārvaldībā.

Vairāku gadu pētījumi apstiprina sen zināmu patiesību un pārliecinoši pierāda, ka miega trūkums un ilgstošs nogurums ir galvenie faktori, kas ietekmē kuģošanas drošību un izraisa negadījumus jūrā. Lai labāk izprastu negadījumu cēloņsakarības, Starptautiskais Kuģu īpašnieku klubs sadarbībā ar SAFR realizē projektu, kura mērķis ir noskaidrot, vai jūras vidē būtu izmantojamas modernās tehnoloģijas, lai kuģošanas kompānijas spētu sekot un noteikt jūrnieku noguruma iemeslus un noguruma pakāpi. Šāds monitoringa varētu palīdzēt mazināt kuģošanas drošības riskus un apdraudējumu jūrnieku veselībai.

Pētījumi apliecina, ka nogurums ir problēma numur viens, kas ne tikai apdraud cilvēka veselību un pazemina viņa dzīves kvalitāti, bet arī vistiešākajā veidā ietekmē cilvēka pieļauto kļūdu līmeni un nelaimes gadījumu smagumu. Tas visnotaļ ietekmē cilvēka spēju pieņemt lēmumus un rīkoties ārkārtas situācijā, kā arī vēl daudz ko citu, piemēram, vai cilvēks ar savu darbu ir apmierināts un vēlas palikt šajā profesijā.

Zinātniski pierādīts, ka cilvēki, kuri naktī guļ mazāk nekā piecas stundas, trīs reizes biežāk iekļūst negadījumos. Pēc 17 stundām intensīvā darbā cilvēka reakcija pavājinās – līdzīgi kā cilvēkam, kurš pārsniedz ātrumu, būdams alkohola reibumā. Ir pierādīts, ka miega trūkums nav hronisku slimību, insulta,



aptaukošanās, diabēta, depresijas, vēža un vēl daudzu slimību izraisīts sindroms, bet gan tieši miega trūkums un miega kvalitāte ir šo slimību cēlonis.

SAFR izstrādātā miega kvalitātes diagnosticēšanas metodika ļauj uzlabot izpratni par miega kvalitātes lomu un proaktīvi pārvaldīt noguruma riskus. Par vienu no būtiskiem riskiem tiek atzīts tas, ka cilvēkam pirms darba maiņas ir bijis pārāk maz atpūtas stunda. Četrus nedēļu pētījums atklāja, ka daudzi kuģa apkalpes locekļi vismaz vienu reizi pirms savas maiņas gulējuši mazāk par četrām stundām, bet bija tādi, kuri vismaz vienu reizi četrās nedēļās gulējuši mazāk par divām stundām. Diemžēl paši jūrnieki bieži vien neatzīst, ka ir noguruši, vai arī domā, ka nogurums nekādā veidā neietekmē viņu darba kvalitāti, bet zinātnieki ir pārliecināti, ka tieši jūrnieku nogurums ir drauds kuģošanas drošībai.

Pētījuma autori ironizē, ka jūrniekiem, par laimi, ir iespējams izvairīties no noguruma, taču tas nav atkarīgs no viņiem pašiem, bet gan no viņu darba devējiem.

## LAI JŪRNICI JUSTOS LABĀK UN DROŠĀK

Pat vislabākajos apstākļos darbs jūrā nav viegls, bet koronavīrusa pandēmijas apstākļos jūrnieki ir kļuvuši par situācijas ķilniekiem. No vienas puses, viņi ir pakļauti apgrūtinošām procedūrām, spiesti samierināties ar pārstrādātu kontrakta laiku un veselības apdraudējumu, bet, no otras puses, viņiem nemaz nav citas izejas, jo tas taču ir viņu darbs, iztikas avots pašam jūrniekam un arī viņa ģimenei. Lai gan pieklājīgs atalgojums ir laba motivācija samierināties, saņemties un izturēt, tomēr nauda dzīvē nav gluži viss, kas cilvēkam ir vajadzīgs. Palasot jūrnieku komentārus dažādos portālos, rodas sajūta, ka atmosfēra tiesām ir nokaitēta, daudzi atzīstas, ka apsver iespēju pamest darbu jūrā, bet tas nozīmē, ka starptautiskajai jūrniecības nozarei, kuģu īpašniekiem, IMO un profesionālajām organizācijām ir jārēķinās, ka nozare var piedzīvot vēl lielāku profesionālu speciālistu trūkumu, nekā tas ir tagad, tāpēc jābūt stratēģijai, kā motivēt jau esošos jūrniekus nepamest profesiju un kā popularizēt jūrnieka profesiju, lai ieinteresētu jauniešus to izvēlēties. Varbūt pat nav jādodomā par stratēģiju, kā motivēt, bet gan par stratēģiju, ko reāli darīt, lai jūrnieki tiešām kļūtu par galvenajiem darbiniekiem.

Ir pagājis gads, kas līcis cilvēkiem izolēties, nesatikties, aizsegt seju, nepaspiest roku, nereti otru uzskatot par apdraudējumu veselībai, kas vēl jo sarežģītākos apstākļos ir nolīcis jūrniekus. Pandēmijas laiks ir līcis pārdomāt arī daudzas šķietami pašsaprotamas lietas, kas jaunajos apstākļos, izrādās, vairs nav nemaz tik pašsaprotamas. Būsim godīgi, dzerot rīta kafiju, mēs taču nedomājam, kā kafija nonāk mūsu krūzē. Katru dienu par to domāt, protams, būtu diezgan stulbi un pārspīlēti, bet reizēm tomēr vajadzētu aizdomāties un apjaust, ka par to lielā mērā varam būt pateicīgi tieši jūrniekiem.■

Sagatavoja Anita Freiberga



## LATVIJAS KAPTEINIS DAINIS ROKJĀNIS KOPĀ AR KUĢA "MTM AMSTERDAM" APKALPĪ IZGLĀBJ 10 JAMAİKAS ZVEJNIEKUS

**2021. gada 15. jūlijā tirdzniecības kuģis "MTM Amsterdam", kas bija ceļā no Jamaikas uz Gvatemalu, izglāba desmit zvejniekus, kuri desmit dienas, kopš apgāzās un nogrima zvejas kuģis "Falling Star", bija atradušies glābšanas laivā jūrā. Tikai dienu pirms laimīgās izglābšanas, nesagaidījis palīdzību, nomira zvejas kuģa kapteinis, un viņa mirstīgās atliekas nācās atdot jūrai. Izglābtie zvejnieki zināja stāstīt, ka četri zvejnieki aizgāja bojā kopā ar kuģi.**

Uz kuģa "MTM Amsterdam" izglābtajiem zvejniekiem tika sniegta pirmā medicīniskā palīdzība, un tad, kad ieradās glābšanas kuģis, tas viņus nogādāja Roatanā, kur tika nodoti mediķu aprūpē.

Jamaikas omāru zvejas kuģis "Falling Star" nogrima 6. jūlijā, bet sakari ar kuģi pazuda, kad tas atradās 30 jūdzes uz rietumiem no Pedro sēkļa. Kuģa un tā apkalpes meklēšanā iesaistījās seši Jamaikas krasta apsardzes kuģi, kā arī glābšanas dienesti no Hondurasas, Nikaragvas, Kolumbijas un Kaimanu salām, tāpat glābšanas operācijā piedalījās arī citi zvejas kuģi un brīvprātīgie. Lai arī bija izvērsta aktīva un plaša glābšanas operācija, glābējiem neizdevās atrast nelaimē nonākušos, vienīgais, ko glābējiem izdevās atrast, bija kuģa un omāru slazdu atlūzas.

Pēc sekmīgās glābšanas operācijas, ko veica tankkuģa "MTM Amsterdam" apkalpe, izglābjot 10 cilvēkus, Singapūras ostas pārvalde (SPA) izteica pateicību





un atzinību Singapūrā reģistrētā kuģa "MTM Amsterdam" kapteinim un apkalpei. "Izsakām atzinību "MTM Amsterdam" kapteinim un apkalpei par pašreizējo rīcību, glābjot cilvēkus. Profesionāli darbojoties, viņi izglāba desmit cilvēkus un sniedza humāno palīdzību."

Kapteinis Dainis Rokjānis no Singapūras ostas pārvaldes saņēma personīgu pateicību, ko parakstījis SPA direktors Čeahs Auns Auns: "Singapūras ostas pārvaldes vārdā vēlos pateikties jums un "MTM Amsterdam" apkalpei par veiksmīgo 10 cilvēku glābšanas operāciju. Jūs un jūsu apkalpe rīkojāties augsti profesionāli, sniedzot visu nepieciešamo palīdzību saskaņā ar SOLAS konvencijas V nodaļu. Vēlreiz izsaku mūsu sirsnīgāko atzinību par jūsu profesionālo rīcību un nenovērtējamo darbu jūrā."

## LĒMUMI, KAS BALSTĪTI DZĪVES VĒRTĪBĀS

*Kapteinis Dainis Rokjānis par sevi saka, ka ir Latgales zēns, kurš piepildījis savu sapni kļūt ne tikai vienkārši par jūrnīku, bet par profesionālu jūrnīku, kurš ar pilnām tiesībām var stāvēt uz kapteiņa tiltiņa. Viņš mērķtiecīgi ir gājis izvēlēto ceļu: nu jau 30 gadus iet jūrā, no tiem 20 gadi nostrādāti uz kapteiņa tiltiņa.*

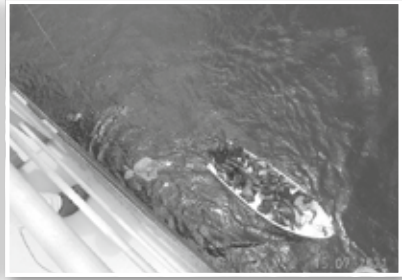


Dainis Rokjānis.

"Ja kāds saka, ka ir kaut ko sasniedzis, tad viņš apstājas savā izaugsmē, jo visu apgūt nekad nav iespējams, katrā laikā rodas savi izaicinājumi, mainās prasības un attīstās tehnoloģijas. Visu laiku zināšanas ir jāpapildina, un tas pilnā mērā attiecas arī uz kapteiņa amatu, lai katru situāciju spētu izanalizēt, lai panāktu *Safety of the Human* – cilvēku drošību, kas pēc būtības ir pirmais un pats svarīgākais bauslis, kas jāievēro, strādājot jūrā," saka kapteinis Rokjānis.

**– Varat teikt, ka, izglābjot desmit cilvēku dzīvības, vistiesākajā veidā esat ievērojis šo bausli.**

– Katram dzīvē ir jāpaveic kāds labs darbs, un varbūt mans dzīves ceļš un darbs jūrā ir bijis vajadzīgs tieši tāpēc, lai šie cilvēki tiktu izglābti. Un varbūt tieši šis gadījums ir apliecinājums tam, ka mana profesionālā izaugsme nav bijusi veltīga. Nenoliegšu, ka ikvienā situācijā uz kuģa izšķiroša nozīme ir tam, kā kapteinis pārvalda situāciju, organizē apkalpi un spēj pieņemt lēmumus. Mana kuģa apkalpe, precīzi izpildot visus manus norādījumus, spēja apliecināt katra



atsevišķa apkalpes locekļa un visas komandas profesionālās spējas. Mums kopā izdevās kvalitatīvi veikt savu darbu un izglābt desmit cilvēkus. No nelaimes brīža, kad nogrima zvejas kuģis "Falling Star" un glābšanas dienesti, kuriem bija gan tehniskās, gan cilvēkresursu iespējas, uzsāka cietušo zvejnieku meklēšanu, bija pagājušas desmit dienas, bet visi glābšanas darbi bija nesekmīgi, jo neizdevās atrast nelaimē nonākušos, pat radaros viņus nevarēja ieraudzīt. Kā vēlāk teica paši glābēji, jau pēc nedēļu ilgas meklēšanas viņi bija zaudējuši cerību atrast zvejniekus.

**– Kā tas bija iespējams, ka tieši jūsu kuģis atrada adatu siena kaudzē, šo mazo laiviņu milzīgajos ūdens plašumos?**

– Laikam jau tā ir likteņa zvaigzne, kas vada cilvēku, un, iespējams, dzīvē tā var notikt tikai vienu reizi. Mēs gājām no izkraušanas ostas Jamaikā uz Gvatemalu pēc kravas, un gadījās tieši tā, ka nelaimē nonākušie atradās mūsu maršrutā, gandrīz uz mūsu kursa līnijas. Sardzes virsnieks uz tiltiņa bija pamanījis laivu ar cilvēkiem, ne jau radaros vai uz ekrāna, bet fiziski viņus ieraudzījis, un ne jau mēs šo laivu speciāli meklējām, bet sardzes virsnieks profesionāli pildīja tās prasības, kas uz kuģa ir stingri noteiktas. Vienmēr esmu uzsvēris un bez atkāpēm prasījis no saviem padotajiem, ka, pildot sardzes pienākumus, jāļūkojas ne tikai radaros, bet jāseko visam un jāredz viss, kas notiek apkārt kuģim, pat tad, ja ejam atklātos ūdeņos, kur nav lielas kuģu kustības intensitātes. Konkrētais gadījums lieliski apliecina, ka šāda prasība atmaksājas. Ieraugot laivu ar



cilvēkiem, sardzes virsnieks nekavējoties izsauca mani, jo viņam bija jautājumi: ko šie cilvēki dara atklātā jūrā, kāpēc viņi māj ar rokām, kā viņi šeit nokļuvuši? Sardzes virsniekam par esošo situāciju bija radušās šaubas, bet šaubīšanās ir laba lieta, jo tā mudina rīkoties un visu noskaidrot. Vajadzēja pieņemt lēmumu. Ieskatījāties internetā, kur atradām informāciju par nogrimušo zvejas kuģi, nelaimē nonākušajiem cilvēkiem un nesekmīgajiem meklēšanas un glābšanas pasākumiem. Tā kā jūrās notiek daudz pirātu uzbrukumu, tikai loģiski, ka šādas situācijas tiek uztvertas piesardzīgi, visam pieiet ar šaubām un bažām.

**– Jums bija aizdomas, ka tā varētu būt pirātu izspēlēta situācija?**

– Šādu iespēju nevarēja izslēgt. Arī menedžmenta kompānija uzdeva jautājumu, vai esmu pārliecināts, ka tie nav pirāti. Pateicoties pieredzei, noorientējos situācijā. Mana iekšējā pārliecība, kas balstīta pragmatiskā situācijas novērtēšanā, teica, ka šie cilvēki tiešām ir tie, kuriem nepieciešama palīdzība, un ka viņi ir jāglābj. Jau astoņus gadus esmu strādājis šajā reģionā, daudz esmu kuģojis Karību reģionā un Meksikas līcī, tāpēc zinu, ka te pirātisma gadījumi pielīdzināmi nullei, un tie patiešām retie gadījumi vairāk ir saistīti ar sīkām zādzībām. Piemēram, kad ostā kāds iekļūst kuģī un nozog jūrniecek privātas mantas. Lai pieņemtu galīgo lēmumu, protams, liela nozīme ir iespējami vispusīgai informācijai, kas kalpo par papildu argumentu.

**– Kad notiek šādi ārkārtas gadījumi, kādas ir kapteiņa pirmās darbības un rīkojumi?**

– Vispirms izsludināju trauksmi un uzcēlu kājās apkalpi, tiltiņa virsnieki veica noteiktās darbības, kas jāpilda, kad ir izsludināta trauksme. Īsā laikā apkopojām visu iespējamo informāciju, kas nepieciešama, lai pieņemtu lēmumu. Darba pieredze kapteinim ļauj izstrādāt tos standartus, pēc kuriem viņš strādā, un šajā gadījumā mans pieņemtais lēmums atbilda manas dzīves vērtībām – cilvēka dzīvība ir pirmajā vietā. Šo principu pilnā mērā apzinājos un ievēroju, gan domājot par cilvēkiem mazajā glābšanas laiviņā, gan par saviem apkalpes locekļiem. No internetā pieejamās informācijas uzzinājām, ka zvejas kuģis, nespējot







turēties pretī vētrai, bija nogrimis pie Jamaikas krastiem, bet glābšanas dienesti nesekmīgi meklē nelaimē nonākušos zvejniekus, kuri varētu atrasties glābšanas laivā un dreifēt okeānā. Tagad kādus četrus metrus gara glābšanas laiviņa ar nelaimē nonākušiem cilvēkiem bija mūsu kuģa ceļā.

**– Vai es pareizi saprotu, ka jūsu kuģis neveica nekādus meklēšanas manevrus un pat nenovirzījās no sava kursa?**

– Gandrīz nemaz nenovirzījāmies. Tikai apmēram vienu jūras jūdzi, lai izglābtu cilvēkus laivā. Daudzi man uzdeva jautājumu, kur mēs ceļojām, lai atrastu šo laivu? Nekur! Mēs palikām uz sava kursa vadlīnijas.

**– Vai šādos gadījumos, lai pieņemtu lēmumu glābt cilvēkus, ir jāsazinās arī ar krasta dienestiem?**

– Jā, tas ir jādara. Kad notiek kādi starpgadījumi, un arī šis konkrētais notikums vērtējams kā incidents, ir jārikojas atbilstoši protokolam – uz kuģa jāizsludina trauksme un kapteiņa vadībā jāveic situācijai atbilstošas darbības, jāsazinās ar tuvāko glābšanas dienestu – MRCC centru, tāpat jāsazinās ar savu menedžmenta kompāniju, lai ziņotu par situāciju. Katram kuģim ir reisa uzdevums – nogādāt kravu no punkta A uz punktu B, bet situācija, kādā bijām iesaistīti, nav standarta situācija un nav saistīta ar kuģa komerciālo ekspluatāciju, tāpēc jārikojas atbilstoši noteiktajam standartam, tomēr vienmēr jāatceras, ka pirmajā vietā ir *Safe Human Life*, tātad cilvēku dzīvības. 2021. gads šo prasību nav atcēlis, tāpēc, ja notiek šāda vai cita veida incidents, jebkuram kapteinim ir jārikojas un jāpieņem tieši tādi lēmumi, kādi nepieciešami, lai glābtu cilvēkus. Jau tad, kad izglābtie bija uz mūsu kuģa un sazinājāmies ar tuvāko MRCC centru, mums vairākas reizes pārjautāja, vai tiešām esam pārliecināti, ka izglābtie varētu būt zvejnieki no nogrimušā zvejas kuģa. Izglābtie runāja spāņu valodā, daži no viņiem bija tik novārguši, ka tikko spēja uzrakstīt savu vārdu, bet visi uzvārdi sakrita, un tās tiešām bija meklēšanā izsludinātās personas. Papildu pierādījums bija glābšanas laiva ar numuru un kuģa nosaukumu. Zvejnieki stāstīja, ka četri no piecpadsmit gāja bojā kopā ar kuģi. Deviņas dienas viņi laivā bijuši vienpadsmit, tikai dienu, pirms viņus izglābām, nomiris viņu kapteinis un ticis atdots jūrai. Tomēr vislielākais brīnums bija tas, kā tik lielā svelmē, kad valdīja aptuveni četrdesmit piecu grādu karstums, tie desmit spēja izdzīvot.

Vispirms, protams, cilvēkiem sniedzām pirmo medicīnisko palīdzību, trīs no izglābtajiem bija ļoti smagā stāvoklī. Kad tuvākās salas administrācija atsūtīja glābšanas kuģi, glābšanas dienesta ļaudis atzina, ka viņi vairs nebija ticējuši iespējai glābt cilvēkus, jo situāciju uzskatījuši par bezcerīgu. Taisnību sakot, šie cilvēki tiešām bija atgriezušies no viņpasaules, jo vienmēr ir zināms laika limits, kurā cilvēku vispār var izglābt, un viņiem šis laika limits jau bija beidzies. Kad izglābtos no sava kuģa pārcēlām uz glābšanas kuģi, viņi visi raudāja, jo arī pašī, visticamāk, vairs nebija cerējuši uz izglābšanos. Tikpat emocionāla bija arī mūsu kuģa apkalpe, jo apzinājās notikušā dziļāko jēgu – cik svarīga ir cilvēka



dzīvība un reizē cik tā var būt trausla. Bet mana zvaigzne laikam lika nonākt mūsu kuģim tieši tajā laikā un tajā vietā, lai izglābtu cilvēkus.

**– Pēc notikumu laimīga iznākuma šāda emocionāla pacilātība ir saprotama, bet kāda bija apkalpes reakcija pirms glābšanas akcijas?**

– Pirms glābšanas operācijas apkalpes noskaņojums un attieksme, taisnību sakot, nebija viennozīmīga, bija tādi, kas domāja, ka labāk neiesaistīties: kapteini, labāk dodamies savās gaitās. Bet es uz to atbildēju, ka mana pārliecība un iekšējā balss saka: cilvēki ir jāglābj, un man ir jāpilda kapteiņa pienākums, kas liek glābt cilvēkus, jo jūrā pirmajā vietā tiek likta cilvēka dzīvība. Daži no apkalpes vēlāk atzinās, ka viņiem ticība radās tad, kad redzēja, cik pragmatiskas un noteiktas ir manas darbības, rīcība un lēmumi. Uz kuģa vienmēr mēdzam teikt: visam jābūt paveiktam profesionālā līmenī, tāpēc man nemaz nebija tiesību pieļaut, ka apkalpe kaut mirkli apšaubā manu lēmumu profesionalitāti.

Daudzi brīnījās arī par to, ka glābšanas operācijas laikā ar savu lielo kuģi piegājām klāt laiviņai tik tuvu, ka varējām izmest līni un ar striķi pievilkt viņus klāt mūsu kuģim. Parasti šādu operāciju laikā no kuģa tiek nolaista glābšanas laiva, bet šoreiz tas nebija nepieciešams.

**– Tad jau glābšanas operācijai un šādiem manevriem bija piemēroti laika apstākļi?**

– Laika apstākļi jūrā nekad nav ideāli, bet glābšanas laikā tie bija tik labvēlīgi, lai bez jebkādam grūtībām paceltu cilvēkus uz mūsu kuģa un visbeidzot



izceltu arī glābšanas laivu. Un tieši tikpat viegli bija arī nodot cilvēkus glābšanas kuģim. Visi procesi notika tik ātri, ka no brīža, kad zvejniekus atradām un paņēmām uz sava kuģa, līdz brīdim, kad nodevām viņus glābēju rokās, pagāja tikai nepilnas piecas stundas. Laimējās arī, ka vieta, kur atradām cietušos, bija vien kādas simt jūdzes no tuvākās salas, tāpēc glābšanas kuģis varēja operatīvi ierasties. Droši vien, ka tā dzīvē var notikt tikai vienu reizi.

**– Vai arī kuģošanas kompānijas krasta dienesti bez šaubīšanās piekrita jūsu lēmumam par cilvēku glābšanu, vai tomēr lūdza šo lēmumu kārtīgi pārdomāt un apsvērt?**

– Kad krasta dienestam sniedzām visu mūsu rīcībā esošo informāciju par laivu un tajā esošajiem cilvēkiem, krasta amatpersonas pat lūdza mūs rīkoties, lai varam izglābt šos cilvēkus. Man kā kapteinim tika dotas pilnvaras un rīcības brīvība pieņemt lēmumus, jo, visticamāk, viņi bija pārliecināti, ka, pamatojoties uz savām zināšanām, spēšu pieņemt pareizus un izsvērtus lēmumus. Kad kompānija analizēja mūsu darbības, viņu atzinums bija, ka kapteinis pieņēmis situācijai atbilstošus lēmumus, bet kolēģi uz kuģa teica, ka pozitīvā nozīmē ir šokā par manām spējām rīkoties. “Kapteini, tu parādīji visu, ko proti, mēs vēlamies tev līdzināties,” viņi teica.

**– Šāds novērtējums no kolēģu puses noteikti deva vēl dubultu gandarījumu.**

– Man lielākais gandarījums ir izglābtie cilvēki. Nākamgad būs trīsdesmit gadu, kopš eju jūrā, bet šoruden svinēšu piecdesmit piekto dzimšanas dienu, un šī laikam ir labākā dāvana, ko varēju saņemt.

**– Ari jūs desmit cilvēkiem esat uzdāvinājis iespēju dzīvot.**

– No profesionālā viedokļa raugoties, protams, ir iekšējs gandarījums, ka dzīvē esmu izdarījis labu darbu. Palīdzēt cilvēkiem un glābt cilvēku dzīvības jūrā vai krastā, tas vienkārši ir jādara.

**– Kas notiek pēc tam, kad kuģis ir bijis nestandarta situācijā, vai par notikušo jāraksta kādas īpašas atskaites?**

– Kā kapteinis esmu uzrakstījis savu redzējumu par situāciju, par to, kāpēc rīkojos tā, ko darīju un kādas komandas devu apkalpei. Gandrīz pa minūtei detalizēti visu aprakstīju un atskaiti iesniedzu menedžmenta kompānijai. Tā kā kuģis iet zem Singapūras karoga, atskaite ir nodota arī karoga valsts administrācijai. Un arī viņi ir izanalizējuši situāciju un manas darbības atzinuši simt procentu par pareizām.

**– Klausoties jūsu teiktajā, secinu, ka pat tādos gadījumos, kad situācija šķiet nepārprotama – cilvēki jāglābj, tomēr pastāv bažas un risks, ka viss varētu izrādīties savādāk, nekā šķita.**

– Tagad jūrā tiešām pastāv liels apdraudējums drošībai, bet ekonomiskā situācija daudzu nabadzīgo valstu cilvēkus novedusi līdz izmisumam, piedevām situāciju vēl ļaunāku padara Covid-19 pandēmijas ietekme. Ir reģioni, kur



šo iemeslu dēļ valda liela patvaļa gan no valsts institūciju, gan arī no vienkāršo cilvēku puses. Daudzi par savu mērķi izvēlas kuģi un pieņem lēmumu tam uzbrukt. Patiesību sakot, par uzbrukumu to grūti būtu nosaukt, jo lielākoties šie cilvēki nodarbojas ar sīkām zādzībām, tā mēģinot iegūt līdzekļus iztikai. Lai gan šādus uzbrukumus nevar salīdzināt ar globālo pirātismu un tiem pirātu uzbrukumiem, kas notiek, piemēram, Nigērijas tuvumā, tomēr pēc ISPS kodeksa jebkura iekļūšana kuģī tiek traktēta kā pirātisks incidents. Tieši tāpēc menedžmenta kompānijas ir ļoti piesardzīgas un vienmēr jāpatur prātā iespējamie riski, jo nevienam uz pieres nav rakstīts, kas viņš patiesībā ir un kādi ir viņa nodomi.

Mūsdienu realitāte ir tāda, ka divi atšķirīgi jēdzieni – *security* un *safety* – tagad jau ir tik ļoti saplūduši kopā, ka reizēm grūti nodalīt, kur viens beidzas un otrs sākas, un tas, protams, vieš bažas par drošības līmeni kuģošanas biznesā. Divdesmit gadi kapteiņa amatā man dod iespēju prast novērtēt un izanalizēt situāciju. Kad man tiek uzdots jautājums, kā tas nākas, ka divdesmit gadu laikā, kamēr strādāju par kapteini, uz maniem kuģiem ar cilvēkiem, paldies Dievam, nav notikuši nelaiemes gadījumi, varu atbildēt, ka laikam jau būšu pielicis pietiekami lielas pūles nemitīgā profesionālā līmeņa celšanā un izaugsmē, lai spētu novērst cēloņus, nevis mestos cīņā ar sekām. Manā izpratnē cilvēka dzīvība ir svarīgākais, tāpēc savai apkalpei mēdzu teikt: tādu, kādu tevi paņemu uz kuģa, pēc reisa tevi atdodu atpakaļ ģimenei. Kapteini ar lielo burtu var rakstīt tad, kad viņam ir pieredze un viņš spēj analizēt situāciju, kas daudziem jaunajiem kapteiņiem tomēr pietrūkst, jo ir lietas, kas nāk tikai ar gadiem, mācoties no uzsistajiem zilumiem. Bet dari savu darbu, un tas dos pozitīvu rezonansi un gandarījumu.■

Uzklauzija Anita Freiberga



## KO DARĪT AR PIRĀTISMU GVINEJAS LĪCĪ?

**Trīs Latvijas jūrnieki kopā ar citu valstu divpadsmit jūrniekiem mēnesi atradās Nigērijas pirātu gūstā un tika atbrīvoti 11. aprīlī. Grūti pat iedomāties, ko pārdzīvoja paši jūrnieki un viņu tuvinieki. Tāpat negulētas naktis piedzīvoja arī kuģošanas kompānijas ļaudis, kas meklēja visus iespējamus ceļus un veidus, kā savus jūrniekus atbrīvot no gūsta. Tagad tankkuģis “Davide B” papildina drūmo statistiku par pirātu uzbrukumiem Gvinejas līcī, paldies dievam, šoreiz bez letāla iznākuma.**

IMO Kuģošanas drošības komitejas sesijā, kas paredzēta 2021. gada maijā, IMO plāno saasināt uzmanību uz drošības jautājumiem Gvinejas līcī, kā arī ar dalībvalstīm un starptautiskajām organizācijām apspriest iespējamo rīcību situācijas uzlabošanai. IMO ģenerāļsekretārs Kitaki Lims ir paudis bažas par uzbrukumu pieaugumu kuģiem un apdraudējumu jūrnieku drošībai Gvinejas līcī. Par to, ka satraukumam ir pamats, liecina visai bīstama tendence: jūrniekiem draud arvien lielākas briesmas, tāpēc visām ieinteresētajām pusēm ir jānāk kopā, lai pieņemtu lēmumu un no vārdiem par drošību pārietu uz konkrētu rīcību.

Fakti ir satraucoši: arvien vairāk uzbrukumu piedzīvo kuģi, kas enkurvietās gaida ieiešanu ostās, bruņotas un organizētas pirātu grupas uzbrūk tirdzniecības kuģiem tālu atklātā jūrā, saviem uzbrukumiem vairāk izmantojot arvien lielākus kuģus, kā arī tā sauktos mātes kuģus. Diemžēl Nigērijas varas iestāžu iespējas ir salīdzinoši ierobežotas, un Nigērijas Jūras administrācijas drošības aģentūra, kā arī Centrālāfrikas un Rietumāfrikas starpreģionālais kuģošanas drošības koordinācijas centrs ir spiesti atzīt, ka viņu kapacitāte, salīdzinot ar pirātu iespējām, ir ierobežota. Reģiona analītiķi, komentējot notiekošo, saka, ka Nigērijas drošības institūcijas nereti nevis cīnās pret pirātismu, bet gan pašas to atbalsta, piemēram, sniedzot informāciju kriminālajiem grupējumiem. Un pirāti dara savu melno darbu. 23. janvārī Gvinejas līcī pirāti uzbruka konteinerkuģim “Mocart”. Jūrnieki, ievērojot drošības prasības, bija patvērušies citadelē, bet pirātiem izdevās sešas stundās atvērt tās durvis. Rezultātā viņi nolaupīja 15 jūrniekus un vienu nogalināja. Mēnesi vēlāk kuģa īpašnieks par jūrniekiem samaksāja izpirkuma maksu. 6. februārī pirāti uzbruka tankkuģim “Sea Phantom”, jūrnieki par laimi paspēja paslēpties citadelē, palīgā piesteidzās glābēji, un pirāti bija spiesti bēgt. 11. martā notika pirātu uzbrukums tankkuģim “Davide B”, no 21 jūrnieka tika nolaupīti 15, kurus pēc mēneša atbrīvoja, samaksājot izpirkuma maksu.



Analītiķi uzsver, ka pirātu uzbrukumus Gvinejas līcī var raksturot kā vardarbīgus, jo īpaši tas izpaužas glābšanas operāciju laikā, kad bruņotie pirāti atklāj uguni pret glābējiem, un tā tiek apdraudēta ne tikai glābēju, bet arī jūrnieku dzīvība. Un lai gan Nigērijas Jūras spēki, Krasta apsardze un Jūras administrācija pauž viedokli, ka visumā situācija tiek kontrolēta, kā arī Nigērija ir ieguldījusi 165 miljonus eiro, lai uzlabotu novērošanas sistēmas kuģos un lidmašīnās, fakti liecina, ka drošība neuzlabojas, un tirdzniecības flotes jūrnieki, kuriem jākuģo Gvinejas līcī, arvien vairāk uztraucas par iespējamiem bruņotu pirātu uzbrukumiem. Situāciju lielā mērā pasliktina politiskais stāvoklis Nigērijā, kur savā starpā karo dažādi grupējumi, notiek apšaudes, spridzināšanas, cietumi ir pārpildīti, bet pirātismu jūrā organizē un vada kriminālās bandas. Starptautiskā Jūrniecības biroja direktors Maikls Haulets uzsver, ka pirāti rīkojas pārdroši, ar lielu nesodāmības pārliecību. "Viņi uz ieņemtā kuģa pavada arvien ilgāku laiku," saka Haulets. "Vienā no incidentiem pirāti uz kuģa uzturējās pat veselu diennakti. Pirātisma akti tiek plānoti uz sauszemes un arī beidzas uz sauszemes. Gvinejas līča pirātisms ir reģionāla problēma, kurai nepieciešams efektīvs risinājums, un, ja tādu neizdosies rast, problēma kļūs arvien lielāka."

IMO aicina visus kuģu īpašniekus, operatorus un kuģu kapteiņus pildīt noteiktās vadlīnijas par kuģošanu pirātu reģionos, stingri ievērot labākās pārvaldības principus, veikt visus iespējamus drošības un kuģu aizsardzības pasākumus.■



IMB Pirātisma informācijas centra izveidotā 2020. gada Gvinejas līča pirātu uzbrukumus un bruņotās laupīšanas karte.







## DARĪT SAREŽĢĪTAS LIETAS VIENKĀRŠI, ŠĀPROTAMI UN PROFESIONĀLI

**“Marine Service Group” ir viena no lielākajām starpnieku kompānijām Baltijas valstīs, un būtībā mēs ne ar vienu īsti nekonkurējam, jo aizņemam savu biznesa nišu, kurā kopā ar partneri strādājam jau no 2004. gada,” saka uzņēmumu grupas “Marine Service Group” valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Abuzjarovs. “Mūsu kompānijai ir četri galvenie darbības virzieni, bet pats svarīgākais, protams, ir jūras apdrošināšana un viss, kas ar to saistīts, tātad apdrošināšanas starpnieka pakalpojumi: kuģu, jahtu, kravu, loģistikas, gaisa kuģu, ostu un termināļu apdrošināšana un risku vadība, juridisko pakalpojumu sniegšana, peldlīdzekļu pirkšanas un pārdošanas starpniecība, apsekošanas un tehniskās pārbaudes pakalpojumi. Viens no “Marine Service Group” filozofijas pamatprincipiem ir darīt sarežģītas lietas vienkārši un saprotami, tāpēc arī visiem grupas uzņēmumiem nosaukums ir vienkāršs un atbilstošs pakalpojumu sniegšanas veidam: “Marine Insurance Services” ir apdrošināšanas starpnieks, “Marine Legal Services” ir juridiskais birojs, “Marine Shipment Services” – peldlīdzekļu tirdzniecības starpnieks, kā arī neatkarīgā inspekcija “Inter Survey”.”**

Aleksandrs stāsta, ka pateicoties “Latvijas Kuģniecības” apdrošināšanas nodaļas vadītājam Uldim Ozolantam, kurš piekritis būt diplomdarba vadītājs Latvijas Jūras adkadēmijas Kuģu vadītāju nodaļas studentam, viņš tagad sekmiņi strādā apdrošināšanas biznesā. “Jau mācoties Latvijas Jūras akadēmijas ceturtajā kursā, sapratu, ka pēc augstskolas beigšanas nevēlos kļūt par kuģa vadītāju, tomēr savu profesiju vēlos saistīt ar jūru. Beidzot akadēmiju, mana diplomdarba tēma bija saistīta ar jūras apdrošināšanu. 1997. gadā iestājos darbā tikko nodibinātā apdrošināšanas starpnieka uzņēmumā, kas vēlējās attīstīt jūras risku apdrošināšanas pakalpojumus, un no tā brīža arī sāku darboties jūras apdrošināšanas jomā. Jūrā esmu bijis tikai pusotru gadu prakses laikā, bet reāli akadēmijā iegūtajā specialitātē neesmu strādājis. Ja cilvēks pēc akadēmijas beigšanas aiziet strādāt jūrā, tad nokāpt krastā ir diezgan grūti, jo vispirms jau pierod pie režīma un, protams, arī pie atalgojuma, kas krasta darbā toreiz bija ievērojami mazāks.”



## KĀ RISKĒT BEZ RISKA?

Viena no atbildēm varētu būt: īstajā brīdī ienākt tirgū ar savu piedāvājumu. Dzīvē pienāk brīdis, kad jāizšķiras, ko tālāk darīt. Aleksandram, kurš kādu laiku bija strādājis Somijā vienā no lielākajām jūras risku apdrošināšanas kompānijām "Gard", šāds pārdomu brīdis pienāca 2004. gadā. "Ar partneri sapratām, ka jūras apdrošināšana ir lieliska niša, jo ne Tallinā, ne Klaipēdā, ne Rīgā nebija kompānijas, kas profesionāli piedāvātu šos pakalpojumus. Divtūkstošo gadu sākumā tirgū ienāca privātie kuģu īpašnieki, business paplašinājās un kļuva starptautisks, tāpēc ra-



Aleksandrs Abuzjarovs.

dās pieprasījums pēc pakalpojumiem, kas līdz tam nebija aktuāli. Mūsu biznesa ideja bija tāda, ka kuģu īpašniekiem piedāvāsim pakalpojumus un atvērsim durvis uz pasauli, iepazīstinot viņus ar tādām starptautiskām kompānijām kā, piemēram, Londonas klubi, "Gard", "Alandia" un vēl virkne citu, kas strādā jūras apdrošināšanas tirgū. Toreiz mūsu piedāvājums ļoti labi aizgāja, jo īstajā laikā bijām īstajā vietā. Tagad Baltijas valstīs apdrošinām praktiski visu, kas peld, ar nelieliem izņēmumiem, piemēram, LSC floti, kam ir savi partneri.

Mūsu mērķauditorija ir privātie kuģu īpašnieki, daudziem no tiem jau ir vairāk nekā trīsdesmit kuģu. Šīs kompānijas tagad nevar uzskatīt par mazām, taču savulaik viņi biznesu uzsāka tikai ar dažiem kuģiem, pakāpeniski palielinot savu kapacitāti, un mēs augām kopā ar viņiem. Tāpat ar laiku paplašinājām darbības ģeogrāfiju un tagad strādājam ne tikai Baltijas valstīs, bet arī Ukrainā un Krievijā, kur mūsu biroji ir Sanktpēterburgā, Maskavā, Vladivostokā un Murmanskā, tāpat Spānijā un Kīprā esam atvēruši savus birojus. Arī Krievijā mūsu



klienti nav lielās kuģošanas kompānijas ar lielu valsts kapitālu un ietekmi, bet līdzīgas kā Latvijā, Igaunijā un Lietuvā, jo mūsu biznesa princips ir neiet lie-lo kuģošanas kompāniju tirgū. Gluži vienkārši – mums nepatīk konjunktūra.”

## MĪTI UN REALITĀTE

Kad jautāju, cik viegli vai sarežģīti ir noturēties Krievijas tirgū, Aleksandrs saka, ka Krievijā un Ukrainā situācija ir apmēram tāda, kāda Latvijā bija pirms vairākiem gadiem, jo Austrumu pusē viss notiek ar laika nobīdi, lai kā viņiem pašiem nepatīkot to atzīt. Arī Krievijā vēl pavisam nesen vienīgā apdrošināšanas adrese esot bijusi “Ingosstrakh”, bet, ieejot šajā tirgū, “Marine Services Group” veidoja tādu kā tiltu starp Rietumiem un Austrumiem, skaidrojot, ka



Abuzjarovs priecājas par kompānijas 10 gadu jubilejā saņemto dāvanu.

arī ārpus Krievijas tiek sniegti apdrošināšanas pakalpojumi. “Salauzām iesīkstējušo sistēmu,” saka Aleksandrs. “Daudz vienkāršāk bija to izdarīt tāpēc, ka privātajās kompānijās tu vari runāt ar īpašnieku, kurš ir ieinteresēts saņemt labu pakalpojumu, lai atlīdzības regulēšana notiktu ātri un civilizēti, kā arī nevajadzētu staigāt korupcijas ceļus. Protams, Krievijā var rasties politiski šķēršļi, bet tas vai-

rāk notiek tad, ja tiek skartas lielās intereses, taču privātais bizness strādā pēc saviem noteikumiem. Privātajā biznesā nav korupcijas, tāpēc būtībā nav starpības, vai kuģu īpašnieks ir no Sanktpēterburgas, Tallinas vai Rīgas. Ar valsts interesēm saistītajos projektos nepiedalāmies, jo esam atraduši savu biznesa nišu.”

Aleksandrs Abuzjarovs uzskata, ka tagad viens no straujāk augošajiem tirgiem ir Kaspijas jūras reģions – Azerbaidžāna un Kazahstāna, tāpēc ir vērts attīstīt darbību arī šajā virzienā, kas šobrīd Covid-19 dēļ diemžēl nedaudz piebremzējusies. “Lai šo tirgu sekmīgi attīstītu, nepietiek ar attālinātām sarunām, jo viņu kultūra un mentalitāte prasa tiešas klātienes tikšanās un sarunas,” savu viedokli pauž Abuzjarovs. “Bet tirgus tur attīstās, notiek naftas ieguve, tur strādā specifiski – gan valsts, gan arī privāti kuģi. Un, domājot par šo tirgu, arī tur netēmējam uz valsts sektoru, bet kā vienmēr savā uzmanības lokā paturam privātās kompānijas.”



Runājot par problēmām, ar kurām nākas saskarties tik specifiskam biznesam kā jūras apdrošināšana un jūras tiesības, Aleksandrs Abuzjarovs saka: ““Marine Service Group” visos birojos kopumā strādā piecdesmit seši darbinieki, bet reālā situācija ir tāda, ka Latvijā nekur nemāca jūras apdrošināšanu un jūras tiesības, tāpēc pašreiz lielākā problēma ir speciālistu trūkums. Pie mums strādā daudzi no tiem, kuri Jūras akadēmijā mācījās tad, kad kādu laiku tur lasīju lekcijas jūras apdrošināšanā, bet tas bija sen, kad akadēmija vēl atradās Kronvalda bulvārī. Tagad ar LJA rektori Kristīni Carjovu esam sprieduši, ka vajadzētu atjaunot lekciju kursu jūras apdrošināšanā, un arī pats labprāt to darītu, jo speciālistu problēma ir vienkārši katastrofāla. Mūsu specializācija prasa, lai cilvēks saprastu, kas ir kuģis un kuģošanas specifika, jo apdrošināšanas pusi var apgūt atsevišķi gan pie mums birojā, ganursos, ko organizē Ziemeļvalstu jūras apdrošinātāju asociācija un uz kuriem regulāri sūtām savus darbiniekus.”

## INTUĪCIJA NEPIEVIĻ

Aptverot loģistikas, ostu, stividor-kompāniju un termināļu biznesu, deviņdesmit procenti no “Marine Service Group” pakalpojumiem tiek sniegti Baltijas reģionā. “Gadiem ejot, saprātām, ka mūsu klientiem ir svarīgi saņemt ne tikai apdrošināšanas, bet arī citus pakalpojumus, tāpēc atvērām juridisko biroju, un arī šajā gadījumā mūsu mērķauditorija ir jurniecības nozarē strādājošie, nodarbojamies tikai ar jūras un transporta tiesību jautājumiem. Ja mūsu klientam ir nepieciešama kāda juridiskā palīdzība, varam to nodrošināt. Nākamais darbības paplašināšanas solis



“Riga Shipping Dinner” pasākumā.



tika sperts survejeru un izmeklēšanas pakalpojumu nodrošināšanā, jo arī šī niša izrādījās brīva. Tolaik lielākais survejers Latvijā bija kompānija ar vairākām licencēm un pieredzi, bet šai kompānijai bija un arī tagad ir cits biznesa modelis, viņi vairāk orientējās uz neliela apjoma darbiem, savukārt mēs, sadarbojoties ar lielajiem apdrošinātājiem, vairāk skatījāmies uz lielāka apjoma darbiem, piemēram, uz kuģu avāriju izmeklēšanu. Uzsākot šo darbības veidu, mums bija lieliskas priekšrocības, jo kā apdrošināšanas pakalpojumu sniedzēji zinājām, ko apdrošinātājs vēlas redzēt izmeklēšanas ziņojumā. Viņš negrib lasīt izklāstu uz entajām lapām, bet saņemt konkrētas atbildes – kāpēc tas notika un kādi ir zaudējumi. Mēs to lieliski sapratām, tāpēc mūsu ziņojumi bija īsi un kodolīgi.

Nākamais, par ko pārliecinājāmies, ir tas, ka mūsu klientiem nereti rodas problēmas, kad nauda ir, bet kuģi nevar nopirkt, vai otrādi, tāpēc no savas puses piedāvājam pakalpojumu – cenšamies savest kopā kuģu pircējus ar pārdevējiem, tāpat palīdzam kuģu īpašniekiem noformēt dokumentus jaunu kuģu pirkšanas gadījumā. Īstenībā kuģu īpašniekiem varam sniegt visus nepieciešamos pakalpojumus, vienīgais, ko nedarām – nefraktējam kuģus un nepārvadājam kravas, tāpat nekādā veidā nekonkurējam ar saviem klientiem. Tāpat nekonkurējam ar citiem apdrošinātājiem, jo strādājam savā specifiskajā jūras apdrošināšanas nišā.”

## DIVI DAŽĀDI KOSMOSI

Tā Aleksandrs salīdzina parasto apdrošināšanu un jūras apdrošināšanu, jo kuģa apdrošināšanai atšķirībā no automašīnas apdrošināšanas vienmēr ir nepieciešama kopapdrošināšana, kurā piedalās daudzas apdrošināšanas kompānijas, lai sadalītu riskus, jo summas ir pārlielu lielas. “Ja vēlamies apdrošināt kādu kuģi, mums ir jāvienojas ar daudziem apdrošinātājiem. Ja parastos apdrošināšanas gadījumos klients meklē tiešu ceļu pie apdrošinātāja, tad jūras apdrošināšanas gadījumā viņš meklē brokeri, kurš strādā ciešā kontaktā ar apdrošinātājiem, jo jūrmniecībā un aviācijā lielo izmaksu dēļ izmantot tikai viena apdrošinātāja pakalpojumus praktiski nav iespējams,” skaidro Aleksandrs.

Jautāts, ar kādām problēmām parasti saskaras jūras apdrošinātāji un arī paši apdrošināšanas ņēmēji, viņš atbild, ka katrs gadījums ir individuāls, bet parasti profesionālajiem jūras apdrošinātājiem vislielākās problēmas sagādā parastie apdrošinātāji, kuri cenšas iespieties jūras kravu apdrošināšanas tirgū. “Reizēm klients saka, ka vietējais apdrošinātājs viņa kravu apdrošināšanu piedāvā piecas reizes lētāk, un mums jāskaidro, kā veidojas mūsu kravu apdrošināšanas cena, kas ietilpst šajā apdrošināšanas paketē, kā un kāpēc rodas cenu starpība starp mūsu apdrošināšanas paketi un citu piedāvājumu. Reizēm klients piekrīt mūsu skaidrojuma, bet reizēm tomēr ne, jo izmaksas ir un paliek izmaksas. Taču gadījumos, kad ar kravu kaut kas notiek, piemēram, kuģis un krava cieš kādā negadījumā, parādās mūsu apdrošināšanas specifika un



mūsu apdrošināšanas paketes priekšrocības, jo apdrošināšanas kompānija, kas nav specializējusies jūras apdrošināšanā un klientam apdrošinājusi vienu konteineru, īsti nezina, ko iesākt neordinārā situācijā, jo tas nav viņu lauciņš, te stājas spēkā jūras tiesības, kas ir specifiska tiesību nozare. Būtu ideāli, ja katrs strādātu savā lauciņā, tomēr tā nav. Vislielākās problēmas nereti rodas tām kompānijām, kas reizi pa reizei kaut ko vēlas aizvest un domā, ka pārvadātājs ir apdrošinājis arī viņa kravu, bet patiesībā pārvadātājs apdrošina tikai savu atbildību, tāpēc diezgan daudz kravu joprojām ceļo vispār neapdrošinātas.”



## PIEAUG SMAGU NEGADĪJUMU SKAITS

“International Union of Marine Insurance” savā konferencē, kas no 2. līdz 15. septembrim notika Seulā, publicēja statistiku par nelaimes gadījumiem starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos. Pēdējā laika tendences liecina, ka pieaug salīdzinoši smagāku negadījumu skaits.



Aleksandrs Abuzjarovs: “Parasti apdrošināšanas atlīdzības var iedalīt divās kategorijās: incidenti, kas notiek bieži, bet maksā maz, un incidenti, kas notiek reti, bet maksā daudz. Lai gan varētu teikt, ka kopumā jūras negadījumu skaits īpaši nemainās, tomēr pēdējā laika tendences liecina, ka mazie negadījumi samazinās, bet diemžēl lielle notiek biežāk. Tam varētu būt vairāki skaidrojumi, bet viens, kas paliek nemainīgs, – cilvēku kļūdas vienmēr ir lielākais incidentu cēlonis. Mans viedoklis, ka problēmu pamatā ir pieaugošā automatizācija uz kuģiem un samazinātās apkalpes. Slodze palielinās, cilvēki nogurst, un tas ir reāls iemesls, kāpēc pieaug negadījumu skaits.”

Starptautiskajā jūrniciības presē daudz tiek diskutēts par to, vai Suecas kanāla incidents, kad mega konteinerkuģais gandrīz uz nedēļu nobloķēja kuģu kustību, nākotnē ietekmēs apdrošināšanas izmaksas. “Mēs, protams, sekojam





visiem ar Suecas kanāla incidentu saistītajiem notikumiem, taču pagaidām vēl ir pārāgri izteikt secinājumus, jo jāsapaida, kā un ar ko beigsies Suecas kanāla piedzīvojums," saka Aleksandrs. "Tomēr man šķiet, ka diezin vai apdrošināšanas summa būs milzīga, jo kuģis sadūrās ar krastu, un bojājumi īsti nav nodarīti ne kanālam, ne kuģim. Lielākās pretenzijas no Suecas kanāla pārvaldes puses pret kuģa īpašnieku būs par laiku, uz kuru bija apturēta satiksme cauri Suecas kanālam, bet pie esošās likumdošanas kuģu īpašnieks par šo sadaļu īsti neatbild, viņš atbild par tiešajiem zaudējumiem, ko var pierādīt, tāpēc domāju, ka gaidāmas vēl lielas juridiskās batālijas. Šo incidentu noteikti klasificēs kā vispārējo avāriju (*general average*), un tādā gadījumā visi kravu īpašnieki piedalīsies izmaksu segšanā. Tādi negadījumi kā "Costa Concordia" vai "Prestige" finansiāli daudz vairāk sit pa apdrošinātājiem nekā "Ever Given" negadījums, tomēr preseī šis incidents ir bijis kā saldaī ēdiens, jo par to var rakstīt, spriest un diskutēt. No apdrošināšanas viedokļa tie, protams, būs diezgan lieli maksājumi, bet tos nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar apdrošināšanas izmaksām, kas rodas kuģa bojāejas vai piesārņojuma gadījumos."

## **GADĪJUMS NO GADĪJUMA ATŠĶIRAS**

Ne mazums dzirdēti stāsti, cik piekasīgi apdrošinātāji mēdz būt, kad iestājas apdrošināšanas gadījums. Jautāju Aleksandram, vai maldos, ja domāju, ka, izmeklējot konkrētu gadījumu, apdrošinātāji, visticamāk, cenšas atrast nepilnības un pārkāpumus apdrošināšanas ņēmēju pusē, un viņš atbild, ka tas nav tik viennozīmīgi vērtējams, jo katrs gadījums ir atšķirīgs. "Jūras apdrošināšanas polisei nav nekā kopīga ar OCTA apdrošināšanu, jo deviņdesmit procentos gadījumu jūras apdrošināšana ir unikāls produkts, kas domāts tieši vienam konkrētam klientam, bet kādi būs apdrošināšanas noteikumi, tas ir atkarīgs no kuģa īpašnieka, no reģiona, kurā strādā kuģis, un vēl daudziem citiem aspektiem. Tas, ko parasti no apdrošinātāja pērk kuģu īpašnieks, ir apdrošināšanas pakete, kas sedz ne tikai kuģa bojājumus, bet arī kuģa mehānismu bojājumus. Pieredze tiešām liecina, ka, pieņemsim, sadursmes gadījumā juridiskā izmeklēšana var ilgt pat gadiem, jo bieži vainas pakāpe tiesāšanās rezultātā tiek sadalīta starp abiem sadursmē bojātiem kuģiem. Vienmēr klientu mēģinām pārliecināt un piedāvāt polisi, kura ietver visu risku segumu, kas, protams, sadārdzina apdrošināšanas paketi, bet tad apdrošinātājs var atteikt atlīdzību tikai gadījumā, ja pierāda, ka notikušais attiecas uz tiem izņēmumiem, kas īpaši atrunāti apdrošināšanas līgumā. Tāpat apdrošinātājam vienmēr jāpārliecinās, ka remonta tāmē iekļautās izmaksas tiešām attiecas tikai uz apdrošināšanas polisē iekļautajām atlīdzībām un uz konkrēto apdrošināšanas gadījumu, nevis vēl uz kādiem papildu remontiem, kas veikti, kamēr kuģis atradies dokā. Taču vēlreiz gribu uzsvērt, ka mūsu praksē nav divu vienādu apdrošināšanas gadījumu, tāpēc ir niansas un situācijas, kas jārisina individuālu sarunu gaitā."



## “RIGA SHIPPING DINNER”. NEFORMĀLĀ ATMOSFĒRĀ TIEKAS KUĢOŠANAS BIZNESĀ PĀRSTĀVJI

2021. gada 17. un 18. septembrī notika piektais “Riga Shipping Dinner” (RSD), ko koronavīrusa pandēmijas un ar to saistīto ierobežojumu dēļ no 2020. gada aprīļa nācās pārceļt uz 2021. gada rudeni. Spriežot pēc iepriekšējo gadu atspoguļojuma sociālajos tīklos, pasākums izskatās gana dārgs, un, visticamāk, jūrniecības biznesa aprindās tas ir arī prestižs. Par šī pasākuma rašanās ideju Aleksandrs saka: “Redzējām tukšu nišu un gribējām to aizņemt. Arī šajā gadījumā turējāmies pie mūsu principiem un redzējuma par biznesa attīstību: neiet tur, kur biznesa lauciņš ir aizņemts, bet spēt ieraudzīt brīvu nišu, kurā attīstīties. Pirms sākām šo projektu, mūsu kompānijas cilvēki piedalījās līdzīgos biznesa saietos Rotterdamā, Odesā un Hamburgā, kur šie pasākumi ir ar senām tradīcijām, kopā pulcējot vairākus tūkstošus cilvēku. Tik daudzskaitlīgā pasākumā tomēr ir problēma, tu praktiski nevari tā īsti ne ar vienu satikties, un piedevām daži pasākumi ir mega komercializēti. Tā kā mūsu reģionā līdzīgi pasākumi nenotika, ierosināju pamēģināt uzrikt pašiem savu, un tūlīt arī definējām savus principus: ar ielūgumiem nevienam neaicināsim, bet publicēsim informāciju, ka šāds pasākums tiek rīkots. Pasākumam ir sponsori un atbalstītāji, un ir dalības maksa, kas nenosdzd paša pasākuma izmaksas. Ar “Riga Shipping Dinner” rīkošanu nenopelnām, un tāds arī nav mūsu mērķis, jo šis pasākums vairāk nepieciešams kompānijas prestižam. Tieši tāpēc paturam tiesības izlemt,





kuri pasākumā varēs piedalīties, kas ir ļoti svarīgi, jo astoņdesmit procenti no dalībniekiem ir kuģu īpašnieki, uz kuriem liekam vislielāko akcentu. Protams, ir arī pieaicinātie viesi, un šogad tādi bija gan Latvijas Jūras administrācijas vadība, gan Rīgas brīvostas un Tallinas ostas pārstāvji. Nereti tie, kuriem atsakām dalību pasākumā, ir aizvainoti, bet RSD anketā ir norādīts, ka organizators var atteikt konkrētajam cilvēkam dalību pasākumā, un varbūt tieši tas RSD ir padarījis par ļoti atraktīvu pasākumu, jo cilvēki tiešām vēlas šeit būt, piedalīties, tikties un baudīt atmosfēru.

Vēlamies, lai RSD būtu neformāla atmosfēra, jo te visi praktiski cits citu pazīst, un tas cilvēkiem ļauj justies brīvi un nepiespiesti. Mūsu doma ir, lai kuģu īpašnieki un fraktētāji diskutē savā starpā un apspriež savas problēmas. Iepriekšējos gados piedalījās aptuveni trīssimt cilvēku, bet šogad bija simt astoņdesmit, kas skaidrojams ar Covid-19 ierobežojumiem, jo, piemēram, nevarēja ierasties cilvēki no Krievijas.

Pasākums tradicionāli tiek rīkots divās daļās: pirmajā daļā ir trīs četras uzstāšanās par nozarei aktuālām tēmām. Šogad bija trīs tēmas. Pirmā – sankcijas, gan valstu noteiktās, gan dažādu institūciju piemērotās, par kurām visi zina, bet īsti nesaprot, kā šādos apstākļos rīkoties. Otrā tēma – komunikācija. Divi norvēģu kolēģi runāja par komunikācijas kultūru kuģniecībā, kā krasts runā ar kuģi, kā kuģa apkalpe komunicē savā starpā, kā arī par komunikācijas problēmām. Kolēģi mācēja ļoti atraktīvi visu pasniegt, tāpēc auditorija klausījās ar lielu ieinteresētību. Trešā tēma bija Latvijas karogs. Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš stāstīja par Latvijas karogu, un šī bija ideāla vieta, kur popularizēt Latvijas karogu, jo informācija nepastarpināti sasniedza kuģu īpašniekus un industrijas pārstāvjus. Mums ir Lietuvas kuģu īpašnieku kuģi ar Latvijas karogu, ir Vācijas klienti ar Latvijas karogu, bet jaunu kuģu ienākšana zem Latvijas karoga nenotiek tik ātri un daudz, kā varētu vēlēties.

Pasākumā otrā daļa parasti ir saviesīgā daļa ar ļoti garšīgiem ēdieniem, labiem dzērieniem un interesantu izklaidējošo programmu, savukārt otrajā dienā visi dodas spēlēt golfu. Šo iesākto tradīciju tādā pat stilā domājam turpināt."

Tāpat Aleksandrs Abuzjarovs ir pārliecināts, ka turpinās arī sabiedriskās aktivitātes. "Ik gadus organizējam vasaras "Marine Services" pludmales volejbola turnīru, kur piedalās mūsu uzņēmuma klienti un partneri. Zīmīgi, ka šāda veida turnīrs nozarē ir vienīgais, kur piedalās tieši jūras transporta, loģistikas un citu radniecīgo industriju Latvijas uzņēmumu pārstāvji, un katru gadu dalībnieku skaits pieaug. Esam ģenerālsponsori futbola klubam "Riga FC", atbalstām vēl citas sporta aktivitātes. Un, protams, esam atvērti jauniem izaicinājumiem vēl neaizņemtajās un mūsu darba specifikai atbilstošajās biznesa nišās." ■



# CILVĒKS NEVAR STRĀDĀT TIKAI NAUDAS DĒĻ

**Lai gan Aleksandrs Miņins saka, ka viņu nevar uzskatīt par jūrnieku dinastijas turpinātāju, īsta patiesība tā nav, jo viņa vectēvs ir bijis jūrnieks, un tas liecina, ka Aleksandram tomēr ir jūrnieka nervs. Ne velti mēdz teikt, ka mazbērni vairāk līdzinās saviem vecvecākiem. “Atšķirībā no vectēva, kurš bija kuģa mehāniķis, es izvēlējos kuģa vadītāja amatu, jo, godīgi sakot, mehāniķa darbs mani nekad nav saistījis. Lai gan daudzas tehniskas lietas protu, tās man padodas un ikdienas pienākumos tagad nereti ir jādara arī mehāniķa darbs, man tas tomēr nepatīk.”**

Jāteic, ka Aleksandra ceļš uz jūru bija visai tradicionāls. Pabeidzis 19. vidusskolu Bolderājā, Aleksandrs iestājās Jūras akadēmijas Rīgas jūrskolā, kas turpat kaimiņos vien bija. Lai gan, skolu beidzot, viņam nebija tās labākās sekmes, tomēr viss risinājās labvēlīgi, Aleksandrs varēja sākt mācības jūrskolā un apgūt izvēlēto kuģa vadītāja profesiju. Mācīties jūrskolā bija pavisam cita lieta, te sekmes bija tik labas, ka, beidzot jūrskolu, Aleksandrs saņēma atzinības rakstu par labām un teicamām sekmēm.

Topošo jūrnieku pirmais klupšanas akmens parasti ir pirmā jūras prakse, bet arī šajā ziņā Aleksandram paveicās, jo vectēvs, izmantojot savus vecos sakarus, iekārtoja mazdēlu praksē uz kompānijas “Interorient” tankkuģa, savukārt mazdēls viņu nepievīla un savu pirmo praksi nostrādāja godam, jo interesēja darbs uz kuģa, un arī pats kuģis bija jauns un moderns. Arī pēc 3. kursa Aleksandrs praksē devās uz to pašu kuģi, bet nu jau par matrozi un uz sešiem mēnešiem.

## PROFESIONALITĀTI PĀRBAUDA PRAKSĒ

Kad pirmais profesionālās izglītības līmenis ir sasniegts, cilvēks parasti stāv jaunas izvēles priekšā. “Tas bija pirms gadiem desmit, pēc jūrskolas beigšanas sāku strādāt kompānijā “Interorient” par matrozi, iestājos neklātienē “Novi-kontas” Jūras koledžā un mēģināju savienot darbu ar mācībām. Jāatzīstas, ka vēl joprojām skaitos šis koledžas students un ik pa laikam izpildu kādu uzdevumu, bet tikai pa laikam,” saka Aleksandrs. “Tolaik gāju reisos apmēram uz sešiem septiņiem mēnešiem, un tas mani pat ļoti apmierināja, īpaši jau tāpēc, ka nopelnītā nauda jūrā neiztērējās. Viss mainījās, kad satiku savu nākamo sievu, jo tad vairs nederēja tik garī reisi, tāpēc sāku meklēt citas iespējas. Sēdējām abi un spriedām, kur un ko darīt tālāk, bet, kā jau tas nereti gadās, risinājums



atnāca pats. Kāds paziņa uzrakstīja, vai es nevēlētos pastrādāt Holandē uz baržām, kur kontrakta ilgums bija sešas nedēļas.”

Jaunajai ģimenei tas, protams, bija pieņemami, un Aleksandrs sāka strādāt Holandē uz baržas par matrozi. Tā bija pavisam cita darba specifika, un, kā saka Aleksandrs, tur visu vajadzēja mācīties pa jaunam. “Neviens izglītības un kursu papīrs, ko biju ieguvis Latvijā, Holandē nederēja, bet tas bija pamats, uz kura man izdeva Holandes papīrus. Apmēram divus gadus nostrādāju “Jervell” kompānijā, kur pakāpos arī pa karjeras kāpnēm, nokārtoju eksāmenu un ieguvu matroža kvalifikāciju. Tur nav teorētisko zināšanu pārbaudes, bet eksāmenu kārtu, strādājot reālu darbu uz reāla kuģa, un tieši darba procesā tiek vērtētas profesionālās zināšanas, jo par svarīgāko tiek uzskatītas praktiskās iemaņas. Vēlāk jau atradu darbu citā kompānijā, neizmantojot kruinga pakalpojumus un slēdzot kontraktu tieši ar pašu kuģa īpašnieku. Tur nostrādāju apmēram divus gadus un ieguvu stūrmaņa kvalifikāciju. Holandes palīgflotē kapteinis pats vada kuģi, bet stūrmani, lai cik dīvaini tas izklausās, var pielīdzināt bocmanim. Stūrmanis ir kapteiņa labā roka, un viņam ir jāprot viss, ko vien kapteinis liek darīt: gan stūrēt, ja vajag, gan pastrādāt mašīntelpā, ja tas nepieciešams. Šeit nav tādas sistēmas kā uz tirdzniecības flotes kuģiem, kur kuģa vadītājs pilda tikai savus tiešos darbus.

Holandē nevajag apgūt teorētiskās zināšanas, lai palīgflotē iegūtu stūrmaņa kvalifikāciju, bet ir jābūt noteiktam prakses dienu skaitam uz kuģa: iesākumā tu esi mazais matrozis, tad kļūsti lielāks matrozis un pēc tam jau vari kļūt par stūrmani. Tagad atalgojuma ziņā esmu atradis labāku darbu pie Luksemburgas kuģu īpašnieka, kuram pieder trīsdesmit septiņas baržas.”

## **SOCIĀLAJĀM GARANTIJĀM IR LIELA LOMA**

Jautāts, kā ir ar viņa ambīcijām par darbu lielajā tirdzniecības flotē, Aleksandrs, ilgi nedomādams, atbild, ka pašlaik darbs palīgflotē uz bunkurētājkuģa viņu apmierina, un tam par labu runā vairāki faktori. Vispirms tas ir piemērotais darba grafiks: divas nedēļas strādā, divas nedēļas krastā pie ģimenes. Otrkārt, alga tiek maksāta gan tad, kad strādā, gan arī tad, kad atrodas krastā. “Ja tā parēķina, tad trešais stūrmanis uz tirdzniecības kuģa saņem aptuveni četrus tūkstošus dolāru mēnesī, bet šie četri tūkstoši ir jādala ar divi, jo krasta mēnešos jūrnieks algu nesaņem, piedevām viņam ir jāmaksā nodokļi, jāmaksā par kursiem, bet es saņemu divtūkstoš trīssimt dolāru mēnesī, kaut mēnesī strādāju tikai divas nedēļas. Ja man būtu tāda vajadzība, es varētu strādāt arī pilnu mēnesi, saņemot par to otru divtūkstoš trīssimt dolārus, plus kuģu īpašnieks par mani maksā Luksemburgas likumos paredzētos nodokļus. Lai gan šie nodokļi nav visai lieli, labums ir tāds, ka iemaksas no nodokļiem tiek novirzītas pensiju fondā un Latvijā nodokļi man vairs nav jāmaksā. Visi sociālie pabalsti un sociālās garantijas arī nāk no Luksemburgas, jo par mani tur tiek maksāti



nodokļi, tāpēc esmu sociāli aizsargāts atšķirībā, teiksim, no tirdzniecības flotes jūrniekiem, kuri pēc kontrakta beigām, esot krastā un, piemēram, saskaroties ar veselības problēmām, sociālajā ziņā nav īpaši aizsargāti. Man savukārt ir beztermiņa kontrakts, un tas nozīmē, ka ir sociālās garantijas arī tad, kad esmu krastā, un, ja gadās saslimt, tad tiek apmaksāta slimības lapa. Bet darbs ir smags un grūts, ir jāstrādā nopietni, un kuģu īpašnieks, protams, vienmēr skatās, kur var ietaupīt, un, kā jau tas lielākoties notiek, parasti mēģina ietaupīt uz darba algu rēķina.”

Jūrniecība ir internacionāla nozare, un arī palīgflote šajā ziņā nav izņēmums. Uz Aleksandra kuģa viņi ir divi stūrmaņi no Latvijas, kuģa kapteinis ir beļģis. bet matrozis no Rumānijas. Vispār Holandē uz palīgflotes kuģiem visvairāk strādā poļi, čehi un rumāņi, ir arī, protams, dāņi un paši holandieši. Kad sarunā atgriezīamies pie izglītības un tālāko perspektīvu jautājuma, Aleksandrs atzīst, ka ir dziļās pārdomās, jo īsti nevar saprast, kādu lēmumu pieņemt. Viņam ir divdesmit deviņi gadi, vairāk nekā desmit gadus viņš ir nostrādājis Holandē uz palīgflotes kuģiem, labi apguvis profesiju, iepazīs cilvēkus, un tagad vairs nav īsti pārliecināts, ka “Novikontas” diploms ir tieši tas, kas viņam nepieciešams. “Būšu godīgs, domājot par šodienas vajadzībām, “Novikontas” koledža iegūtā izglītība man īsti neko nedos un manā dzīvē nemainīs, varbūt vienīgi par nākotni domājot, ja vēlēšos strādāt tirdzniecības flotē. Bet varbūt tirdzniecības flotē nemaz vairs nevēlēšos strādāt. Otrs variants ir apgūt vācu vai holandiešu valodu, jo tieši šo valodu zināšana pavērtu jaunas iespējas, tad varētu nokārtot eksāmenu Vācijā, Beļģijā vai Holandē un iegūt kapteiņa licenci uz baržām.





Tieši šis man šķiet daudz pieņemamāks variants, tāpēc esmu sācis mācīties holandiešu valodu un to zinu sarunu valodas līmenī. Valda uzskats, ka jūrniecībā pietiek ar angļu valodas zināšanu. Protams, bez angļu valodas nevar iztikt, bet es gan teiktu, ka tajā jūrniecības jomā, kurā strādāju, ļoti lielas iespējas paver tieši vācu valodas zināšana.”

Aleksandrs strādā uz bunkurētājkuģa, kas Roterdamas, Amsterdamas un Antverpenes ostās piegādā kuģiem degvielu. Lai gan šos kuģus uzskata par palīgflotes kuģiem, reizēm gadās, ka tie ir krietni lielāki nekā kuģi, kuriem tiek piegādāta degviela. Protams, arī Covid-19 pandēmija ir ienesusi savas korekcijas ikdienas darbā, kam ir savi plusi un arī mīnusi. Tā kā maksimāli ir jāizvairās no tiešiem kontaktiem, ir vieglāk nokārtot visas formalitātes, kas saistītas ar kravas pieņemšanu un nodošanu, un to varētu uzskatīt par ieguvumu. Savukārt pārvietošanās un lidojumu ierobežojumi, protams, sagādā daudz neērtību, ne vienmēr bez problēmām var nokļūt darbā vai atgriezties mājās. Aleksandrs stāsta, ka pagājušajā pavasarī uz diviem mēnešiem iesprūdis Holandē un nav varējis atgriezties mājās, bet darba devējs šos divus mēnešus devis darbu, par ko maksāta dubulta alga, tāpēc par to īsti nevarot sūdzēties. Bet divi mēneši ir nieks, ja salīdzina, ka citi jūrnieki vairāk nekā gadu nevar atgriezties mājās, piemēram, Aleksandra tēvocis, kurš arī ir jūrnieks, nav varējis norakstīties krastā vienpadsmit mēnešus.

Aleksandrs ir cieši nolēmis iestāties Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībā, jo ir pārliecināts, ka jūrniekiem arodbiedrības aizmugure lieti noder. Tā kā jūrnieka darbs ir starptautisks, tad ir labi, ja viņu kāds pārstāv, aizstāv jūrnieka tiesības un grūtā brīdī arī atbalsta. Tā ir tāda aizmugures un drošības sajūta, kas ir ļoti svarīga. Jautāts, kas viņa darbā ir pats grūtākais, Aleksandrs saka, ka visgrūtāk esot doties prom no mājām. “Katru reizi, kad braucu prom, mani pārņem tāds iekšējs uztraukums, un vienmēr pie sevis domāju, vai tikai nevajadzētu meklēt citu darbu. Zinu, ka viss būs labi, darbs patīk, kolēģi ir labi, un tomēr ir kāda iekšēja pretestība, kas pati no sevis pāriet otrajā darba dienā. Laikam jau tāda ir jūrnieku būtība, ka viņi bez jūras ilgi iztikt nevar, bet atgriešanās mājās ir svētki.”

Ir taisnība, ka katrs dzīvē iet savu ceļu un izdara savas izvēles. Aleksandrs ir pārliecināts, ka jaunieši nemaz nav jāpārlicina izvēlēties jūrnieka profesiju, jo visi nevar kļūt par jūrniekiem. “Diezin vai cilvēks var strādāt tikai naudas dēļ. Ja viņam šī profesija, tāpat kā jebkura cita, nav pie sirds, tad var maksāt kādu algu vien vēlas, viņš tik un tā to nedarīs. Nauda nekādā ziņā nav motivācija, ir vajadzīga iekšēja pārliecība, un tie, kas gribēs, savu ceļu uz jūru atradīs. Ja runājam par Latvijas jūrniekiem, viņi visu savu nopelnīto naudu atved uz Latviju un tērē tieši šeit, bet sociālajā ziņā tomēr ir neaizsargāti. Patiesību sakot, jūrnieku neaizsargātība ir daudz plašāka problēma, jo kuģu īpašnieki savu biznesu būtības balsta uz jūrnieku darbu, par ko īsti godīgi nevēlas samaksāt, jo



grib ekonomēt. Ne īpaši labi sakārtotais jūrnieku darba tirgus, jūrnieku tiesību pārkāpumi un bieži vien sociālā neaizsargātība, ļoti iespējams, arī ir viens no iemesliem, kāpēc jaunieši neizvēlas jūrnieka profesiju. Piemēram, ja kuģa īpašnieks taupa uz biļešu rēķina un tāpēc slēdz kontraktus uz sešiem mēnešiem, kā pārliecināt jauno cilvēku, ka tas ir *okei*? Tāpēc gribu novēlēt visai jūrniecības sabiedrībai, lai jūrniekus tomēr vairāk atbalsta un novērtē viņu darbu, un tie kuģu īpašnieki, kuriem pieder miljoni, tomēr padomā, ka viņi tos ieguvuši, pateicoties jūrnieku darbam, tāpēc arī attieksmei vajadzētu būt adekvātai, kas rezultētos godīgos, īsākos kontraktos un labākās sociālajās garantijās. Tas būtu pareizākais ieguldījums kuģošanas nākotnē, jo šodienas situācija ir tāda, ka daudzi jaunie speciālisti – otrie, trešie kapteiņa palīgi – iet projām no darba jūrā, jo viņus neapmierina kuģu īpašnieku attieksme, darba noteikumi un nepietiekamās sociālās garantijas.”■



Uzklausīja Anita Freiberga



# JŪRAS RŪDĪTIE NELIEČAS DZĪVES VĒTRU PRIEKŠĀ

**Ainažu jūrskolas muzejā top izstāde "Mūsdienu jūras vilki". Tas būs stāsts par šodienas drosmīgajiem kapteiņiem, stūrmaņiem, mehāniķiem, kuri ar pārliecību vada lieltonnāžas kuģus pasaules jūrās un okeānos. Vidzemes piekraste ir izaudzinājusi jūrnieku paaudzi, kurai ceļš uz jūru sākās Salacgrīvas jūrniecības koledžā, uz kuru tāpat kā tālajos Ainažu jūrskolas laikos mācīties devās jaunieši no tuvas un tālas apkaimes. Viņus visus vienoja mīlestība uz jūru. Daudzi no viņiem šo mīlestību bija mantojuši no saviem senčiem – jūrniekiem un zvejniekiem.**

"Mums, jūras rūdītajiem, vienmēr ir bijis un būs svarīgi ievērot godaprātu, to nepazaudēt un neliekties dzīves vētru priekšā, jo tā ir darījuši mūsu senči, viņi nav liekušies. Tikai tā var izdzīvot piekrastes smiltīs, stāvēt taisni kā burinieku mastu priedes," teica ainažnieks kapteinis Ivars Brauns.

Šoreiz žurnālisti neizvaicā, jūrnieki paši stāsta par sevi, par attiecībām ar jūru un saviem dzīves principiem. Pirmais šajā rakstu sērijā – kapteiņa Normunda Vilkauša stāstījums.

## JŪRA KĻŪDAS NEPIEDOD

Sēžot Keiptaunas (Dienvidāfrika) viesnīcā un pēc nostrādāta reisa gaidot lidojumu uz mājām, nolēmu piekerties rakstīšanai.



2020. gads. N. Vilkaušs uz VLCC (300 000 tilpības) tankkuģa klāja.

Piedzimu 1974. gadā Rīgā, bet uzaugu Kuivīžos, tāpēc interese un saikne ar jūru bija jau no bērna kājas. Arī tēvs gāja jūrā Atlantijas reisos, bija kuģu vadītājs zvejas flotē, bet, izveidojoties ģimenei, pārstāja iet jūrā un sāka strādāt Kuivīžu ostā zivju kūpināšanas ceģā.

Kuģi, ostas tuvums, jūra caurvija bērnību. Bija dažādas intereses,



tai skaitā burāšana kolhoza "Brīvais vilnis" paspārnē, daudzas reizes piedalījies arī jūrniecības konkursā "Vai tu mili jūru?". Pabeidzot astoto klasi Salacgrīvas vidusskolā, biju nodomājis doties uz Enguri, kur tajā laikā bija jūrskola, taču māte nepiekrita un centās pārliecināt, lai palieku Salacgrīvas vidusskolā. Viņa cerēja, ka pa vidusskolas gadiem es varētu savas domas mainīt, varbūt kļūtu par ārstu vai ko citu, tikai ne jūrā. Viņa zināja, cik tēvam bija smags darbs un gari reisi. Tēvs pārāgri aizgāja aizsaulē, iespējams, daļēji arī tāljūrās iedragātās veselības dēļ.

Strīda karstumā uz dažām dienām pat pieteicu badastreiku, tomēr vēdera kurkstēšana jaunam puisim lika ātri padoties. Tai pašā laikā radās dzelzs pārliecība, ka jūras profesiju apgūšu tik un tā, un sāku kaldināt plānus par studijām Makarova akadēmijā Pēterburgā pēc vidusskolas beigšanas, jo tā bija tradīcijām bagāta un prestiža augstskola. Tolaik jau bija nodibināta Latvijas Jūras akadēmija, bet RTU paspārnē tā vēl nešķīta pietiekami "nobriedusi".

## MĀCĪBU LAIKS SALACGRĪVAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽĀ. KAS DEVA IMPULSU TUR IESTĀTIES?

Kad biju nomācījies vienu gadu Salacgrīvas vidusskolā, kā zibens no skaidrām debesīm nāca jūrniecības koledžas tipa klases atvēršana. Ne mirkli nešaubijos un, zaudējot vienu gadu, 1990. gadā iestājos klasi zemāk jaunatvērtajā jūrniecības klasē. Nospriedu: ja netieku uz tālākām jūrskolām, jūrskola pati ir atnākusi pie manis. Bez mātes ziņas, bet it kā ar viņas piekrišanu aizpildīju iesniegumu un, sākot mācības, lepmi par to paziņoju.

Stabilu kursu uzņēmusi Latvijas Jūras akadēmija redzēja potenciālu Salacgrīvas jūrskolā, tāpēc Salacgrīvas jūrniecības koledžu līdz galam nepabeidzām un, nokārtojuši vidusskolas eksāmenus, mēs, seši audzēkņi, 1993. gadā iestājāmies LJA.

Jau mācoties Salacgrīvā, sākām iet praksē gan uz kolhoza zvejas kuģiņiem, gan arī uz apstrādes kuģiem, kurus drīz pēc tam norakstīja lūžņos. Redzot morāli novecojušo floti, smago darbu un to, ka šajā flotē strādājošajiem ne vienmēr bija tā labākā slava, nebija šaubu, ka jāiet tālāk – uz lielajiem, *baltajiem* tirdzniecības kuģiem.

Lai kāda bija pirmā pieredze uz zvejas flotes kuģiem, tomēr sirdī bija radusies milzīga pārliecība par sapņiem un mērķiem, kā arī neapprakstāms gandarījums par pirmajām praksēm un sajūta, ka esmu uz pareizā ceļa.

Pēc Atmodas laika, neatkarības atgūšanas un pirmajiem trauksmainajiem neatkarības gadiem jūra šķīta kā tāls sapnis, jo tik daudz bija dzirdēts par latviešu puīšiem, kuriem savulaik lielās jūras bija slēgtas. Pārliecību deva lielā jūras prakse "Latvijas kuģniecībā" uz tankkuģa "Jānis Sudrabkalns", kur mums, salacgrīviešiem, "pa blatu" ar kapteiņa H. Līdaka svētību radās prakses iespēja. Prakse noņēma neziņu par to, kā tad īsti tajā tirdzniecības flotē ir. Un otra



1994. gads. Mācības LJA. N. Vilkausis (pirmais no kreisās) ar kursa biedriem.

lieta, ka praksē tika tikai labākie mācībās, un tas deva pārliecību, ka mācīties (labi) ir vērts.

## PAR GADIEM LJA UN PRAKSES LAIKU

Māte apprecējās otrreiz, un ģimenē ienāca tālbraucējs kapteinis, pēc tautības zviedrs, ar vēlmi attīstīt jūrniecības uzņēmējdarbību Latvijā. Nodibinājās ģimenes uzņēmums – kuģu aģentūra, vēlāk no zviedru rēderejas nomājām arī velkoni, ar kuru transportējām papīrmalku uz Skandināviju. Tā nu visa ģimene bija ar jūras lietām saistīta. Mācības akadēmijā vairs nebija tikai sapnis, bet principa lieta, un patēvs kļuva gan par labu sabiedroto, gan arī nozīmīgu dzīves skolotāju.

Paralēli mācībām akadēmijā bija dažādas prakses – gan uz jau pieminētā velkonīša, gan uz konteineru, gan arī sauskravas kuģiem. Taisnības labad jāpieņem, ka uz mazā velkonīša man ne visai patika, jo to ļoti šūpoja, tāpēc reizēm metās šķērma dūša, mani tomēr vairāk vilināja lielie kuģi.

Kādā no praksēm paveicās uz pusgadu iekārtoties vācu rēderejā uz konteiner/ģenerālkraavu kuģa par matrozi. Saņemtā lielā alga (ārzemēs) šķita kā “apsolītā zeme”, jo zem Latvijas karoga tajā laikā tāda alga bija tikai kapteinim.

Pēkšņi likās, ka mācībām akadēmijā vairs nav jēgas un dzīve nu tikai var sākties. Te nu pateicība mammai tālredzībai, kad viņa ar mīlestību pajautāja: “Kā tad ar sapņiem un mērķiem, par kuriem runāji agrāk, vai taisies apstāties pusceļā?” Tas lika pārcilāt domas un pārvarēt vājuma brīžus. Akadēmiju pabeidzu ar labām un teicamām sekmēm 1998. gadā, par labu diplomdarbu saņemot dāvanā pulksteni.



## PAR PIRMAJEM DARBA GADIEM UN DAŽĀDIEM ATGADIJUMIEM UZ JŪRAS

Pabeidzis akadēmiju, augustā apprecējos, jo mācību laikā biju šo plānu atlicis. Un atkal bija pagrieziena punkts, kad gribējās pievērsties ģimenei un jūras gaitas nomainīt pret darbu krastā jau pieminētajā ģimenes uzņēmumā. Gāja dienas un mēneši, un tad sajutu, ka kaut kas mani sāk gruzdēt, ilgas pēc jūras kļuva aizvien spēcīgākas, bet stūrmaņa darba diploms "spieda kabatu". Atsakoties no it kā mierīgas dzīves krastā, devos uz "Latvijas kuģniecību". Nebija nekādas pazišanās, iesniedzu dokumentus un kadru daļā gaiteni gaidīju pusi dienas, jo it kā uz viena kuģa varēja parādīties vakance, tomēr, kā izrādījās, tā bija jau aizņemta. Tā kā biju mērojis tālu ceļu, nebiju gatavs doties prom tukšā, teicu, ka vēl pasēdēšu līdz dienas beigām. Tad atvērās kāda cita kabineta durvis, un izrādījās, ka uz viena tankkuģa pēkšņi vajadzīgs trešais stūrmanis. Protams, uzreiz piekritu. Tā sākas manas oficiālās stūrmaņa gaitas uz tankkuģa "Ropaži". Šiem tankkuģiem gan bija nelāga slava, jo uz viena no tiem pirms dažiem gadiem Ventspilī notika sprādziens, kas aiznesa trīs dzīvības un puse pilsētas palika bez logu rūtīm, taču arī tas mani neatturēja.



2005. gads. Matrozis N. Vilkaušs.

Viens no zīmīgiem atgadījumiem notika prakses laikā uz sauskravas kuģa: naktī vētras laikā loča kļūdas dēļ Botnijas liča ziemeļos pie Somijas krastiem kuģis uzskrēja uz klintīm. Viļņi daudzija kuģi, tā apakša izliecās kā banāns un izplūda degviela. Bija bažas, ka kuģis var pārlūzt, tāpēc apkalpi evakuēja ar helikopteru, bet kuģi atšlepēja uz ostu.

Kad biju praksē uz zivju apstrādes kuģa "Stepans Kozaks", ejot ārā no Salagrīvas, apkalpe un kapteinis bija viegli "iesvilpuši", kuģis novirzījās no fārvatera un viegli iestīga dūņās. Kādu laiku kapteinis turpināja dot komandas stūresvīram, kamēr atklājās, ka labu laiciņu jau stāvam uz vietas un tikai bagarējam dūņās. Tomēr izdevās viegli tikt nost un iziet reidā. Cik slikti reiss iesākās, tikpat slikti arī beidzās, jo vēlāk jūrā izcēlās dumpis uz kuģa, iesaistoties gandrīz visai komandai – oficiēri pret ierindniekiem vai otrādi. Mēs kā jauniņie palikām kaut kur pa vidu starp abām pusēm. Skandāls beidzās vēl arī ar dzinēja problēmām





un, atgriežoties ostā, ar bargu sapulci kolhoza augstākajā līmenī un atbilstošām sekām (amati un rājieni).

Varētu vēl pastāstīt par dažādām vētrām un pieredzētajiem vilņiem trīs četru stāvu mājas augstumā, taču tādi stāsti būs daudziem jūrniekiem, kad liels kuģis šķiet kā skaidiņa. Par piedzīvoto te likšu punktu, bet dažādu atgadījumu tiešām ir ļoti daudz.

## PAR KUĢIEM

Strādāju uz jau pieminētā tankkuģa "Ropaži" (ap 17 000 t tilpība), kas paredzēts naftas produktu un ķīmisko kravu pārvadāšanai.

Strādājot par stūrmani, kapteiņa trešo palīgu, pierādīju savu varēšanu un samērā ātri, jau pēc pāris reisiem, dabūju paaugstinājumu par kapteiņa otro palīgu. Tad pienāca arī piedāvājums paaugstinājumam par kapteiņa ve-



Tankkuģis "Ropaži".

cāko palīgu. Kuģim bija jānododas remontā, kas ir viens no grūtākajiem posmiem kuģa ekspluatācijas laikā, tāpēc bieži vien gribētāju nav daudz. Tā 2003. gadā kļuva par kapteiņa vecāko palīgu uz tankkuģa "Ķemeri". Kapteinim bija šaubas par manu varēšanu un pietiekamajām prasmēm, kā arī vēl nepietiekamo briedumu, taču reisa laikā ar visiem uzdevumiem tikām galā un ar labām atsauksmēm.



2006. gads. Kapteinis N. Vilkaušs.

Tad jau nāca piedāvājumi strādāt uz lielākiem kuģiem, un pamazām tika bruģēts ceļš uz kapteiņa amatu. 2006. gadā kļuva par kapteini uz tankkuģa "Cape Bon" (30 000 t tilpība).



Mūsdienās par kapteiņiem kļūst aizvien ātrāk, taču uz jūras vēl aizvien ir tradīcijas: nepieciešama ne vien jūras pieredze, bet arī dzīves pieredze un briedums, lai varētu sekmīgi veikt kapteiņa pienākumus un uzņemties lielo atbildību. Kapteiņa amatu ieņēmu 32 gadu vecumā, astoņus gadus pēc akadēmijas beigšanas.

Pamazām, gadiem ejot un krājoties pieredzei, kuģi kļuva aizvien lielāki, līdz norvēģu kompānijā strādāju jau uz 120 000 t tilpības kuģa.

Tā soli pa solim darbs mani ir aizvedis līdz vieniem no lielākajiem tankkuģiem – VLCC. To tilpība jau mērāma 300 000 t, kuģa garums 330 m un maksimālā iegrīme var sasniegt 21,7 m. Ja salīdzinātu to dabā, tad tie būtu trīs futbola laukumi.

Paskatoties kopējo dinamiku un dažādos kuģus salīdzinot pēc lieluma/tilpības, varu teikt, ka faktiski ir sanācis strādāt uz kuģiem no pašiem mazākajiem līdz pašiem lielākajiem (pēc tilpības): 30 – 50 t zvejas kuģi; 200 t apstrādes kuģi; 3000 – 4000 t ģenerālkravu un konteinerkuģi; 17 000 t naftas un ķīmijas produktu tankkuģi; 27 000 – 60 000 t naftas un ķīmijas produktu tankkuģi; 70 000 t panamax tipa tankkuģi; 120 000 t aframax tipa tankkuģi; 300 000 t VLCC tipa tankkuģi (abreviatūra tulkojumā – ļoti lieli jēlnaftas vedēji)

## PAR ĢIMENI

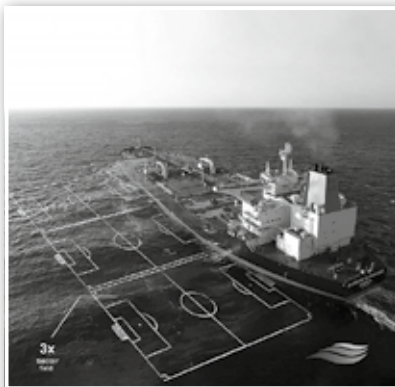
Par ģimeni nedaudz stāstīju jau iepriekš. Abi vecāki nāk no Latgales. Tēvs pabeidza Liepājas jūrskolā kuģu vadītājus, tāpēc dzīve atveda uz



Tankkuģis "Cape Bon".



Aframax tankkuģis (120 000 t tilpība).





zvejnieku kolhozu Kuivižu piekrastē. Māte strādāja par grāmatvedi kolhozā "Brīvais vilnis".

Tēva pāragrā aiziešana, kad man bija tikai desmit gadu, lika pieaugt ātrāk un uz dzīvi raudzīties nopietnāk, jo bija jādomā, kā palīdzēt mātei. Vasaras brīvlaiķos strādāju, kas jau pusaudža gados deva izpratni par lietu kārtību un darba grūtumu, kā arī deva zināmu rūdījumu un iemācīja neatlaidību.

Ģimēni nodibināju uzreiz pēc akadēmijas beigšanas, 1998. gadā apprecoties, lai gan ar sievu faktiski bijām kopā jau no vidusskolas laikiem. Mums ir divi bērni – dēls un meita. Neviens par jūru nav izrādījis interesi, taču par to neskumstu, jo katram pašam ir jāatrod sava vieta dzīvē. Manos spēkos ir rādīt piemēru, bet izvēle ir katra paša ziņā.

## **BRĪVAIS LAIKS, AIZRAUŠANĀS, HOBIJI**

Jau no skolas laikiem man ir bijusi vēlme darīt daudzas lietas. Papildus jau minētajām jūras lietām aktīvi sportoju, spēlēju basketbolu, ziemā slēpoju, spēlēju orķestrī sitamos instrumentus, savulaik skolas paspārnē dibinājām pat ansambli.

Arī pašlaik garos atvaļinājumus cenšos izmantot ar pilnu jaudu: dziedu Ainažu korī "Krasts", ar draugiem sava prieka pēc spēlēju bungas ansambli. Patīk vējš un brīvība, braucot ar motociklu, kopā ar draugiem esam apceļojuši pusi Eiropas.

Esmu aktīvās atpūtas piekritējs: skrienu un vingroju, to daru arī jūrā uz kuģa, tā es uzturu ķermeni fiziskā formā un atrodu garīgo līdzsvaru, kas ir nepieciešams darbā ilgstošas garīgās slodzes apstākļos un stresa situācijās. Nodarbojos ar ekstremālu sporta veidu – kaitsērfingu tepat pa Salacgrīvas puses skaistajām pludmalēm un Randu plāvām. Neviļus atskārtu, ka gan strādāju, gan atpūšos, smeļot enerģiju no jūras.

Varu teikt, ka esmu aktīvs un cenšos iesaistīties arī dažādu sabiedrisko pienākumu pildīšanā.

## **DZĪVES PAMATVĒRTĪBAS**

Uzskatu, ka ir svarīgi dzīvot saskaņā ar paša vērtību kodeksu un sirdsapziņu. Darbiem ir jāskrīt ar vārdiem, un otrādi. Esmu pārliecināts, ka ar mērķtiecību un aktīvu dzīves pozīciju ir iespējams sasniegt daudz. Taisnīgums un empātija ir svarīga pamatvērtību sastāvdaļa.

## **IEDVESMO VECIE JŪRAS VILKI**

Lasot vēsturiskus materiālus, rodas labāka izpratne par darbu jūrā agrāk. Tad var salīdzināt, kā bija toreiz, kā ir tagad. Tāpat esmu pārliecināts, ka ir jākopj mūsu priekšgājēju piemiņa, ar cieņu izturoties pret viņu centieniem attīstīt jūrniecību. Bez vēstures nebūtu tagadnes un arī nākotnes.



Sākot mācības jūrniecības klasē Salacgrīvā, viens no mūsu pirmajiem darbiem bija tieši Ainažu jūrskolas muzeja apmeklējums. Tāpat dalība ikgadējos atceres pasākumos ļauj sajūst šo garu un smelties spēku turpmākajam darbam.

## **VAI KĀDREIZ ESMU NOŽĒLOJIS SAVU PROFESIJAS IZVĒLI?**

Reizēm esmu prātojis, ko gan būtu varējis darīt savādāk? Taču tā īsti neko citu, iespējams, nebūtu darījis. Profesijas izvēli nekad neesmu nožēlojis, drīzāk esmu ļoti gandarīts par to. Vēl spilgtā atmiņā ir savilņojums pēc pirmajām jūras praksēm.

Kad esmu mājās, ilgojos pēc jūras, un otrādi. Iespējams, tā ir klasiska situācija jūrniekiem. Ļoti patīk garie atvaļinājumi, taču, esot krastā, neviļus rodas kaut kāda iekšēja nervozitāte un ilgas. Pašam grūti spriest, bet sieva uz to ir norādījusi vairākkārt. Un, protams, ilgstoši atrodoties jūrā, ir ilgas pēc mājām, tuviniekiem, starp citu, arī ilgas pēc Latvijas dabas ir ļoti spēcīgas. Izbraukājot dažādas pasaules malas, tomēr apzinies, cik mums ir bagāta daba ar četriem gadalaikiem. Šī ir vieta, kur veldzēt dvēseli. Kaut vai it kā ikdienišķi sīkumi – īsta rupjmaize vai pirts nedēļas nogalē.

## **VAI GODAPRĀTS ŠODIEN IR AKTUĀLS?**

Šī ir otra daļa tam, ko jau minēju pie dzīves pamatvērtībām. Personīgi man šī ir viena no galvenajām vērtībām attiecībā ar cilvēkiem. Arī uz jūras, nosacīti izolētā vidē, diezgan ātri izkristalizējas šīs īpašības. Cilvēkiem, atrodoties ekstremālās un grūtās situācijās, maskas ātri krīt. Ir svarīgi, kā tiek paveikts darbs, kā cilvēks attiecas pret savu un svešu mantu, arī tas, ka ar savu darbību vai bezdarbību viņš tiešā veidā var ietekmēt pārējos apkalpes biedrus. Jūra kļūdas nepiedod. No otras puses, ne tikai jūrā, bet arī krastā ir svarīgi šie paši principi, tikai varbūt vēl plašākā mērogā.■

Kapteinis Normunds Vilkaušs  
2021. gada martā



## ARNIS UZKALNS: “ESMU DAĻA NO KOMANDAS”

**Kapteinis Arnis Uzkalns ir Vidzemes krasta puisis – tepat Kuivižos un Ainažos ir viņa dzimtas šūpulis, un arī paša māja atrodas visnotaļ enerģētiskā vietā – lai tiktu līdz jūrai, ir jāmēro ceļš gar vecajiem jūrnieku kapiem, kur “zem zilām atraitnītēm” guļ Ainažu izcilības – tālbraucēji kapteiņi.**

### JŪRNIKS CETURTAJĀ PAAUDZĒ

Doma par jūrā iešanu šai krastā dzimušajiem nerodas nejauši, te puikas ne-salasās dēku romānus par tālam zemēm un vientuļām salām ar palmu viduci. Arnis Uzkalns ir jūrnieks jau ceturtajā paaudzē, kam senčos bijuši Ainažu slave-nās jūrskolas absolventi un “nēģu bendes” uz daudziem zināmā Salacas tača. Arņa vectēvs Ernests Linde skolojies pirmajā Valdemāra jūrskolā Ainažos, mā-tes tēvs ir ievērojamais Kuivižu zvejnieks Jānis Skuja, kuru 1981. gadā intervē-ja dzejnieks Jānis Peters, un šo sarunu savā dokumentālajā filmā “Zvejnieks” tvēra režisore Rūta Celma, savukārt mūsdienu Kuivižu zvejnieku dzīvesprieka uzturētājs Andris Skuja ir Arņa onkulis, un tad nu jājautā – kā var neiet jūrā?! Vecmamma brālīš Magnuss Linde ķēra Salacas zutiņus, kamēr mamma brā-lēns Valdis Ozoliņš bija Arņa pirmais jūrskolotājs Salacgrīvas vidusskolā. Paša tēvs kādreiz gājis Atlantijā, un foto ar Andreju Uzkalnu uz klāja sūtīti no Džor-dža sēkļa. Vai te vēl ir spēkā jautājums, kāpēc tu ej jūrā? Un nav vajadzīga arī tradicionālā atbilde: “Kas zin’, kāpēc. Laikam esmu laivā dzimis un zem laivas ieņemts.” Redz, ar Arni ir citādi, un tā ir liela veiksmē. Viņa izteismīgās acis dzirkstī un ik mirkli runā ar mums – kapteinis ir lielisks stāstītājs!

### VĒSTURISKĀ PRAKSE UZ “SUUR TÖLL”

1991. gada augustā, nedēļu pirms augusta puča Maskavā, toreizējā zvej-nieku kopsaimniecība “Brīvais vilnis” atbalstīja šo rindu autora ieceri latviešu kuģniecības vēstures kursu noslēgt ar vasaras praksi uz leģendārā Igaunijas brīvvalsts ledlauža “Suur Töll” Tallinā. Arnis ir kopā ar klasesbiedriem Alek-sandru Golovinu, Ivo Loginu, Mairi Misiņu, Normundu Vilkaušu, Aigaru Kociņu un Arni Vilderu uz kuģa, kurš, pārcietis karus un okupācijas, tagad atgriezies Tallinas Jūras muzeja īpašumā. Pa dienu – rūsas beršana uz klāja, tā krāsoša-na ar svina mīniķi, vakaros – lekcijas un ekskursijas, naktīs – arī “Peetri Pizza” iepretim izcilajam teātra “Estonia” namam. Katrā ziņā Tallina aizrāva! No Piri-tas ostas ar muzeja akvalangistu kuteri “Mere” izbraukts Tallinas pievārtē, lū-koti zemūdenes “Lembit” labirinti, bet visam pāri – majestātiskā “Suur Töll”



kapteiņa Olafa Vārmās stāvs. Tā tiešām bija īsta vēsture!

Kad Salacgrīvas jūrniecības koleģijas klašu audzēkņiem paveras iespēja mācības turpināt Latvijas Jūras akadēmijā, Arnis ir Rīgā, bet jaunības dullumā atgriežas Salacgrīvā, pabeidz koledžklasi un sāk strādāt uz "Virsaša". Seko dienests Latvijas Jūras spēkos Liepājā, kas pievelk vai ik uz soļa. Pēc atgriešanās Salacgrīvā tiek stūrēts velkonis "Milzis", līdz jaunais jūrnieks nonāk zvejnieku paraugkuģī "Trollis", kur jau priekšā Jānis Krūmiņš un citi pieredzējuši zvejnieki. Taču tā pa īstam ķert reņģes Arnis iemācījies uz "Baltikas", kuru komandējis kapteinis Juris Skuja.

Vislabāk gan tagad prātā pirmā prakse uz "Vāverastees" pie kapteiņa Kārļa Gērča. Pēc 27 stundām jūrā vēl mājās zeme līgojusies zem kājām un tai šūpots līdz. Tomēr tādi jūrskolotāji kā Jānis Grāvītis, Valdis Ozoliņš, audzinātājs Eduards Pile pušiem ielika tik stingrus dzīves un aroda pamatus, ka viņi droši un pārliecinoši izauga par vīriem.

## 12 VEČI 50 METROS

Kad vērienīgi tika atzīmēta jaunās tūkstošgades sākšanās, Arnis 2000. gada vasarā devās pasaules jūru un okeānu plašumos. Un atkal sāka kā matrozis uz "Bergesen" gāzvedējiem, līdz izauga par stūrmani, un tā piecus gadus. Tad pārmaiņu vēji viņu aizpūš līdz naftas platformu apgādes un apsardzes kuģim Ziemeļjūrā, kas palīdz saplānot savu dzīvi vismaz pusgadu uz priekšu – četras nedēļas jūrā un četras krastā. Tas der! Tā viņi, 12 veči, uz 50 metru kuģa šūpojas Ziemeļjūras vilņos Arņa tiešā virsvadībā – viņš ir kapteinis. "Ja jautājums neskar kuģa drošību, komandas drošību un kompānijas intereses, tad es esmu daļa no komandas," savu demokrātijas mērķu pozicionē kapteinis. "Piemēram, ja vairāk nekā puse komandas ir apmierināta ar koka darbu, man nav tiesību tur iejaukties. Es esmu atvērts diskusijām – atnāciet, pierādiet, es jūs uzklausīšu!" precizē Arnis.



Arnis Uzkalns.



1991. gada augusts. Pirmajā rindā no kreisās: Aleksandrs Golovins, Normunds Vilkausis, Mairis Misiņš, otrajā rindā no kreisās: Aigars Kociņš, Arnis Uzkalns, Ivo Logins, Arnis Vilders.





Ziemeļjūra baltiešiem vienmēr bijusi jūras ceļš uz pasauli (lai atceramies Riharda Valdesa "Jūras vilkus"!), uz plašāku redzējumu un demokrātisku iekārtu iepazīšanu citās valstīs. Jūrniekiem gan Ziemeļjūra saistās ar krietniem pūtiem, un, ja zem tevis ir 40 metru dziļums, tad vilnis bieži vien ir deviņi metri. Arnis savās jūras gaitās ir gan zvejojis, gan ar tankkuģiem šķērsojis Ziemeļjūru, tomēr šoreiz saruna aizvirzās par pašiem jūrniekiem – cik ļoti tie tomēr atšķiras! Uz zvejas kuģiem pārsvarā valda princips "viens par visiem, visi par vienu", kamēr tirdzniecības flotē katrs pats ir par sevi. Te valda konkurence, karjeras taisīšana, un tu nekad nezini, vai smaids kolēģa sejā ir patiens vai samākslots.

Arnis teic, ka viņa apkalpe ir vienota: "Man pašam patīk komunikācija un kustība. Kad var, metam visi šautriņas vai uzspēlējam kārtis. Krogā "pirmo riņķi" vienmēr savējiem izpērku. Tā ir vieglāk strādāt."

## AR BĒRNĪBAS GARŠU MUTĒ

Arnis Uzkalns izbauda gatavošanas prieku: kūpināt, cept, marinēt – tā ir viņa stihija. Ja mājās kādas viesības, viņš klāj galdu, cenšas visu, izņemot saldus, pagatavot pats, ik reizi pārsteigdams ar kaut ko oriģinālu.

"Tā ir bērības garša!" saka kapteinis, aizgūtnēm daloties reņģu cepšanas, brētliņu sāļšanas, nēģu grilēšanas un aļņa gaļas vītīnāšanas noslēpumos. Rudņos top īpašais "čilli džems", tomātu mērce un grilēti nēģi 250 gramu kārbīnās. 90 bundžas ieliek, un tad jau ziemai pietiks!

"Kad ieej veikalā, grūti nopirkt brētliņas garšvielu sāļjumā. Kas zina, vai ir svaigas?"

Kūpināto zivju receptes nāk no vectēva ("Vectēva standarts"), bet nēģu gatavošanas māka no Magnusa Lindes (tikai viņš tā pa īstam prata zutiņus cept!). Arnis pats gatavo arī šprotes – nokūpina, galvas un astes nost, un, ja vēl reņģe trāpās ar ikriem, tad jau esam desmitniekā!

Protams, Arņa vaļasprieku liste nebūt nav tik īsa. Savulaik viņš spēlēja saksofonu un dziedāja (ansambli paši nosaukuši par "Elektriskajiem dibieniem"). Ir pat nospēlētas vienas kāzas. Vēl mazāk zināma kapteiņa aizraušanās ir dzejošana. Arnim patīk Dreslera stils: "Dzejai ir jābūt rītmā un ar atskaņām. Ja dzejoli tas nav, tad tas nav priekš manis. Standarts ir Valdis Artavs."

Kad meita Salacgrīvas vidusskolas 95 gadu jubilejā no skatuves deklamējusi tēva dzejoli "Sarkangalvīte XXI gadsimtā", Arnis ierāvējis krēslā dziļāk. Pašam tik runāt vārsmas draugu kompānijās, bet ne no skatuves, tad klāt ir lampu drudzis.

Šķiet, radīšanas process nekad Arni nav pametis. Uz kuģa komandtiltiņa stāv jūrnieku dzimtas turpinātājs, kam tuva jūra, prasme gatavot un iepriecināt citus, māka spēlēt un izteikt dvēseles noskaņas dzejā, jo viņš ir kapteinis! ■

Gints Šmanis



# SVARĪGS IR KATRS CILVĒKS UN KATRA CILVĒKA DZĪVES STĀSTS



Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības nodibinātā kooperatīvā krājaizdevu sabiedrība "Jūrnieku forums", kas apkalpo tikai jūrniekus un viņu ģimenes locekļus, strādā nu jau divdesmit trešo gadu. Sabiedrības darbību regulē LR Krājaizdevu likums, LR Kooperatīvo sabiedrību likums, LTFJA KKS "Jūrnieku forums" statūti, Finanšu un kapitāla tirgus komisijas un Latvijas Bankas normatīvie dokumenti un rīkojumi, kā arī citi Latvijas Republikas un Eiropas Savienības likumdošanas un normatīvie akti. "Vēl pirms gadiem pieciem pensiju fonds nebija starp populārākajiem pakalpojumiem, bet tagad cilvēki arvien vairāk sāk domāt par nodrošinājumu vecumdienās. Pensiju programmas popularitāti var skaidrot ar to, ka jūrnieki ir sapratuši, ka daudziem gaidāmas visai mazas pensijas no valsts, ja paši nebūs pietiekami tālredzīgi šajā ziņā," saka „Jūrnieku foruma” valdes priekšsēdētājs ARTŪRS KORBUTS. Ar viņu saruna par to, ko viņa vadītā krājaizdevu sabiedrība paveikusi, kas mainījies vairāk nekā divdesmit gadu laikā un kādus uzdevumus "Jūrnieku forums" sev izvirzījis nākamajam darba cēlienam.

– Pirms pāris gadiem intervijā jūs teicāt, ka jūrnieki, protams, zina, ka ir tāds "Jūrnieku forums", bet viņiem nav skaidra priekšstata, kas īsti ir krājaizdevu sabiedrība, jo Latvijā šis finanšu instruments nav īpaši izplatīts, atšķirībā, piemēram, no Amerikas, kur bankas pamatā strādā ar juridiskajiem klientiem, kuri apgroza ievērojamas naudas summas, bet visas fiziskās personas zina, kas ir "Credit Union", jo izmanto krājaizdevu sabiedrības pakalpojumus. Vai šajā ziņā ir kas mainījies un vai jūsu vadītā krājaizdevu sabiedrība jūrnieku vidū ir ieguvusi lielāku atpazīstamību?



Artūrs Korbutis.

– Mūsu uzdevums, mērķis un sūtība ir strādāt LTFJA biedru labā, un visus šos gadus to godprātīgi darām, tāpēc droši varu teikt, ka šajā ziņā mūsu darbības politikā nekas nav mainījies. Cenšamies palīdzēt jūrniekiem, kuriem



diemžēl dažādu iemeslu dēļ dzīves situācija nav no tām spožākajām, un vispirms, protams, tas attiecas uz pensijas vecuma jūrniekiem. Pēdējo desmit gadu laikā populārāka kļūst "Jūrnieku foruma" pensiju programma, un šo faktu var skaidrot ar to, ka jūrnieki arvien labāk apzinās, ka tad, ja paši jau laikus nedomās par savām vecumdienām un paši neuzkrās naudu, var atrasties pie sasistas siles, jo valsts noteiktās pensijas viņiem būs visai mazas. Jāteic, ka jūrnieki ir kļuvuši atbildīgāki un vairāk domā par to, kā uzkrāt naudu pensiju fondā, bet gribētos, protams, lai viņi to sāk darīt daudz jaunākos gados, tomēr pieredze rāda, ka visvairāk to darīt sāk cilvēki pēc piecdesmit, kad bērni jau izauguši un pirmās lielākās vajadzības apmierinātas. Patiesībā jau mums nav tik svarīgi, kad cilvēks ir nolēmis sākt uzkrāt naudu pensijai, tas svarīgi ir pašam cilvēkam, jo, uzkrājot naudu, viņš pats nodrošina savu labklājību pēc aktīvo darba gaitu beigām.

**– Nosaukumā ietvertais termins "krājaizdevu sabiedrība" pēc būtības jau nosaka jūsu darbības virzienu, tātad viens ir depozīta noguldījumi, bet ir naudas aizdošana. Jūrnieki taču nopelna pietiekami labi, lai viņiem nebūtu sevišķi liela vajadzība aizņemties naudu.**

– Tā gluži nav, jo gandrīz vienmēr vajadzības ir lielākas nekā iespējas. Kad tika dibināts "Jūrnieku forums", bankas ne sevišķi vēlējās strādāt ar jūrniekiem, īpaši jau viņus kreditēt, jo jūrniekiem ir sava darba specifika, darba līgumi bieži vien tiek slēgti uz konkrētu reisu – trim, četriem vai sešiem mēnešiem, bet bankām nav intereses iedziļināties dažādās niansēs un jūrnieku darba specifikā, tāpēc arī tika izveidots "Jūrnieku forums", kura piedāvātie īstermiņa un pēc tam arī ilgtermiņa kredīti jūrniekiem ir labs atbalsta instruments, jo vienmēr ir cilvēki, kas vēlas tērēt tagad un tūlīt. Tas īpaši attiecas uz gados jaunajiem jūrniekiem, kuri lielākoties mēdz domāt īstermiņā, nedomājot, kas būs pēc gadiem.

Esam sekmīgi strādājuši un spējuši attīstīt savu darbību gan kredītēšanas, gan uzkrājumu jomā. Kopš 2010. gada arī tehniskā ziņā esam strauji attīstījušies, tāpat esam vienotās eiro maksājumu telpas dalībnieki, un naudas pārskaitījumi notiek tieši tāpat kā banku sektorā. Ar internetbankas starpniecību var veikt maksājumus un saņemt darba algu, piedevām mūsu klientiem internetbankas maksājumi notiek bez komisijas maksas. Vismaz astoņdesmit procenti mūsu jūrnieku atalgojumu saņem dolāros, un tā kā bankām ir problēmas ar dolāru kontu apkalpošanu, jūrnieki ir neapmierināti, ka ļoti aizkavējas naudas pārskaitījumi. Mums šādu problēmu nav, piedevām varam piedāvāt ļoti labu valūtas maiņas kursu.

Kad 2010. gadā sāku strādāt "Jūrnieku forumā", uzkrājumu portfelis bija divsimt tūkstoši latu, pēc valūtas kursa apmēram trīssimt tūkstoši eiro, tagad varam būt gandarīti, ka mūsu portfelis aug – fonda uzkrājums jau pārsniedz piecus miljonus eiro, un tas ļauj izdarīt secinājumu, ka mūsu centieni pārliecināt jūrniekus par uzkrājumu veidošanas lielo nozīmi ir devuši labu



rezultātu. Savukārt uzkrājuma fonda sekmīga darbība ļauj palielināt kredītēšanas apjomu, kas pieaudzis aptuveni trīs reizes un sasniedz divpadsmit miljonus eiro. Esam apmierināti, jo attīstāmies gan finanšu aktīvu ziņā, gan arī tehniskā nodrošinājuma jomā. Pirms gadiem pieciem daudz strādājām ar internetbankas pārskaitījumiem, bet tagad tehnoloģijas tik strauji attīstās, ka varam piedāvāt daudz modernākus pakalpojumu rīkus. 2020. gadā darbs Covid-19 apstākļos lika pielāgoties, un arī mēs, tieši tāpat kā daudzi citi, diezgan ātri pārgājām uz elektroniskajiem parakstiem, lai jūrnieks, arī strādājot uz kuģa, var veikt visus nepieciešamos darījumus, lietojot elektronisko parakstu. Jūrnieki samērā ātri apguva visus jaunus attālinātās apkalpošanas instrumentus, jo būtībā jau citas iespējas nemaz nebija. Ja vēl pirms pāris gadiem elektroniskais paraksts jūrniekiem bija liels retums, tagad tā ir reāla ikdienas nepieciešamība, un, pateicoties tam, jau otro gadu varam attālināti noslēgt aizdevuma līgumu. Piemēram, bez problēmām varam noslēgt aizdevuma līgumu ar jūrnieku, kurš strādā, teiksim, pie Mumbajas krastiem, un rezultātā apmierināti ir visi – gan jūrnieks un viņa ģimene, gan, protams, arī mēs. Lai gan darbs Covid pandēmijas apstākļos nebija viegls, ļoti svarīgi bija sniegt pilnu pakalpojumu spektru, ņemot vērā, ka pandēmija ļoti būtiski ietekmēja jūrnieku darbu.

### **– Kas jūrniekiem būtu jāzina par to, kā darbojas pensijas uzkrājumu fonds un ko jūrnieks iegūst, ieguldot naudu šajā fondā?**

– Lai jūrnieks veidotu uzkrājumu pensiju fondā, pirmkārt ir jāiestājas LTFJA un jāklūst arī par “Jūrnieku foruma” biedru. Tad jūrniekam tiek atvērts termiņnoguldījuma, tātad pensijas uzkrājuma konts, viņš saņem rekvizītus, paraksta līgumu un, kad vien vēlas un kad viņam tas ir izdevīgi, ieskaita kontā naudu. Kad to darīt un cik iemaksāt, tas paliek paša cilvēka ziņā. Par uzkrājumu pensiju kontā tiek rēķināti arī procenti. Gribu īpaši uzsvērt, ka, šķiet, nav nevienas bankas, kas par termiņnoguldījumiem eiro valūtā maksātu procentus. Ir bankas, kas paredz soda sankcijas pat līdz trim procentiem gadījumā, ja cilvēks pirms laika vēlas lauzt termiņnoguldījuma līgumu un izņemt savu naudu, un piedevām tas ir pie termiņnoguldījumu nulles procentu likmes. Savukārt “Jūrnieku foruma” termiņnoguldījumu likme, tā sauktā saliktā procentu likme, ir 3,75 procenti gadā, un tas nozīmē, ka gada beigās procenti tiek pieskaitīti pie noguldījuma pamatsummas. Šajā gadījumā uzkrājuma fonds palielinās straujāk nekā tad, ja procenti tiktu izmaksāti tikai termiņnoguldījuma beigās. Protams, līgumam ir arī īpaši nosacījumi, kas paredz, ka pensijas termiņnoguldījums tiek atvērts laikā, kad cilvēks sasniedz pensijas vecumu, kā to nosaka Latvijas likumi.

### **– Tas nozīmē, ka cilvēks ar šo naudu agrāk nevar rēķināties kā vien tad, kad pienāk pensijas vecums?**

– Lai gan standarta līguma nosacījumi to paredz, zinot, kāda pēdējo divu gadu laikā ir reālā situācija, ko radījusi pandēmija, katru gadījumu skatām



atsevišķi. Gadās, ka jūrnieki, kuri tuvojas sešdesmit gadu vecumam, un vairāk tas attiecas uz ierindas jūrniekiem, izkrīt no darba tirgus. Iemesli tam var būt visdažādākie: cilvēkam rodas veselības problēmas, tiek zaudēts kuģis, vēl kādu citu apsvērumu dēļ viņš vairs nevar iziet jūrā un nāk pie mums, lai risinātu jautājumu par pensijas noguldījuma līguma pirmstermiņa laušanu. Vienmēr cenšamies individuāli izskatīt šo lūgumu. Līgumā ir paredzētas sankcijas, proti, ka šādos gadījumos netiek izmaksāti procenti par šo un iepriekšējo gadu, tomēr valdei ir tiesības pieņemt lēmumu un nepiemērot līgumā paredzētās sankcijas vai piemērot nepilnā apjomā. Ja redzam, ka cilvēks no paša neatkarīgu iemeslu dēļ tiešām ir nokļuvis grūtā situācijā un vairs nevar turpināt darbu jūrā, tad izrādām viņam pretimnākšanu un atrodam labāko risinājumu.

### **– Vai jums ir statistika, kādas vidēji ir tās naudas summas, ko jūrnieki uzkrāj savā pensiju fondā?**

– Summas ir ļoti dažādas, jo atšķiras jūrnieku ieņemamie amati un attiecīgi arī atalgojums. Protams, tirdzniecības flotes virsnieki saņem ievērojami lielāku darba samaksu nekā ierindnieki, tāpēc arī viņu pensijas uzkrājumā ir diezgan lielas summas, bet ierindas jūrnieki pensiju fondā iemaksā naudu savu iespēju robežās. Patiesībā neveicam izpēti par to, cik daudz naudas cilvēki iemaksā. Zinām, ka ir jūrnieki, kuri iemaksas pensijas fondā ir internetbankā uzlikuši kā ikmēneša regulāros maksājumus, citi pēc reisa paši atnāk pie mums un iemaksā naudu savā pensijas noguldījumā.

### **– Nedod Dievs, ja jūrnieks nomirst, nenasniedzis pensijas vecumu! Kas tadā gadījumā notiek ar viņa uzkrāto naudu?**

– Kad tiek atvērta mirušā cilvēka mantojuma lieta, viņa mantinieki saņem arī šo pensijas uzkrājumu.

### **– Tas nozīmē, ka pensiju uzkrāšanas fonds ir pamats kreditēšanai?**

– Ievērojot Finanšu un kapitāla tirgus komisijas noteiktās prasības, krājkonta noguldījumi tiek izmantoti kreditēšanai. Pensiju noguldījuma fonds ir tas pamats, uz kura vispār tika veidots "Jūrnieku forums", ja jūrnieki nevēlētos veidot pensijas uzkrājumu, tad nebūtu pamata arī "Jūrnieku foruma" tālākai darbībai un pastāvēšanai, jo zustu krājaizdevu sabiedrības jēga.

### **– Arī kreditēšanai taču ir savi noteikumi. Kādas ir summas, ko jūrnieki var aizņemt, un kur ir robeža, kad sakāt, piedodiet, nē?**

– Kreditēšanas jomā piedāvājam dažādus produktus. Ir patēriņa kredīts, ko varētu saukt par ātro kredītu, un to var saņemt diezgan ātri. Ja jūrniekam nav kavēti maksājumi, nav parādu un viņa maksāspēja to atļauj, tad aptuveni stundas laikā jūrnieks attālināti vai klātienē var saņemt kredītu. Zināmā mērā patēriņa kredīta piešķiršana ir atkarīga arī no jūrnieka ieņemamā amata, piemēram, otrais mehāniķis, vecākais mehāniķis, vecākais palīgs un kapteinis kredītu līdz astoņpadsmit tūkstošiem eiro var saņemt pusstundas laikā, bet ierindas jūrniekiem limits ir noteikts trīs tūkstošu divsimt eiro apmērā.



Piedāvājam arī hipotekāro kredītu, ko cilvēki ņem ilgtermiņā nekustamā īpašuma iegādei, remontam vai vēl kādam ar nekustamo īpašumu saistītam mērķim, un šim kredītam par nodrošinājumu kalpo pats nekustamais īpašums. Patēriņa kredītam summas netiek ierobežotas, vienīgais ierobežojums ir konkrētā jūrnika maksāspēja. Banka, izvērtējot maksāspēju, ņem vērā tikai oficiāli pieejamo informāciju, cilvēks un viņa situācija banku neinteresē, turpretī "Jūrniku forums" cenšas objektīvi izvērtēt katru gadījumu, ņemot vērā, cik daudz mēnesī cilvēks bez lieka uztraukuma var atvēlēt kredīta saistībām. Pandēmijas laikā daudzi jūrnieki nonāca sarežģītā situācijā, tāpēc vērsās pie mums pēc padoma un palīdzības. Nācām pretim jūrnikiem gan ar padomu, gan pārskatījām maksājuma grafiku, daudziem devām pat kredīta brīvdienas, bet tiem, kam radās problēmas ar banku kredīta maksājumiem, palīdzējām nokārtot kredīta saistības.

Kad 2020. gada martā sākās problēmas ar Covid-19, kopā ar LTFJA izveidojām speciālu programmu, jo arodbiedrības kredo bija "Arodbiedrības biedri bez palīdzības nepaliks!". Ar interneta resursu starpniecību sniedzām informāciju un bezprocentu finansiālu atbalstu tiem arodbiedrības biedriem, kuri nevarēja doties reisā, saslima, pašam jūrnīkam vai viņa ģimenes loceklim radās vēl kādas citas pandēmijas izraisītas problēmas. Lai gan šo naudu jūrnīkam vajadzēs atdot, tomēr tā bija reāla palīdzība sarežģītā situācijā, un šāda palīdzība bija nepieciešama aptuveni septiņdesmit jūrnīkiem. Aizdotās naudas summas bija ļoti dažādas, sākot no divsimt un beidzot ar pieciem tūkstošiem eiro. Pandēmijas laikā arodbiedrībā un "Jūrnīku forumā" iestājās arī jauni biedri, kuri līdz tam nebija izrādījuši interesi par šo organizāciju.

**– Visticamāk, bezizejas situācijā meklēja jel kādu izeju un saprata, ka arodbiedrība varētu sniegt tik ļoti vajadzīgo atbalstu?**

– Godīgi sakot, daudzi no šiem jūrnīkiem bija ļoti vieglprātīgi izturējušies pret dzīvi, ja tā var teikt, nerīkojās finansiāli atbildīgi, tērēja naudu pa labi un kreisi, cerot, ka vienmēr viss būs labi, ka vienmēr būs darbs. Un tad pēkšņi notiek kaut kas iepriekš tik neparedzams kā ārkārtējā situācija, kas visu sagriež ar kājām gaisā. Pandēmijas laikā visvairāk cieta tieši šie cilvēki, jo tie, kas ar savām finansēm rīkojās atbildīgi un domāja dažus gājienus uz priekšu, bez īpašām problēmām spēja pārlaist grūtos laikus, viņiem finansiāla palīdzība nebija vajadzīga, jo viņi vairāk bija interesējušies par to, kas notiks, ja radīsies problēmas, vai tādā gadījumā "Jūrnīku forums" būs gatavs palīdzēt risināt situāciju. Bet bija cilvēki, kuriem tiešām nācās ļoti nopietni palīdzēt, burtiski aiz matiem vilkt ārā no ūdens, jo nepareizā finansiālā uzvedība un neapdomīgi ņemtie ātrie kredīti nolika viņus ārkārtīgi sarežģītā stāvoklī. Kamēr cilvēks iet jūrā, viņam, protams, nav grūti atmaksāt ātros kredītus, bet, kad sistēma nobrūk, problēmu ir vairāk nekā saprašanasas.





**– Šādās situācijās lasīt morāli ir bezjēdzīgi, jo cilvēkam ir tikai viena doma – kā izklūt no problēmām, bet jūs jau nevarat mētāties ar naudu tikai tāpēc, ka kāds ir bijis bezatbildīgs.**

– Mēs vispirms cenšamies saprast, vai cilvēks tagad apzinās, ko izdarījis nepareizi, un ir sapratis savas kļūdas. Vispirms ar katru individuāli runāja arodbiedrības priekšsēdētājs Igors Pavlovs, tad runāju es, un ja mums bija sajūta, ka nekas nemainīsies, nauda tikai šodien ātri jādabū, tad bija pieci seši gadījumi, kad atteicām palīdzību. Tā taču nav ne arodbiedrības, ne "Jūrnieku foruma" nauda, tā ir jūrnieku nauda, un ja mēs nevaram būt droši un uzticēties cilvēkam, tad šāds darījums nav iespējams.

**– Vai "Jūrnieku forumam" ir nācies risināt problēmas, kad kāds kredītnēmējs negrib vai nespēj atmaksāt aizņēmumu?**

– Pēdējo divu gadu laikā esam pagarinājuši kredītu atmaksas termiņus, mainījuši maksājumu grafikus, jo saprotam, cik sarežģītos apstākļos pandēmijas dēļ ir nonākuši daudzi jūrnieki. Neviens jūrnieks nav pazudis, tikai situācija ir tāda, ka viņš objektīvu iemeslu dēļ nespēj pildīt savas saistības. Ja runājam kopumā par "Jūrnieku forumu", tad jāteic, ka vairāk nekā divdesmit darbības gados ir bijušas dažādas situācijas, tiesas procesi, parādu piedzišana un pat nekustamo īpašumu pārdošana, lai atgūtu kredītos izsniegto naudu.

"Jūrnieku forumā" ir aptuveni divarpus tūkstoši biedru, laipni gaidīts ir ikviens jūrnieks, kurš jūt nepieciešamību iestāties arodbiedrībā un arī "Jūrnieku forumā", bet mēs ļoti vēlētos, lai cilvēks saprot un apzinās, kāpēc viņš to dara. Esam priecīgi, ja pie mums atnāk jūrnieki, kuriem varam ne tikai izsniegt kredītu, bet sniegt arī morālu atbalstu, un ne tikai jūrniekam, bet arī viņa ģimenei.

"Jūrnieku forums" cenšas darīt visu iespējamo, lai atrisinātu vissarežģītākās situācijas, nerēķinot, cik daudz laika un nervu tas prasīs. Vajadzības gadījumā reizēm piesaistām juristus, meklējot labākos tiesiskos ceļus, lai atrisinātu kādu lietu, un vienmēr mēģinām konsultēt jūrniekus arī par viena vai otra darījuma lietderību. Vēlamies strādāt ar klientiem, kas pēc būtības ir mūsu paju biedri, kuri arī vēlas ar mums sadarboties, vienmēr esam sasniedzami un atradīsim veidu, kā palīdzēt. Mums ir svarīgs katrs cilvēks un katra cilvēka dzīves stāsts.■

Uzklausīja Anita Freiberga



# ATTĪSTĪBAI NEPIECIEŠAMA GAN STABILITĀTE, GAN PĀRMAIŅAS

**Kompānija "LAPA", jūrnieku darbā iekārtošanas un jūrnieku apmācības uzņēmums, 2021. gada nogalē atzīmēja 30 gadu jubileju. 30 gadi – it kā nav daudz, bet, ja padomā, ka kompānija, kas dibināta 1991. gadā, ir piedzīvojusi gan kritumus, gan kāpumus, pastāvējusi un izturējusi visas krīzes situācijas kopā ar neatkarību atguvušo Latviju, tad kļūst skaidrs, ka šāda jubileja tomēr ir kaut kas īpašs!**

Vladimirs Kļimkevičs vada uzņēmumu četrus gadus. Vladimirs ir absolvējis Liepājas Jūrniecības koledžu, vairākus gadus strādājis jūrā, kopš 2004. gada strādā Latvijas un ārzemju kruinga kompānijās. "Saņemot piedāvājumu darbam uzņēmumā "LAPA," zināju, ka tas būs izaicinājums, jo Latvijas jūrnieku skaits samazinās ar katru gadu. Tāpēc Latvijas kruinga kompānijām jau šobrīd ir ļoti svarīgi attīstīties un sākt sniegt vadības pakalpojumus kuģniecības kompānijām visā pasaulē. Mums nepieciešama pieredze, un mūsu pienākums ir to izmantot, tādējādi attīstot jūrniecības nozari Latvijā. Savukārt jauniešiem, kuri izvēlējušies jūrnieka karjeru, jūrniecības virziena attīstība atklās neierobežotas iespējas," saka V. Kļimkevičs.

Lai uzņēmums tālāk attīstītos, tam bija jāklūst no kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijas par apkalpju menedžmenta kompāniju, kas saviem klientiem piedāvā ne tikai norīkot darbā jūrniekus, bet arī sniedz virkni citu pakalpojumu, kas saistīti ar jūrnieku darba nodrošināšanu. "Mūsu galvenais mērķis ir vispirms veidot stabilas un uzticības pilnas attiecības ar klientiem un partneriem. Mēs strādājam ar katru klientu individuāli, lai sniegtu tieši viņam nepieciešamos pakalpojumus, lai nodrošinātu vislabāko servisu. Mūsu klienti ir cienītāko un pazīstamāko pasaules kompāniju skaitā – "Stolt", "Anthony Veder", "Westfal-Larsen", BW, "Hoegh LNG", "Tartank", "Exmar" un citi. Sadarbība ar vairākiem uzņēmumiem jau trīsdesmit gadus ļāvusi mums kļūt par stratēģiski nozīmīgiem partneriem. Pasaule ir liela, un mēs dzīvojam laikā, kad viss tik strauji mainās, tādēļ liela daļa uzņēmēju meklē tieši stabilitāti," uzsver uzņēmuma "LAPA" vadītājs.

Kovida laiks ir radījis problēmas ikvienam uzņēmējam, taču V. Kļimkevičs atgādina labi zināmo patiesību, ka katra krīze aizver vienas durvis, bet atver kādas citas. "Vismagāk klājies Āzijas jūrniekiem, līdz ar to lielākas iespējas paveras Eiropas, tai skaitā Latvijas jūrniekiem, un to vajag izmantot. Mēs redzam, ka mūsu klienti ir palielinājuši tieši Latvijas jūrnieku piesaistišanu. Visiem mūsu uzņēmumiem ir nepieciešami kvalificēti jūrnieki, un "LAPA" aktīvi



Dmitrijs Saidasjvs (no kreisās) un Vladimirs Kļimkevičs.

pieņem darbā Latvijas jūrniekus, kā arī nodrošina prakses vietas kadetiem. Tāpošie jūras virsnieki to zina un novērtē. Studentiem vasaras brīvlaikā tiek piedāvātas darba vietas uzņēmuma "LAPA" birojā, un iegūtās zināšanas viņiem būs ļoti noderīgas, sākot darbu jūrā, turklāt jaunieši arī pēc studiju beigšanas labprāt turpina sadarbības tieši ar mūsu uzņēmumu," saka V. Kļimkevičs.

"LAPA" ir ne tikai jūrnieku darbā iekārtošanas uzņēmums, bet arī jūrnieku mācību centrs. "Mūsu mācību centrā piedāvājam jūrniekiem starptautiskajā konvencijā STCW paredzētos, kā arī Latvijas Jūras administrācijas noteiktos mācību kursus. Pēc kuģniecību kompāniju pieprasījuma mēs organizējam arī kursus "Kuģu vadīšana ledus apstākļos", "Kuģu drošības virsnieks", "LICOS" un "Jūrniecības angļu valoda". Lai pielāgotos koronavīrusa izplatības ierobežošanas ārkārtējai situācijai valstī, "LAPA" jūrnieku mācību centrs īsteno mācību kursus attālināti.

Pastāvīgi tiek ieguldīti līdzekļi jauna aprīkojuma iegādē mācību centram, un tā tam arī jābūt, jūrniekiem ir tiesības saņemt pašu labāko. Ir labi, ka Latvijas Jūras administrācija visu laiku pievērš uzmanību mācību centriem un to aprīkojumam, prasības ir augstas, un tas nodrošina augstu sagatavotības līmeni. Mūsu mācību centra instruktori ir paši labākie, jo tieši viņi ir visa pamats. Ar to negribu teikt, ka citiem mācību centriem būtu slikti instruktori!" uzsver V. Kļimkevičs.

"Visu laiku ir jādomā uz priekšu, jādomā par to, kas būs rīt. Ir nepieciešama stabilitāte, bet ir nepieciešamas arī pārmaiņas, bez tām nav iespējama attīstība," ir pārliecināts uzņēmuma "LAPA" vadītājs.■



# “EVER GIVEN” BRĪVS NO GŪSTA, KUĢA ĪPAŠNIEKAM PROBLĒMAŠ NEBEIDZAS

**2021. gada 7. jūlijā Suecas kanāla administrācija atbrīvoja aizturēto konteinerkuģi “Ever Given”, kas devās ceļā uz Nīderlandi un 29. jūlijā ieradās Roterdamas ostas “ECT Delta” terminālī. Līdz ar to beidzās četrus mēnešus ilgs kuģa aizturēšanas un tiesāšanās sāga, kas sekoja pēc tam, kad 23. martā “Ever Given” uz sešām dienām apturēja kustību Suecas kanālā un nobloķēja kravu plūsmu austrumu – rietumu tirdzniecības ceļā. “Ever Given” tika aizturēts kopā ar apkalpi un kravu, un bija vajadzīgi četri mēneši, lai kuģa īpašnieks vienotos ar Suecas kanāla administrāciju par maksājamo kompensāciju.**

Vispirms no “Ever Given” Roterdamas ostā tika izkrauta daļa kravas, 2. augustā kuģis ieradās Hamburgas ostā, kur kravas izkraušanai bija atbrīvota piestātne, bet 8. augustā ar atlikušo kravas daļu, kas domāta Apvienotajai Karalistei, piestāja Felikstovas ostā.

Iesākumā SCA no kuģa īpašnieka par zaudējumiem pieprasīja gandrīz miljardu ASV dolāru lielu kompensāciju, bet pēc garām sarunām un vairākām tiesas sēdēm kompensācijas apmēru samazināja līdz 550 miljoniem ASV dolāru, kas, abām pusēm par to vienojoties, tiks izmaksāti pa daļām.

Tomēr ar kuģa atbrīvošanu problēmas kuģa īpašniekam “Shoei Kisen Kaisha Ltd” vēl nav beigušās, jo četru mēnešu laikā ātrbojīgā kravas daļa ir gājusi bojā un ir jāznīcina, ievērojama daļa ir zaudējusi tirgus vērtību, tāpat ir vēl citi ar kravu saistīti jautājumi, ko tagad nāksies risināt kuģa īpašniekam. Pagaidām neviens neņemas sniegt informāciju, cik lielas izmaksas saistībā ar kravu nāksies segt “Shoei Kisen Kaisha Ltd”.■



“Ever Given” Roterdamas ostā.



## APSTĀKĻU KOPUMS SUECAS KANĀLĀ

**Visa "Ever Given" 25 cilvēku apkalpe ir jūrnieki no Indijas, un informācijas aģentūra "Times of India" ziņoja, ka Indijas valdība un jūrniecības organizācijas ir nobažījušās par to, kā Suecas kanāla pārvalde izturēsies pret šiem jūrniekiem izmeklēšanas laikā. Ziņu aģentūras informācijas avots teicis, ka kuģa apkalpei varētu piemērot apcietinājumu un ierosināt krimināllietu.**



"Pastāv pamatotas bažas, ka apkalpe tiks padarīta par grēkāžiem," "Times of India" sacīja Indijas Nacionālās kuģniecības padomes loceklis kapteinis Sanjajs Prašars. "Pirms izdarīt pārsteidzīgus se-

cinājumus un pieņemt neadekvātus lēmumus, vajadzētu noskaidrot, kā un kāpēc šis konteineru milzis uzskrēja uz sēkļa. Visu var pārbaudīt, noklausoties sarunas kuģa reģistratorā, kas ļaus labāk izprast, kas izraisījis incidentu."

"Ever Given" kuģa operators "Bernhard Schulte Shipmanagement" ziņoja, ka visa kuģa apkalpe atrodas drošībā un ar veselību jūrniekiem arī viss ir kārtībā, tomēr viņi pēc pārdzīvotās spriedzes jūtas morāli iztukšoti un nervozi. Operators atzina, ka ļoti tiek novērtēts kapteiņa un apkalpes smagais darbs un profesionalitāte, bet Mumbajā bāzētā jūrnieku arodbiedrība ir paudusi savu solidaritāti jūrniekiem.

Londonā bāzētās apdrošināšanas kompānijas "Lloyd's" vadība atzinusi, ka incidents izraisīs apdrošināšanas atlīdzību plūdus un kompānija sagaida lielus zaudējumus, kas varētu veidot 100 miljonus dolāru. "Lloyd's" varētu būt atbildīga par pieciem līdz desmit procentiem no kopējās pārapdrošināšanas atlīdzības. "Suecas kanāla krīze bija pēdējā lieta, kas apdrošinātājiem vēl bija vajadzīga pēc Covid-19 pandēmijas. Tagad apdrošinātājiem ir vēl viens iespējamo zaudējumu avots," "Lloyd's" prezidents Brūss Kārnegijs-Brauns ar rūgtu ironiju sacīja ziņu aģentūrai "Reuters".

Aprīļa beigās konteinerkuģis "Ever Given" joprojām nebija pametis Suecu, jo Ēģiptes varasiestādes atsakās izlaist kuģi no Suecas kanāla līdz brīdim, kad tiks saņemta iespaidīga kompensācija. "Kuģis ezerā atradīsies tik ilgi, kamēr



tiks pabeigta izmeklēšana un izmaksātas kompensācijas. Ceram, ka izdosies ātri vienoties. Līdz ko tiks panākta vienošanās par kompensācijas apmēru, kuģis varēs doties tālāk," paziņoja Suecas kanāla pārvaldes vadītājs Osama Rabijs.

Kamēr notikušā iemesli tiek skaidroti un meklēti vainīgie, ieklausīsimies Latvijas jūrnieku viedokli par to, kas varēja izraisīt incidentu.

## PATS GALVENAIS IR UZMANĪBA

*Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns: "Kuģa kustība pa kanālu un jau pirms ieiešanas kanālā bija visai haotiska, tas nav turējis kursu tā, kā to vajadzēja darīt. Lielam kuģim tik šaurā kanālā ir jābūt maksimāli piesardzīgam un uzmanīgam, bet, skatoties, kā šis kuģis ir veicis manevrus, šķiet, ka uzmanības tomēr ir pietrūcis. Tik lielu kuģi kā "Ever Given" visu laiku vajadzēja turēt kanāla centrā, bet, skatoties ierakstus, var redzēt, ka kuģis novirzījās no centra gan uz vienu, gan otru malu. Vispirms vējš bija kuģim no labās puses, pēc tam pūta no kreisās, tāpēc vēl vairāk to spieda klāt pie kanāla malas.*



Jāzeps Spridzāns.

*Izskatās, ka ar kuģi notika tas, kas klasiski ir aprakstīts kā "bank effect": nepārdomātas manevrēšanas rezultātā, piedevām arī vēja ietekmē kuģa aizmuguri sāka spiest pie malas, bet priekšgals aizgāja pa labi krastā. Turklāt kontreinerkuģis gāja ar samērā lielu ātrumu – trīspadsmit mezgliem, kas ir pietiekams, lai vajadzētu tikai pāris sekundes, un kuģis jau būtu krastā. Šādā situācijā, kad kuģis iesācis kustību, kaut ko labot ir praktiski neiespējami, tur darbojas fizikas likumi."*

– Visa komanda, ieskaitot kapteini, ir no Indijas, locis ir ēģiptietis, kuģis būvēts un pieder Japānas kompānijai, kuģa operators "Bernhard Schulte Shipmanagement" ir no Vācijas, kuģis fraktēts Taivānā, apdrošināts Apvienotajā Karalistē, krava nāk no Ķīnas un iet uz Roterdamu, Panamas karogs, tātad uz kuģi attiecas Panamas likumi, kuģa klase, tātad pārbaudīts ASV, glābēji bija dāņi. Milzīga buķete, un kā ar kuģa avārijas sekām tagad tiks galā, to grūti apvert, kur nu vēl pateikt, bet skaidrs ir viens, pretenzijas no visām pusēm būs milzīgas, piedevām vēl ņemot vērā visus tos vairāk nekā 400 kuģus, kuri kanāla blokādes dēļ cieta zaudējumus. Savas prasības izvirzīs Ēģiptes valdība, kura kanāla incidentā cieta zaudējumus, tāpat nav skaidrības, vai arī pats kuģis ir cietis. Godīgi sakot, negaidīju, ka kuģi tik ātri dabūs nost no sēkļa, bet novilkšanas





moments laimīgā kārtā sakrita ar pavasara plūdmaiņu, kas, protams, palīdzēja kuģa novilkšanā.

**– Ēģiptieši savos komentāros ir visai lecīgi un saka, ka tikai viņi spēj tik operatīvi risināt krīzes situācijas, jo citur tāda kuģa nocelšana no sēkļa varētu prasīt vismaz divus vai trīs mēnešus.**

– Glābšanas darbus komandēja nīderlandieši, nevis ēģiptieši. Ēģiptiešiem gan varētu pateikties pēdīnās par to, ka viņi šo kuģi uzsēdināja uz sēkļa.

**– Neviena pašlaik nevarētu vēlēties būt “Ever Given” apkalpes loceklis.**

– Tās būs tīrās šausmas, vispirms jau, protams, kapteinim, bet arī pārējai komandai neklāsies viegli, visus noteikti sīki un smalki pratinās, jo tā ir pārāk liela nauda, lai izmeklēšana notiktu ātri un viegli. Piedevām jāņem vērā, ka tagad parādīsies atsevišķu valstu politiskās intereses, piemēram, Krievija visiem spēkiem centīsies pierādīt Arktikas Ziemeļu ceļa priekšrocības, bet Ķīna aktualizēs Zīda ceļa ieguvumus.

**– Suecas kanāla bloķēšana parādīja globālās tirdzniecības ievainojamību. Vajadzēja tikai vienam kuģis nosprostot kravu plūsmu, lai to izjustu visā pasaulē.**

– Tas ir tikai loģiski, jo Suecas kanāls apkalpo vairāk nekā desmit procentus no jūras tirdzniecības pārvadājumiem, un tas ir milzīgs apjoms. Sekas būs jūtamas.

**– Šķiet, ka globālie loģistikas pakalpojumi un kuģošanas bizness vispār nepiedzīvo tos labākos laikus, jo dažādos līmeņos tiek diskutēts par dažādiem trūkumiem.**

– Pēdējā laikā sākušās nesaskaņas starp kuģu un kravu īpašniekiem – kuģu īpašnieki pieprasa celt pakalpojumu cenas un arī dara to, bet kravu īpašnieki, saprotams, ir pret. “World Marine University” kopā ar ITF uzsāk projektu, kura centrā ir jautājums par to, ko jūrniecībā vajadzētu mainīt un kā nākotnē strādās jūrā. Taisnību sakot, īsti labi vairs nav. Vēl nesenā pagātnē kuģa kapteinis bija noteicējs un arī atbildīgs par kravas pārvadājuma procesu, bet tagad visu vadību ir pārņēmis krasts, jo kuģi pieder bankām, tās diktē savus noteikumus, un kapteinis vairs neuzdrošinās uzņemties atbildību par reālajām darbībām uz kuģa, jo, nedod dievs, ja kaut kas notiks, tad no nepatīkšanām neizbēgt. Varētu teikt, ka kapteinis ir zaudējis savu agrāko statusu, un par to var pārliecināties arī Jūrnieku reģistra kvalifikācijas eksāmenos. Kad uzdod kādu komerciālas vai ekonomiskas dabas jautājumu, kas kuģa virsniekam būtu jāzina, nākas pārliecināties, ka pat kapteiņi to visu ļoti vāji pārzina, un arguments ir saprotams: mums visu komandē no krasta. Pat kuģa kursa noteikšana vairs nav kapteiņa kompetence, bet gan krasta diktēts maršruts. Patiesībā kuģis tagad ir gluži vai zem mikroskopa, visi baidās par katru manipulāciju, neuzņemas atbildību, jo nevēlas zaudēt darbu. Tāda ir reālā situācija.



## LAIKA APSTĀKĻUS NEVAR NOPRATINĀT

*Kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods uzskata, ka bez pamatīgas izmeklēšanas neviens nevar sniegt gatavu recepti un pateikt precīzus iemeslus, kas varēja izraisīt "Ever Given" avāriju: vai notikušā pamatā tiešām bija sliktie laika apstākļi, vai kaut kas bija atgadījies, piemēram, kuģa stūres mehānismam.*

**– Protams, detaļas un iemesli tiks skaidroti izmeklēšanā, bet interesanti zināt, ko tu kā pieredzējis kapteinis domā – kas tur būtu varējis notikt?**

– Domāju, ka kaut kas nebija kārtībā ar stūres mehānismu. Protams, kuģis ir liels, četrsimt metrus garš, sešdesmit metrus plats, buru laukums ir visai iespaidīgs, arī vēja brāzmas varētu būt bijušas, bet nedomāju, ka tad, ja kuģis ir gaitā un stūre labi strādā, vējam varētu būt tik izšķirīga loma, lai tādu kuģi sagrieztu šķērsām kanālam. Kuģis tikko bija ienācis kanālā no liča puses, tāpēc, iespējams, viss vēl nestrādāja kā nākas, bet bez detalizētas informācijas ir grūti šo situāciju komentēt. To, kādi bija laika apstākļi, vēl citi parametri, un kas tur īsti notika, varētu komentēt Suecas kanāla vadība.



Artūrs Brokovskis-Vaivods.

**– Pieļauju, ka šādos gadījumos katrs kapteinis, vecākais mehāniķis un arī ikviens jūrniece situāciju izlaiž caur savu pieredzi.**

– Nenoliedzami. Bet, godīgi sakot, tehniski jau var notikt viss kas. Atceros, kad biju Rīgas ostas kapteinis, viens no mūsu bunkurētājiem devās savās darba gaitās, stūrmanis vai vecākais palīgs atspiedies nejauši nospieda mašīnas pogu, stūre ieklemmējās un kuģis iebrauca krastā. Protams, tik lielam kuģim kā "Ever Given" noteikti ir arī pamatīgas drošības sistēmas.

**– Par vienu gan visi var būt vienprātis, "Ever Given" kapteiņa vietā tagad neviens nevēlētos būt.**

– Tas gan tiesa. Jebkurš negadījums ir satraucošs, kur nu vēl šāds incidents. Kapteiņiem nav vieglas dienas, ja ar kuģi notiek kāds negadījums. Nu jau pirms daudziem gadiem, kad Atlantijas okeānā nogrima kuģis "Progress", kuģa kapteini tiesāja piecus gadus, kaut viņš notikušajā nebija vainīgs.

**– Varētu domāt, ka "Ever Given" kapteinim karjera ir beigusies.**

– To arī vēl nevar pateikt, jo nav skaidri zināmi notikušā apstākļi un iemesli. Iespējams, ka vainīgs var izrādīties kāds rūpnīcā pieļauts brāķis vai kaut kas nav nostrādājis elektroniskajā sistēmā, un kapteinim ar to var nebūt nekāda sakara. Pats četras reizes esmu gājis pa Suecas kanālu, tā ir taisna līnija, un tas



ir daudz vienkāršāk kuģojams nekā Panamas kanāls. Ejot pa šaurajām kanāla vietām, kur ir tikai vienvirziena kustība, nekas īpašs nevarētu notikt, jo tu ar savu kuģi brauc pa ūdeni, bet tev blakus pa sauszemi slid kameļi. Naktī viss tiek apgaismots ar prožektoriem, un kuģi, protams, koriģē locis. Ja kuģim būtu jātaisa kādi manevri, jāmaina kurss, tad varētu runāt par kādu bīstamību, par kaut ko neparedzamu un teikt, ka kapteinis to un to nav pareizi izdarījis un nav vecis pareizu manevru. Teiksim, kā tas bija "Costa Concordia" nelaimes gadījumā, kur bija tīri kapteiņa vaina, jo viņš izvēlējās nepareizu manevru, bet, ejot pa kanālu, nekas tāds nav iespējams. Tur ir jābūt kādiem tehniskiem traucējumiem: vai kompjuterā kaut kas notika, mašīna vai stūre *aizrijās*, tad kapteinis ir bezpalīdzīgs un neko nevar izdarīt.

### – Pirmais paziņojums bija, ka incidents notika vēja ietekmē.

– Kategoriski neapgalvotu, ka tā nevarētu būt, bet visticamāk pamatā tomēr jābūt kādai tehniskai problēmai, un ārējie apstākļi to varēja pastiprināt. Vēja brāzma uzlika jumtiņu, jo, kā jau iepriekš teicu, kuģim ir liels buru laukums. Un tomēr bez tehniskām problēmām tas nebūtu noticis. Būsim godīgi, pirmais, ko parasti cenšas vainot, ir laika apstākļi. Arī mūsu loči, kad tauvojas un uzgrūžas piestātnei, kā pirmos vaino laika apstākļus: uznāca brīze un uzsita piestātnei, bet pamatā tomēr ir bijis nekvalitatīvs manevrs. Tomēr pirmais iemesls ir laika apstākļi, jo laika apstākļus nevar nopratināt.

## SUECAS KANĀLA LOČI KUKUĻUS PIEPRASA BRĪVĀ TEKSTĀ



Imants Nartišs.

*Kapteinis Imants Nartišs par vēja lomu negadījuma izraisīšanā ir skeptisks: "Muļķības. Vēju pie notikušā nevarētu vainot, jo kuģis ir liels, un tam ir pietiekami spēcīgs dzinējs, tāpēc diezin vai vējš šo kuģi tik vienkārši varēja sagriezt šķērsām kanālam. Tur visdrīzāk ir bijis apstākļu kopums, un ļoti iespējams, ka arī loča vaina, un stipri vairāk, nekā paši ēģiptieši to gribēs atzīt, jo īpaši, zinot Suecas kanāla loču uzvedību. Bet, protams, par vainīgo jau uztaisīs kapteini."*

– Kapteinis jebkurā gadījumā tiks vainots. Sekojot notikumam gaitai ar un ap izmeklēšanu, izskatās, ka ēģiptieši spiedīs uz kapteiņa vainu.

– Tā tas varētu būt, neskatoties uz to, ka Suecas kanāls ir bēdīgi slavens. Ja locim neiedod cigaretes vai vēl kaut ko, viņš var sataisīt pietiekami lielas ziepes,



jo jebkurā gadījumā lieliski apzinās, ka visu vainu par notiekošo uz kuģa varēs novelt uz kapteini. Otrkārt, diezgan izplatīta ir kārtība, ka tad, ja locis ir uz kuģa, viņš praktiski nerespektē kapteini, pats uzņemas pilnu komandēšanu un vadīšanu, bet, ja kapteinim šāda kārtība nepatīk un viņš locim aizrāda, locis var tik ļoti apvainoties, ka centīsies atriebties. Ja godīgi, tad Suecas kanāla loči vairāk strādā nevis uz to, lai kuģi izvestu caur kanālu, bet lai izspiestu no kapteiņa kukuli, un gadījumā, ja kaut kas noiet greizi, pataisītu kapteini par vainīgo. Daudzas kuģošanas kompānijas tagad kategoriski iestājas pret jebkādu kukuļu došanu ločiem un cīnās pret korupciju, jo tas tiešām nav pieļaujami un piedevām arī izmaksā pietiekami dārgi. Pēdējo reizi, kad gāju caur Suecas kanālu, mums kukulis locim izmaksāja četrdesmit “Marlboro” cigarešu blokus. Loči kukulus pieprasa brīvā tekstā, un cik ārpātīgi neapmierināti viņi ir, ja nesāņem prasīto. Pat piedraud, ka tūlīt noliks kuģi uz enkura un sauks ostas valsts kontroli, taisīs problēmas. Bet, ja atgriezīties pie Suecas kanālā notikušā incidenta, manuprāt, kuģim ir pazudusi elektrība, bijis *blackout*. Ja pazūd elektrība un nav dzinēja, tad pie tāda kuģa garuma ir vajadzīgs pavisam īss mirklis, lai ar vēju kuģi sagrieztu šķērsām.

#### **– Elektrības pazušanu droši vien neviens nevar paredzēt.**

– Tam var būt dažādi iemesli. Iespējams kaut kas noticis ar dzinēju, varēja noslāpt, piemēram, galvenais dzinējs. Mehāniķi diezgan bieži mēģina ekonomēt degvielu, nav palaiduši dīzeļdzinējus, vai palaiduši vienu, bet otrs nav nostrādājis un pārslēdzies. Arī iemesli, kāpēc tā varētu notikt, ir daudzi un dažādi. Piemēram, kapteinis kompānijai pasūta kādu rezerves daļu, jo kuģim tā ir vajadzīga, bet kompānija taupa un šo detaļu atsaka. Vēlāk tieši tāpēc notiek kāds incidents, un, ja nav melns uz balta dokumentēts, ka attiecīgā rezerves daļa bija pieprasīta, bet nebija piegādāta, tad vainīgs būs kapteinis. Tāpēc neatkarīgi no tā, vai kāds no krasta dienesta man mutiski kaut ko atsaka, es rakstu pieprasījumu, lai vajadzības gadījumā būtu rakstisks dokuments. Daudzi kapteini un vecākie mehāniķi nereti par šādām situācijām noklusē, lai tikai kompānijas acīs izskatītos smuki, un daudzas kompānijas izliekas problēmu neredzam, un tad gan var rasties bīstamas un nepatīkamas situācijas. Viss nāk gaismā tad, kad kaut kas atgadās, jo, kamēr viss darbojas, problēmu nav.

“Ever Given” sakarā iemeslu var būt daudz, un šobrīd neviens neko arī ne-teiks, bet no pieejamās informācijas kaut ko jēdzīgu izlobīt ir grūti: varētu būt elektrības zudums, dzinēja apstāšanās un vējš, dzinēja apstāšanās un locis, vai locis, dzinēja apstāšanās un vējš. Ir iespējami vairāki varianti, tomēr jāteic, ka tādu kuģi tā sagriezt nav tik viegli.

#### **– Bija informācija, ka uz “Ever Given” bijuši divi loči. Vai pārgājiena laikā parasti uz kuģa ir viens vai vairāki loči?**

– Parasti viņi mainās, gadās, ka pat reizes trīs pārgājiena laikā, un varbūt incidenta laikā bija notikusi loču maiņa. Lai kaut kas atgadītos, ir tikai uz



brīdi jāpazūd uzmanībai, bet nedomāju, ka kapteinis būtu vadību izlaidis no rokām.

**– Tu teiktu, ka kanāls kuģošanai ir drošs?**

– Varētu teikt, ka drošs, protams, ja ir labas attiecības ar loci. Ja locis mēģina izspiest kukuli un tu viņam to nedod, tad tas kanāls vairs nemaz nav tik drošs. Pēc būtības jau kanāls ir salīdzinoši viegli kuģojams, ja tu stūrē taisni, tad nekas nevar atgadīties, lai kaut kas noietu greizi, tiešām ir jābūt neordinārai situācijai.

**– Kā tev šķiet, vai ir kāds apdraudējums kuģošanai, ņemot vērā kuģu gabarītus un kanāla parametrus?**

– Kuģa garumam un kanāla platumam gan nav nekādas sakarības, jo lielle kuģi mierīgi iet caur kanāliem, piemēram, Panamas kanāls, kur arī bez problēmām kuģo lielle milži, ir vēl šaurāks par Suecas kanālu. Neviens jau šķērsām nebrauc cauri kanālam. Drīzāk vērā tiek ņemta kuģa iegrime, un tas, vai kanāls var apkalpot to vai citu kuģi, ir atkarīgs no paša kanāla dziļuma. Pēdējos notikumus Suecas kanālā var uzskatīt par ārkārtas situāciju, bet vispār jau kuģu sadursmes tur ik pa laikam notiek.

**– Kāds tad šādiem incidentiem varētu būt iemesls, ja kanāls ir salīdzinoši viegli kuģojams, uz kuģa ir locis, kurš pārzina vietējo specifiku, un kapteinis, kurš kontrolē situāciju?**

– Iemesli mēdz būt dažādi. No kolēģiem ir nācies dzirdēt, ka kuģu sadursme notikusi, kad viens kuģis gājis uz apdzišanu, kad pirmais locis mēģina karavānu nobremzēt, bet aizmugurējais locis mēģina iet garām.

**– Bet ko domā locis, kurš trenc kuģi garām, ja tas nav droši? Uz kurieni viņš tā steidzas?**

– Varbūt viņam gribas ātrāk nokļūt mājās. Visā visumā jau tajā apdzišanā nav nekā krimināla, ja vien tas notiek vietās, kur to drīkst darīt, un arī mans kuģis ir gājis uz apdzišanu, un tas jau nav nekāds ekstra gadījums.

**– Ja kuģi iet karavānā, kāpēc vispār rodas apdzišanas situācija?**

– Konteinerkuģiem ir diezgan stingrs un saspiegts grafiks, un tas izskaidro, kāpēc viņi cenšas iespējami ātri šķērsot kanālu. Mēs apdzenam, ja priekšējais kuģis iet, piemēram, ar pieciem mezglēm, bet mūsu normālais kuģošanas ātrums ir astoņi mezglī. Ja bremsēties nav pamata, tad ejam garām.

**– Kā tu justos un ko domātu, ja tavš kuģis stāvētu pie nobloķēta kanāla?**

– Labs jautājums. Patiesībā kapteinim nav nekā īpaši jājūtas un par šo situāciju jādomā, par to lai domā kuģošanas kompānija, čartera operators, bet kapteinis dara to, ko viņam liek darīt. Kā smejos, tad kapteinim jau nemaksā par tonnām vai jūdžēm, bet maksā par dienām. Šī situācija parādīja, ka daudzās kompānijas savus kuģus novirzīja pa apkārteļu, jo nebija skaidrs, cik ilgi Suecas kanāls būs nobloķēts un kad krīze varētu atrisināties. Piemēram, konteinerkuģim šāds apkārteļš prasīs kādas divas nedēļas, tāpēc izdevīgāk ir kustēties, nevis neziņā gaidīt, jo pasūtītājs gaida preču piegādi.



**– Vai tu pieļauj kādu sazvērēstības teoriju?**

– Nē, par to varētu sākt domāt tad, ja kuģiem nebūtu alternatīvas kuģošanas iespējas, bet tāda ir apkārt Labās Cerības ragam, un tam vajadzīgas tikai liekas divas nedēļas.

**– Un kādas varētu būt kiberuzbrukuma iespējas?**

– Arī to nepieļauju, jo, kamēr kuģi ir ar apkalpēm, tikmēr šādas iespējas varētu būt ierobežotas. Pie dzinējiem piekļūt nav tik vienkārši, jo ir kuģa iekšējais tīkls, kas pilnībā atslēgts no ārējā tīkla. Tie datori, kas vada dzinējus, nekādā veidā nav savienoti ar datoriem, kas pieslēgti internetam, un arī tiltiņa datoriem ir vairāki drošības līmeņi, tāpēc jābūt kādam ekstra vīrusam, kas, piemēram, nāk kopā ar karti, ko pēc tam izplata tālāk, bet šādu vīrusu jau iespējams izķert, to tālāk nepārnēsot. Bet par kiberdrošību, protams, tiek domāts, un ir izstrādāti protokoli, bet mans viedoklis, ka kiberdraudi būs nākotnes izaicinājumi, kad flotē ienāks autonomie kuģi un tos vadīs no krasta caur internetu, tad gan kuģi kļūs ievainojami.

## KOPUMĀ SPRIEDZE JŪRĀ PATIEŠĀM IR MILZĪGA

*Vecākais mehāniķis Uldis Ozols, komentējot "Ever Given" incidentu, uzskata, ja uz notikušo skatās tīri teorētiski, tad svarīgas ir divas būtiskas lietas: kas notika mašīntelpā un kas notika uz tiltiņa. "Kamēr notiek izmeklēšana, var tikai minēt par iespējamiem iemesliem, bet pēc būtības pamatā iespējami tikai divi varianti: tika zaudēts galvenais dzinējs, bijis blackout, un otrs, kas pārgājiena procesā ir noticis uz tiltiņa. Zinot, kādi ir Suecas loči, kuri sevi uzskata par bosiem, pasaules nabu, nāk ar baltiem cimdiem, kā teiks, tā būs. Bet finālā par visu tāpat ir jāatbild kapteinim."*



Uldis Ozols.

**– Vai tas, ko saki, varētu būt saistīts ar Suecas kanāla loču darba specifiku?**

– Kādu laiku neesmu gājis caur Suecas kanālu, jo ejam apkārt, bet, kad nācās saskarties ar Suecas kanāla ločiem, varu teikt, ka tas ir kaut kas īpašs, ne velti par viņiem tiek stāstītas leģendas, piemēram, kā viņi pieprasa cigaretes. Vienā no reisiem kuģa kapteinis bija no Alžīrijas, kurš nevienam neļāva kāpt sev uz galvas: es esmu kapteinis, pats visu zinu, tāpēc ar kanāla loci viņam iznāca saķeršanās ne pa jokam. Gandrīz vai padzina loci no tiltiņa, kad tas diktēja savus noteikumus. Abi nevarēja sadalīt tiltiņu un statusu. Godīgi sakot, pirmā doma, kas ienāca prātā, kad parādījās ziņa par "Ever Given" incidentu: ahā, vai tik uz tiltiņa nav noticis interešu konflikts, kad locis stūri vilcis uz vienu pusi,





bet kapteinis uz otru pusi, vārdu sakot, kas uz tā tiltiņa ir noticis. Mēs jau varam daudz ko minēt, bet tagad notiek izmeklēšana, un tad jau redzēs, ko tā rādis. Ja runājam tīri teorētiski, tad varētu mest akmeni gan mehāniķu, gan stūrmaņu lauciņā, zinot, kāda tagad mēdz būt speciālistu profesionālā sagatavotība un pieredze konkrētajā darbā. Pēdējā laikā ļoti strauji notiek tā sauktā kāpšana pa karjeras kāpnēm, tāpēc, kad gadās neordināras situācijas, attiecīgais speciālists nespēj pieņemt lēmumu, ātri un adekvāti reaģēt uz situāciju, jo viņam nav vajadzīgās pieredzes. Kuģošanas biznesā cilvēku trūkst, jūrnieku skaits ir nepietiekams, jaunie speciālisti ātri vien tiek paaugstināti amatā, bet rezultātā zaudētāji ir visi. Man pašam pagājušajā reisā bija stūrmanis, kurš grib jau iet uz kapteiņa palīga amatu, bet nemāk veikt manevrus, tāpēc ietricās trapā un salauza to, un tas notika jau otro reizi. Bet viņam pašam ir bailes atzīt, ka nemāk vadīt kuģi. Esot iekšā aktīvajā kuģošanā un redzot, kas tagad tur notiek, varētu stāstīt briesmu stāstus.

## **– Vai var teikt, ka ir valstis, kur jaunie speciālisti tiek labi sagatavoti, bet ir valstis, kur tas notiek galīgi švaki?**

– Zināmā mērā varētu, protams, vilkt uz dažu valstu pusi, kur jūrnieku sagatavošana nav pienācīgā līmenī, bet esmu sastapis vāji sagatavotus jūrniekus arī no valstīm ar senām kuģošanas tradīcijām un it kā augsta līmeņa jūrniecības izglītību. Vairāk gan gribētos teikt, ka viss ir atkarīgs no katra cilvēka, bet jāatzīst, ka arī kultūrai un tradīcijām ir liela nozīme. Ir cilvēki, kuri ļoti tendēti uz strauju karjeru un vēlas jau līdz trīsdesmit gadu vecumam noteikti kļūt par kapteini vai vecāko mehāniķi, tāpēc visos iespējamajos veidos raujas uz augšu. Savulaik mēs, kas starptautiskajā kuģošanā ienācām no Latvijas, ļoti pakāpeniski gājām uz augšu, bet, patiesību sakot, pasaulē viss notiek daudz straujāk: tu esi kadets, noej minimumu, kļūsti par virsnieku, tad ātri, ātri uz priekšu, saviem priekšniekiem esi pratis pareizi smaidīt, mūsdienās arī pareiza pase. Piedevām, ja kapteinis vai vecākais mehāniķis ir tavs tautietis, tad var teikt, ka karjera ir izdevusies un tu saņem paaugstinājumus.

## **– Arī dzimumam un orientācijai ir nozīme?**

– Grūti pateikt tieši šādā griezumā, bet kultūrai un tradīcijām nozīme ir noteikti. Pēdējā reisā kapteiņa palīgs bija meitene no Indijas, mums bija jāstrādā kopā, un es teikšu, ka bija diezgan lielas problēmas, jo mēs uz lietām skatāmies pavisam atšķirīgi. Kuģi vadīt ir tas pats, kas vadīt saimniecību: viss ir pamatīgi jāplāno – gan atkritumu izvešana, gan pārtikas pasūtīšana un viss pārējais, taču, ja tu nāc no divistabu dzīvokļa un tev ir bijis jāsamaksā tikai ikmēneša rēķini, tad tu nemaz nezini, kā tas ir – plānot un vadīt saimniecības darbus, kur nu vēl, ja klāt nāk cilvēki, kuru darbs arī ir jāplāno un jāvada. Trešais mehāniķis uz kuģa arī bija no Indijas, viņš savukārt bija ļoti radošs un rāvās darbā, vēl kāds cits no kādas citas indiešu kastas bija tik slinks, ka neko nevēlējās darīt, nekas viņu neinteresēja, no sērijas – mamma un tēvs lika mācīties par jūrnieku. Tāpēc



mans viedoklis ir tāds, ka viss atkarīgs no katra cilvēka vēlmēm, prasmēm un iekšējās konstrukcijas.

**– Ja atgriezāties pie “Ever Given” notikumiem, tu teici, ka kaut kas varētu būt noticis ar galveno dzinēju.**

– Varētu būt pazaudēta kontrole, varbūt kaut kas noticis ar stūri, bet, ja kuģis būtu gājis lēnā gaitā, tad sagriezties šķērsām ir visai nereāls scenārijs. Tagad var notikt izmeklēšana, bet, ja izmeklētāji perfekti nepārzina kuģi, mehāniķi, ja vajadzēs, īsto iemeslu noslēps. Es domāju, ka apkalpe labi zina, kas notika. No pieredzes varu teikt, ka pēc jebkura incidenta tūlīt notiek iekšējā izmeklēšana, tiek pamatīgi vākti dati, šajā gadījumā kuģis noteikti ir datorizēts, būs *printouti*, grafiki un viss pārējais, bet joks ir tāds, ka varētu būt kaut kas, kas nebūs iegājis arhīva *printouts* vai datora arhīvā. Ja uz tiltiņa visas sarunas tiešām tiek ierakstītas, to, kas notiek mašīnā, gan ir iespējams noslēpt, jo ir lietas, kas nekur netiek ierakstītas un nesaglabājas cietajā diskā. Zinot, cik iebiedēti ir cilvēki uz kuģa, jo baidās pazaudēt darbu, skaidrs, ka daudz ko centīsies noslēpt. Protams, cik vien varēs, turēsies pie versijas, ka uzpūta stiprs vējš, sanesa smiltis, zuda redzamība un notika avārija. Diezgan neticami, jo tad jau kuģim okeānā var uzpūst vējš un aiznest to uz Austrāliju. Tomēr pirmā doma, kas man ienāca prātā, ka tur kaut kas nav sadalīts uz tiltiņa starp loci un kapteini. Un vēl nedrīkst aizmirst, kāda vispār šobrīd ir reālā situācija, kad jūrnieki pēc kontrakta netiek krastā, viņu nervi ir uzvilkti līdz pēdējam. Nesaukšu konkrētu kuģi, bet ir gadījumi, kad dažu tautību jūrnieki, nespēdami tikt galā ar spriedzi, no kuģa vienkārši pazūd.

**– Tas nozīmē, ka viņi padara sev galu?**

– Tieši tā. Kopumā spriedze jūrā patiešām ir milzīga, tāpēc nevar izslēgt arī, ka incidents varētu būt bijis kā protests. Man nācies dzirdēt neskaitāmus stāstus par to, ka daudzi jūrnieki tiešām ir novesti līdz diezgan kritiskai robežai, jo netiek mājās, un tad vienīgo izeju viņi saskata pašnāvībā, bet nekad nevar zināt, kas vēl var ienākt prātā tādām izmisušām cilvēkiem, kuram šķiet, ka nav ko zaudēt. Tāpēc ļoti nopietni vajadzētu izturēties pret situāciju jūrniecībā, ko vēl jo vairāk saasināja Covid-19 pandēmija, jo sekas var būt neparedzamas. Darba devēji uz jūrniekiem izdara spiedienu: saprotiet, jums vajadzētu vēl palikt uz kuģa, mēs jūsu vietā negribētu meklēt citu un tamlīdzīgi. Protams, var jau saprast, ka biznesam ir jānotiek, bet vai to var darīt uz jūrnieku rēķina? Naudu es nopelnīšu, bet to laiku, ko neesmu bijis kopā ar savu ģimeni, man neviens neatdos. ■

Anita Freiberga



## MĒSRAGA OSTAI REKORDA GADS

**Mēsraga ostas pārvaldnieks Jānis Budreika ir apmierināts ar ostas darbību 2021. gadā, jo kravu apgrozījums ostā ir pieaudzis par 25% un sasniedzis 504,1 tūkstošus tonnu. “Aizvadītais bija rekorda gads kopš ostas pastāvēšanas. Cenšamies diversificēt kravas, pārkraujam kūdru, celulozes šķeldu, kurināmo šķeldu, koksnes granulas, smiltis, labību, koku mizas, kas ir jauns kravu veids, kā arī zāģmateriālu,” stāsta Jānis Budreika.**



Lai biznes normāli varētu attīstīties, ļoti svarīgi, lai tie lielie ražotāji, kas atrodas netālu no Mēsraga ostas, nebrauktu uz ostu pa apkārtceļiem, jo taisnākais ceļš Stende—Lauciene—Mēsrags ir tikai 19 kilometrus garš, bet ziemā tas ir grantēts. Šo ceļu nepieciešams sakārtot, taču tas nav tikai ostas projekts, tas ir valsts līmeņa projekts. Sakārtots ceļš dos lielākas iespējas, lielākus ieņēmumus, attīstību,

protams, arī jaunas darba vietas un pavisam citas loģistikas izmaksas. Taču jau gadiem visas kravas uz Mēsraga ostu joprojām tiek vestas pa apvedceļu, un tagad jaunā Talsu novada vadība sola aktualizēt šo jautājumu. Lai gan tas nav risinājums tūlīt un tagad, bet vismaz teorētiski to varētu iezīmēt valsts plānos.

Mēsraga ostā pašlaik bāzējas trīs zvejas kuģi un trīs ostas flotes kuģi. 2021. gadā ostā pārkrāva 4100 tonnu zivis, kas ir 28 procentu pieaugums. Tāpat ostā ienāk arī jahtas, ir izbūvēts pasažieru termināls, taču Covid 19 pandēmijas dēļ viesnīca bija spiesta apturēt darbu. *Kovida pandēmija*, protams, ieviesa savas korekcijas, bet mēs aktīvi strādājam, lai noturētu visus kravu veidus, un sarunājamies ar kravu īpašniekiem, lai labāk risinātu visas problēmas.

Mēsraga ostā darbu atraduši aptuveni 150 cilvēku. Par nožēlu jāteic, ka industriālās teritorijas 10,2 hektāri pašlaik ir tukši. Īpašnieki ir bankas, savukārt, osta mēģina atrast nomniekus, kuriem būtu saistība ar ostu un kuri izmantotu ostas piestātnes. Jācer, ka 2022. gadā vienai no teritorijām būs nomnieks.

Aizvien ostai aktuāls ir arī elektrības jautājums, kas sagādā problēmas, jo zivju rūpnīcas patērē daudz elektrības, bet ja industriālajam parkam atrodam investorus, kam arī vajadzētu daudz elektrības, tad atkal būsim tur, kur bijām — pie sasistas siles. Tādas pat problēmas ir Rojā un Engurē, bet pašlaik ir grūti teikt, kā to varētu risināt. ■

## VALSTS PREZIDENTS APTUR OSTU LIKUMA GROZĪJUMU PUBLICĒŠANU

Kad Saeima 2022. gada 10. februārī trešajā lasījumā pieņēma grozījumus Ostu likumā, kas paredz mainīt Rīgas un Ventspils ostu pārvaldības modeli, šķita, ka jautājums ir izsmelts, tomēr notika negaidītais: Zaļo un zemnieku savienības (ZZS), "Saskaņas" un citi opozīcijas deputāti Valsts prezidentam pieprasīja likumu neizsludināt, jo, viņuprāt, tiek īstenotas neizdiskutētas, nepamatotas un pēc būtības nevajadzīgas valsts pārvaldes reformas, pieņemtie grozījumi Ostu likumā ir balstīti uz politiskiem saukļiem, nevis valstisku pieeju. Oficiālajā izdevumā "Latvijas Vēstnesis" publicētā informācija liecina, ka Valsts prezidents Egils Levits, pamatojoties uz Satversmes 72. pantu un ievērojot 18. februārī iesniegto 36 Saeimas deputātu prasību, uz diviem mēnešiem apturējis Ostu likuma grozījumu publicēšanu, dodot iespēju par šo jautājumu sākot referendumu, ja to pieprasīs viena desmitā daļa jeb aptuveni 155 tūkstoši vēlētāju. Centrālā vēlēšanu komisija atbilstoši Satversmes 72. panta prasībām sāka pilsoņu parakstu vākšanu. Jautājums par Latvijas lielo ostu pārvaldības modeļa maiņu pagaidām palicis atklāts, tomēr ostu speciālisti uzskata, ka neizdosies savākt nepieciešamo pasarkstu skaitu, tāpēc Ostu likums tiks izsludināts, līdz ar to ostu pārvaldības modelis būs mainīts.



# UZLABOJAS LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMA RĀDĪTĀJI

**2021. gada nogalē kravu apgrozījums Latvijas ostās palielinājās: oktobrī kopējais kravu apgrozījums lielajās ostās bija 3,4 miljoni tonnu, novembrī 3,7, bet decembrī 3,8 miljoni tonnu, turklāt novembra un decembra rādītāji pārsniedz iepriekšējā gada šo pašu mēnešu datus.**

“2021. gadā tranzīta un loģistikas nozari turpināja ietekmēt gan ģeopolitiskās situācijas, gan globālās pandēmijas radītie izaicinājumi,” komentē satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Viņš akcentē, ka vairākās kravu grupās, piemēram, kokmateriālu, labības un tās produktu pārkraušanā rezultāti ir stabili un ar tendenci pieaugt.

2021. gada pēdējos mēnešos pieauga pārkrauto akmeņogļu kravas, kas novembrī un decembrī sasniedza un pat pārsniedza 2020. gada labākos rādītājus. Novembrī Latvijas lielajās ostās kopā pārkrāva 489 tūkstošus tonnu akmeņogļu, decembrī – 679 tūkstošus tonnu. Decembra rezultāti ievērojami pārsniedz 2020. gada šā paša mēneša rezultātus un kopumā lielākos 2020. gadā vienā mēnesī pārkrautos apjomus.

Akmeņogļu kravu plūsmas atjaunošanās caur Latviju vēlreiz apliecinā Latvijas tranzīta koridora un ostu pievilcību un nepieciešamību Krievijas uzņēmējiem, pieaugumu veicina arī pasaules energoresursu tirgus konjunktūra.

T. Linkaits uzsver, ka ostām un visiem loģistikas procesa dalībniekiem aktīvi jāstrādā pie alternatīvu kravu piesaistes – kravu diversifikācijas, kā arī jāturpina darbs pie pievienotās vērtības kāpināšanas ostās. Ostu termināļi jau pašlaik demonstrē gatavību elastīgi pielāgoties tirgus prasībām.

Nozares uzņēmēji ostās ne tikai aktīvi cenšas piesaistīt jaunas kravu grupas, bet arī attīsta alternatīvus biznesa virzienus un meklē jaunas attīstības iespējas. Ostās arvien vairāk veidojas apstrādes rūpniecība un pieaug pievienotā vērtība precēm un pakalpojumiem. Industriālajos ražošanas uzņēmumos ir vairāk nodarbināto nekā ostu termināļos, un šī tendence turpinās.

Satiksmes ministrijas apkopotie dati liecina, ka 2021. gadā ostās kopumā pārkrāva 41,7 miljonus tonnu kravu. *Ro-ro* kravu segmentā apgrozījums pieauga par 14%, un īpaši šajā jomā izceļas Liepājas osta, kur reģistrēts *ro-ro* kravu pieaugums par 61,7%. Rīgas ostā savukārt par 17,3% palielinājās pārkrauto kokmateriālu apjoms. Arī apkopojot datus par visām ostām kopumā, redzams, ka kokmateriāli ir viena no tām kravu grupām, kurās 2021. gadā ir apgrozījuma





Rīts Rīgas ostā.

pieaugums – pārkrauti 5,4 miljoni kubikmetru kokmateriālu, un tas veido 18,6% pieaugumu, salīdzinot ar iepriekšējo gadu.

Pa dzelzceļu 2021. gadā pārvadāja 21,9 milj. tonnu kravu, par 8,9% mazāk nekā 2020. gadā. Galvenokārt samazinājās tranzīta kravu pārvadājumi caur ostām un importa kravu pārvadājumi, savukārt sauszemes tranzīta pārvadājumi palielinājās par 18,3%. Pieaudzis pa dzelzceļu pārvadāto minerālmēslu, labības un minerālvielu apjoms. Pa dzelzceļu transportēja 4,4 miljonus tonnu labības, par 2% vairāk nekā gadu iepriekš, minerālmēslu pārvadājumu apjoms sasniedza 2,4 miljonus tonnu (pieaugums par 9%), bet minerālvielas pārvadātas par 58% vairāk – 856 tūkstoši tonnu.

Pamazām savu tirgus daļu kāpina privātie dzelzceļa pārvadātāji, piemēram, AS "Baltijas tranzīta serviss" pārvadāja par 13% vairāk kravu nekā pirms gada, AS "Baltijas ekspresis" pieaugums bija 8%, bet SIA "Euro Rail Cargo" pat 217%.■





## EKSPERTI UN OSTU NOZARES PROFESIONĀĻI STARPTAUTISKĀ KONFERENCĒ DISKUTĒ PAR ENERĢĒTIKAS, JŪRNICĪBAS UN OSTU ĢEOPOLITISKAJIEM IZAICINĀJUMIEM

20. septembrī Rīgā notika trešā starptautiskā Baltijas jūras valstu konference "BALTIC SEAS CONFERENCE – EDITION III Baltic Sea as a future energy crossroad: Port, Shipping & Geopolitics' Perspectives", kas pulcēja ostu nozares profesionāļus un vadošos ekspertus no vairāk nekā 10 valstīm, lai kopīgi spriestu par mūsdienu enerģētikas, jūrniecības un ostu ģeopolitiskajiem izaicinājumiem.



Atklājot konferenci, Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps uzsvēra Eiropas ostu starptautiskās sadarbības nozīmi, kopīgi risinot globāla rakstura izaicinājumus un tādējādi dodot savu ieguldī-

jumu vides mērķu sasniegšanā un transporta ķēžu ilgtspējas nodrošināšanā. "Mūs visus vieno Baltijas jūra un līdzīga dienaskārtība – kā kļūt viedākiem, zaļākiem, kā sadarboties ar visām iesaistītajām pusēm, lai kopīgi sasniegtu izvirzītos mērķus un padarītu dzīvi ap Baltijas jūru arvien labāku," sacīja Viesturs Zeps.

"Eiropas Savienības ostu kopienām ir potenciāls kļūt par īstiem digitalizācijas centriem, kur visas iesaistītās puses apkopo datus digitālās platformās, ļaujot izveidot daudz efektīvākas un drošākas loģistikas ķēdes un savienot nozari," uzsvēra Viesturs Zeps, atzīmējot "smart port" jeb "gudrās ostas" koncepta nozīmi mūsdienu ostu darbībā, kas var palīdzēt risināt četrus būtiskus ostu darba pamatuzdevumus – rūpes par aizsardzību, drošību, efektivitāti un vides aizsardzību.

Konferenci "BALTIC SEAS CONFERENCE – EDITION III Baltic Sea as a future energy crossroad: Port, Shipping & Geopolitics' Perspectives" rīkoja Rīgas brīvostas pārvalde sadarbībā ar Francijas vēstniecību Latvijā, Francijas vēstniecību Lietuvā un Havras universitāti. Tā notika Rīgas brīvostas pārvaldes telpās. ■

## LATVIJAS OSTU KRAVU APGROZĪJUMS 2020. – 2021. GADĀ (tūkst. t)

Osta	2020. gadā			2021. gadā		
	nosūt.	saņemts	kopā	nosūt.	saņemts	kopā
<b>Rīga</b>	18 224,0	5 488,1	23 712,1	15 991,5	5 507,3	21 498,8
<b>Ventspils</b>	9 889,1	3 013,0	12 902,1	8 380,4	2 701,0	11 081,4
<b>Liepāja</b>	5 600,1	1 003,1	6 603,2	5 486,2	1 570,5	7 056,7
Salacgrīva	225,8	777	303,5	346,5	74,8	421,3
Mērsrags	381,7	20,7	402,4	429,7	74,4	504,1
Roja	47,0	11,1	58,1	57,3	13,0	70,3
Pāvilosta	0,0	1,9	1,9	0,0	0,0	0,0
Skulte	932,9	36,1	969,0	1 008,4	89,7	1 098,1
<b>Mazās ostas kopā</b>	<b>1 587,4</b>	<b>147,5</b>	<b>1 734,9</b>	<b>1 841,9</b>	<b>251,9</b>	<b>2 093,8</b>
<b>Kopā visas ostās</b>	<b>35 300,6</b>	<b>9 651,7</b>	<b>44 952,3</b>	<b>31 700,0</b>	<b>10 030,7</b>	<b>41 730,7</b>

SM informācija



## RAKSTURĪGĀKO KRĀVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LATVIJAS OSTĀS 2014. – 2021. GADĀ (tūkst. t)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./ 2020., %
<b>Beramkravas</b>	<b>35853,9</b>	<b>33392,2</b>	<b>32805,6</b>	<b>33362,9</b>	<b>37251,8</b>	<b>34922,6</b>	<b>21230,0</b>	<b>20200,2</b>	<b>-4,9</b>
ķīmiskās beramkravas	4158,0	2840,0	3293,0	2732,5	2559,8	2339,5	1833,1	1777,2	-3,0
ogles	20834,4	19034,9	16727,8	17591,6	20874,4	16897,8	3474,0	1761,0	-49,3
labība un tās produkti	4964,9	4986,7	5239,0	5392,1	4837,7	5507,3	6209,6	6187,9	-0,3
koksnes šķelda	936,4	1030,1	1301,7	1469,0	1594,2	2050,7	2061,9	2011,3	-2,5
<b>Lejamkravas</b>	<b>26529,8</b>	<b>25652,6</b>	<b>19482,9</b>	<b>16915,0</b>	<b>15059,7</b>	<b>14597,0</b>	<b>11686,6</b>	<b>8824,0</b>	<b>-24,5</b>
LNG	429,1	450,8	440,5	473,8	443,2	440,9	331,2	357,9	8,1
nafta	164,1	89,2	54,5	34,2	52,6	44,2	46,6	28,1	-39,7
naftas produkti	25495,4	24735,8	18713,2	16110,0	14159,4	13752,0	10967,9	8126,0	-25,9
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>11792,4</b>	<b>10524,2</b>	<b>10827,6</b>	<b>11599,1</b>	<b>13863,4</b>	<b>12859,6</b>	<b>12035,7</b>	<b>12706,5</b>	<b>5,6</b>
konteinerizētas kravas	4186,9	3875,0	4096,7	4658,7	4977,6	4885,2	4705,9	4357,9	-7,4
(TEU)	39121,8	35975,6	38848,4	45007,1	47445,1	47007,5	45797,9	42887,9	-6,4
Roll on/Roll off	3117,4	2649,0	2781,6	3186,5	3489,8	3419,7	3088,5	3534,5	14,4
vienības	20080,8	16670,6	17429,9	20506,1	21998,0	21035,0	14896,8	15678,7	5,2
kokmateriāli	4005,4	3512,4	3415,3	3243,8	4809,3	4119,2	3784,1	4335,1	14,6
tūkst. m <sup>3</sup>	4722,9	4632,5	4111,9	3785,0	5475,3	4850,6	4561,6	5410,8	18,6
metāli, metāllūžņi	296,9	340,9	313,0	308,3	398,5	310,3	331,6	345,7	4,3
<b>Kopā</b>	<b>74176,1</b>	<b>69569,0</b>	<b>63116,1</b>	<b>61877,0</b>	<b>66174,9</b>	<b>62379,2</b>	<b>44952,3</b>	<b>41730,7</b>	<b>-7,2</b>

## RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS RĪGAS OSTĀ 2014. – 2021. GADA (tūkst. t)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./ 2020., %
<b>Beramkravas</b>	<b>23728,7</b>	<b>23245,5</b>	<b>22393,1</b>	<b>20915,8</b>	<b>23688,3</b>	<b>20839,7</b>	<b>13544,1</b>	<b>12024,1</b>	<b>-11,2</b>
labība un tās produkti	2006,6	2169,4	1928,5	1964,5	1554,6	2067,6	2862,5	2794,6	-2,4
ķīmiskās beramkravas	2545,6	2584,8	2811,6	2392,3	2056,5	1693,7	1434,6	1339,6	-6,6
ogles	14935,3	14528,9	13291,9	11776,1	14220,4	10357,7	2678,0	1119,4	-58,2
koksnes šķelda	520,4	643,6	555,0	646,4	941,6	1133,4	1181,0	765,6	-35,2
<b>Lejamkravas</b>	<b>10280,3</b>	<b>10617,6</b>	<b>8166,0</b>	<b>5728,1</b>	<b>4121,4</b>	<b>3829,9</b>	<b>2764,2</b>	<b>2269,2</b>	<b>-17,9</b>
naftas produkti	10204,7	10537,3	8102,5	5644,9	4085,1	3791,3	2669,0	2174,1	-18,5
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>7071,4</b>	<b>6192,7</b>	<b>6511,2</b>	<b>7030,8</b>	<b>8622,2</b>	<b>8092,6</b>	<b>7403,8</b>	<b>7205,5</b>	<b>-2,7</b>
konteinerizētas kravas	4148,4	3823,0	4059,0	4605,0	4909,6	4862,6	4637,9	4233,7	-8,7
(TEU)	387603	355241	385937	445984	469343	466893	453578	415644	-8,4
Roll on/Roll of	475,0	246,2	259,2	427,2	518,1	532,1	171,6	0,0	-100,0
vienības	92315	62649	64177	83985	85826	76434	20589	0	-100,0
kokmateriāli	2080,7	1858,1	1819,5	1606,8	2705,5	2347,6	2208,8	2591,1	17,3
tūkst. m <sup>3</sup>	2526,3	2309,2	2213,1	1908,1	3163,7	2812,8	2730,7	3338,3	22,3
metāli, metāllūžņi	292,6	1998	297,5	303,3	398,5	310,3	331,6	342,0	3,1
<b>Kopā</b>	<b>41080,6</b>	<b>40055,8</b>	<b>37070,3</b>	<b>33674,7</b>	<b>36431,9</b>	<b>32762,2</b>	<b>23712,1</b>	<b>21498,8</b>	<b>-9,3</b>

SM informācija



**RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS LIEPĀJAS OSTĀ  
2014. – 2021. GADĀ (tūkst. t)**

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./ 2020., %
<b>Beramkravas</b>	<b>3635,2</b>	<b>3923,7</b>	<b>4274,2</b>	<b>4858,5</b>	<b>5731,0</b>	<b>5570,3</b>	<b>4800,9</b>	<b>4724,3</b>	<b>-1,6</b>
ogles	46,9	50,5	460,0	1197,3	1467,9	1053,8	272,7	28,8	-89,4
labība un tās produkti	2753,5	2901,5	2877,8	2509,8	3034,4	2893,8	2879,7	2807,2	-2,5
celtniecības materiāli	801,9	813,0	901,0	932,2	762,5	1011,9	739,8	777,3	5,1
koksnes šķelda	79,8	93,9	254,1	260,5	186,7	317,8	240,0	350,7	46,1
<b>Lejamkravas</b>	<b>352,6</b>	<b>362,8</b>	<b>379,4</b>	<b>478,4</b>	<b>432,2</b>	<b>571,5</b>	<b>598,2</b>	<b>545,9</b>	<b>-8,7</b>
jēlnafta	134,1	51,9	54,6	34,2	46,2	44,2	46,6	28,1	-39,7
naftas produkti	162,6	240,6	271,8	376,1	312,3	448,5	458,1	438,6	-4,3
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>1312,0</b>	<b>1324,9</b>	<b>1026,1</b>	<b>1251,7</b>	<b>1374,4</b>	<b>1192,4</b>	<b>1204,1</b>	<b>1786,5</b>	<b>48,4</b>
konteineri	38,5	46,0	36,4	52,7	47,7	38,8	63,5	142,8	124,9
skaitis TEU	3615	3668	2312	3829	2996	2881	4143	13235	219,5
Roll on/Roll off	780,8	614,0	496,0	652,3	758,9	760,5	784,5	1268,3	61,7
skaitis	36264	33657	30465	39261	45739	49296	41384	63689	53,9
kokmateriāli	455,8	493,5	370,4	470,0	500,8	363,0	313,6	333,2	6,2
tūkst. m <sup>3</sup>	505,8	539,3	408,5	547,0	501,2	407,8	357,6	372,3	4,1
metāli, metāllūžņi	4,3	141,1	54,4	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	100,0
<b>Kravas kopā</b>	<b>5299,8</b>	<b>5611,4</b>	<b>5679,7</b>	<b>6588,6</b>	<b>7537,6</b>	<b>7334,2</b>	<b>6603,2</b>	<b>7056,7</b>	<b>6,9</b>

## RAKSTURĪGĀKO KRAVU VEIDU SALĪDZINĀJUMS VENTSPILS OSTĀ 2014. – 2021. GADA (tūkst. t)

Kravu veidi	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./ 2020., %
<b>Beramkravas</b>	<b>7957,9</b>	<b>5642,2</b>	<b>5407,3</b>	<b>6830,9</b>	<b>7174,4</b>	<b>7795,7</b>	<b>2078,8</b>	<b>2448,1</b>	<b>17,8</b>
minerālmēsli	1520,8	141,9	347,0	195,1	386,5	476,4	236,5	289,6	22,5
ogles	5852,2	4455,5	2975,9	4618,2	5186,1	5486,3	523,3	612,8	17,1
labība un tās produkti	262,9	514,8	410,3	353,0	235,3	543,9	435,5	566,0	30,0
<b>Lejamkravas</b>	<b>15879,1</b>	<b>14656,2</b>	<b>10928,0</b>	<b>10693,0</b>	<b>10490,1</b>	<b>10176,4</b>	<b>8306,8</b>	<b>5991,9</b>	<b>-27,9</b>
nafta	0,0	89,1	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	100,0
naftas produkti	15128,1	13957,9	10345,0	10089,0	9762,0	9512,2	7840,8	5513,3	-29,7
<b>Ģenerālkravas</b>	<b>2368,6</b>	<b>2228,6</b>	<b>2474,2</b>	<b>2511,0</b>	<b>2661,4</b>	<b>2484,7</b>	<b>2516,5</b>	<b>2641,4</b>	<b>5,0</b>
konteinerizētas kravas	0,0	5,0	1,3	1,0	20,3	2,8	4,5	0,0	-100,0
(TEU)	0	845	234	256	2112	301	258	0	-100,0
Roll on/Roll off	1861,6	1788,8	2026,3	2107,0	2212,8	2127,1	2132,4	2266,2	6,3
vienības	72229	65175	80097	80989	88415	84620	86995	93098	7,0
kokmateriāli	443,9	408,0	532,3	391,2	421,3	347,5	378,0	366,7	-3,0
tūkst. m <sup>3</sup>	488,5	459,6	482,8	434,1	472,4	395,5	420,2	413,7	-1,5
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Kopā</b>	<b>26205,6</b>	<b>22527,0</b>	<b>18809,5</b>	<b>20034,9</b>	<b>20325,9</b>	<b>20456,8</b>	<b>12902,1</b>	<b>11081,4</b>	<b>-14,1</b>

SM informācija







## DZELZCEĻA KRAVU PĀRVADĀJUMU APJOMU SALĪDZINĀJUMS 2013. – 2021. GADĀ (tūkst. t)

Pārvadājumu iedalījums	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./ 2020. %
Kopējais pārvadājumu apjoms	55832,0	57040,2	55646,7	47821,4	43791,7	49265,6	41492,0	24113,0	21963,0	-8,9
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	1177,6	1256,7	1672,1	1482,5	1653,4	1366,5	1710,1	2066,0	1970,0	-4,6
Starptautisko pārvadājumu apjoms	54654,4	55784,2	53974,6	46338,9	42138,3	47899,0	39782,0	22047,0	19993,0	-9,3
Eksporta kravu apjoms	2573,1	2822,6	1515,2	989,5	351,8	316,7	280,8	2024,0	2123,0	4,9
Importa kravu apjoms	4212,7	4065,6	4172,1	3951,7	3067,3	3120,6	3324,7	16305,0	13473,0	-17,4
Kopējais tranzīta kravu apjoms	47868,6	48895,3	48287,3	41397,7	38719,2	44461,7	36176,5	19028,0	17084,0	-10,2
Tranzīta apjoms caur ostām	45240,4	47041,3	45438,8	39481,2	35039,1	39416,6	31630,9	15310,0	12687,0	-17,1
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	2628,2	1853,8	2848,5	1916,5	3680,1	5045,1	4545,7	3718,0	4397,0	18,3



## DOKUMENTU APRITE AUTOTRANSPORTA BERAMKRAVĀM NOTIEK TIKAI DIGITĀLI

SIA "Rīgas universālais termināls" (RUT) ir pirmais no Rīgas ostas termināļiem, kur pilotprojekta ietvaros no 2021. gada 1. marta dokumentu aprite autotransporta beramkravām notiek tikai digitāli, savukārt kravas automašīnu iekļūšana, kā arī apkalpošana termināļa teritorijā – pilnībā automatizēti. Tas ir rezultāts pērn uzsāktajai Rīgas ostas procesu digitalizācijai, kur kā viens no pirmajiem soļiem tiek izstrādāta un ostā ieviesta automatizēta, autonoma caurlaižu sistēma. Darbu ietvaros paredzēts arī digitalizēt dokumentu apriti kravu pārvadāšanai uz ostas termināļiem, kā arī automatizēt personu un kravu iekļūšanu ostas teritorijā.

"Pašreiz esam liela ceļa sākumā. Uzņēmuma RUT teritorijā realizētais pilotprojekts šobrīd ļauj testēt un novērtēt, cik liela ir automatizētas un autonomas caurlaižu sistēmas



ietekme uz ostas termināļu biznesa procesiem. Te saredzam lielu ekonomisko un konkurētspējas ieguvumu. Vienlaikus Covid-19 pandēmijas laiks parādīja, ka automatizēti bezkontakta risinājumi ir ne vien ātri un efektīvi, bet arī daudz drošāki," uzsver Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps, apliecinot brīvdostas pārvaldes apņemšanos ieviest šo sistēmu visā ostas teritorijā.

"Termināli ieviestā automatizētā sistēma ļauj līdz pat trim reizēm samazināt vienas kravas automašīnas apkalpošanas laiku – agrāko 45 minūšu vietā kravas mašīna ostā pavada tikai stundas ceturksni. Mēs būtiski palielinām kravu aprites ātrumu, vienlaikus nodrošinot arī procesu precizitāti, uzskatāmību un kontroli. Ieguvums no automatizētās sistēmas ieviešanas ir acīm redzams, tādēļ esam izvirzījuši mērķi piecos gados uzņēmumā pilnībā automatizēt un digitalizēt visus procesus, kas saistīti ar kravu apstrādi, ieskaitot arī dzelzceļa kravas," stāsta SIA "Rīgas universālais termināls" izpilddirektors Jānis Kasalis. "Vienlaikus tiek risināti arī ilgtspējas un vides jautājumi. Esam izrēķinājuši, ka, atsakoties no papīra pavadzīmēm, mūsu termināli vien tiek ietaupīta vismaz viena A4 papīra paka dienā, tas ir ap 500 papīra lapām," turpina Jānis Kasalis.



Ostas automatizētas un autonomas caurlaižu sistēmas projekta pamatā ir vienotas tiešsaistes sistēmas ieviešana, kur kravas nosūtītāja ievadītos datus var izmantot visas loģistikas ķēdē iesaistītās puses. Mūsdienīgas tehnoloģijas ostas kontrolpostņos un ostas uzņēmumos – digitālās informācijas zīmes, detektoru automašīnu numuru un konteineru numuru nolaišanai, ass svāri, biometriskās piekļuves kontroles sistēmas, pašapkalpošanās portāli u.c. risinājumi ļaus kravas piegādes procesu un personu iekļūšanu ostas teritorijā pilnībā automatizēt, sākot ar atpazīšanu, kontroli un ielaišanu ostas teritorijā, beidzot ar procesiem ostas terminālī – kravas svēršanu, kravas datu apstrādi un aizvadīšanu līdz vajadzīgajai noliktavai.

“Pašreiz esam izveidojuši vienotu darba grupu ar VID Muitas pārvaldi, Valsts robežsardzi, Pārtikas un veterināro dienestu, Latvijas Jūras administrāciju, “Latvijas dzelzceļu” un citām kravu loģistikas ķēdē iesaistītajām organizācijām, lai definētu vienotas, visām iesaistītajām pusēm atbilstošas prasības sistēmas izstrādei,” uzsver Viesturs Zeps.■

## RĪGAS OSTAS KONKURĒTSPĒJU STIPRINA UNIKĀLAS UN INOVATĪVAS LATVIJĀ RADĪTAS TEHNOĻIJAS

Rīgas osta savas priekšrocības salīdzinājumā ar konkurentiem stiprina ar unikālām kraušanas tehnoloģijām un iekārtām, ko projektē un ražo tepat Latvijā, uzņēmumā “Smartteh”. Turklāt sākotnēji Rīgas ostai radītās iekārtas kļuvušas arī par pieprasītu Latvijas eksportpreci. Piecu darbības gadu laikā “Smartteh” ražotnē radīts jau ducis dažādu inovatīvu kraušanas iekārtu. Uzņēm-



mumā tapušie risinājumi darbojas Rīgas ostas uzņēmumos “Jaunzeltiņi”, “KS Terminal” un “WT Terminal”. Šobrīd finiša taisnē ir viens no pēdējā laika vērienīgākajiem projektiem – iespaidīga beramkravu konveijera līnija “B port” terminālī. Latvijā ražotās konteinerizācijas sistēmas un dažāda veida kraušanas risinājumi pašlaik jau



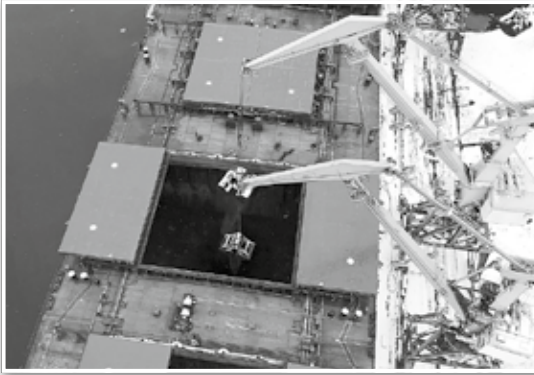
ieviesti arī Krievijā, Vācijā, Somijā, Turcijā un citās valstīs. “Smartteh” izstrādātā tehnoloģija – inovatīva iekārta kokmateriālu iekraušanai konteineros – ieviesta arī Rīgas ostas uzņēmumā “Jaunzeltiņi”, vienā no lielākajiem ostas termināļu operatoriem, kas specializējas kokmateriālu kravu apstrādē un pārkraušanā. Tā saucamā “iekraušanas plate” ļauj ātri un efektīvi kravu novietot uz īpašas tam paredzētas “plates” un to automatizēti iekraut konteinerā.

Sadarbība ar Rīgas ostas uzņēmumiem ir bijis nozīmīgs atspēriena punkts uzņēmuma “Smartteh” attīstībai. “Uzticība no ārvalstu klientiem ir daudz lielāka, ja mēs varam jau parādīt gatavus produktus mūsu portfelī,” stāsta uzņēmuma “Smartteh” valdes loceklis Mārtiņš Niķis. “Sadarbībā ar ostas uzņēmumiem ir izstrādāti efektīvi servisa risinājumi, kurus tagad veiksmīgi izmantojam, apkalpojot klientus pat ļoti tālās vietās, kur mūsu iekārtas tiek eksportētas. Mēs varam attālināti monitorēt gan iekārtas darba ražīgumu, gan identificēt bojātos elementus, sniedzot atbalstu nekavējoties,” turpina Mārtiņš Niķis.

“Jaunā tehnoloģija ir kārtējais solis termināļa efektivitātes paaugstināšanā, kas rezultātā ļauj klientiem piedāvāt lētāku un kvalitatīvāku pakalpojumu. Ar vienu iekārtu mēs aizstājam aptuveni piecu iekrāvēju darbu. Pašreiz konteinerizācijas procesu varam veikt mazākā teritorijā un kokmateriālus iespējams kraut augstākās krautnēs, kā rezultātā termināli vienlaikus varam apstrādāt lielāku kravu apjomu,” jaunās “Smartteh” iekārtas priekšrocības uzskaita “Jaunzeltiņi” valdes priekšsēdētājs Artūrs Veispāls. “Turklāt šādas iekārtas nav nekur citur pasaulē. Tā ir pie mums izgudrota, projektēta un šeit arī ieviesta. Par jaunās tehnoloģijas eksporta potenciālu liecina tas, ka mūsu sadarbības partneri un konkurenti no citām valstīm sāka interesēties par šo iekārtu, jau pirms tā tika uzstādīta,” piebilst Artūrs Veispāls.■

## CAPESIZE KLASĒS KUĢU APKALPOŠANA RĪGAS OSTĀ SEKMĒ PIEEJU JAUNĀM KRAVĀM UN TĀLĀKIEM TIRGIEM

Rīgas ostā pie SIA “Riga Coal Terminal” piestātnes Krievu salā apkalpots 255 m garais un 43 m platais kuģis “Orient Cavalier”, kurā četru dienu laikā iekrauti 100 tūkstoši tonnu koksas ogļu nosūtīšanai uz Ķīnu. “Orient Cavalier” ietilpst tā dēvētā *capesize* tipa kuģu klasē, šādu gabarītu kuģis Krievu salā tika apkalpots pirmo reizi. Rīgas ostas jaunajos termināļos Krievu salā jau tagad ir atbilstoša infrastruktūra, lai apkalpotu šāda izmēra kuģus, tāpat Rīgas brīvostas pārvalde uzlabos arī galvenā kuģošanas kanāla un apgriešanās baseina parametrus, lai Rīgas ostā varētu droši un kvalitatīvi uzņemt un apkalpot *capesize* kuģus arī turpmāk.



“Pasaulē kravu pārvadājumos pa jūru tiek izmantoti arvien lielāki kuģi. Vedot kravu lielākā apjomā, izmaksas uz vienu pārvadātās kravas vienību samazinās, un klienta acīs pārvadājums kļūst daudz pievilcīgāks. Īpaši svarīgi tas ir apjoma beramkravu, piemēram, ogļu un metāla rūdu segmentā, kur

lielāku kuģu izmantošana dod iespēju nodrošināt krietni izdevīgāku kuģa frakts likmi uz katru pārvadāto tonnu. Turklāt īpaši izdevīgi tas kļūst, pārvadājot kravu lielākos attālumos, kas paver iespēju skatīties uz tālākiem reģioniem,” stāsta Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Šobrīd *capesize* izmēra kuģi Baltijas jūras austrumu krasta ostās praktiski netiek apkalpoti, līdz ar to iespēja to darīt Rīgā sniedz būtiskas tirgus priekšrocības ne vien salīdzinājumā ar Baltijas valsti, bet arī Krievijas ostām. Rīgas brīvdostas pārvaldes un ostas komersantu apkopotā informācija rāda, ka pašreiz vairāk nekā 30 miljoni tonnu ogļu no Baltijas jūras austrumu krasta ostām ar *panamax* kuģiem tiek sūtīti uz tirgiem ārpus Eiropas – uz Āziju, Dienvidameriku un Tuvajiem Austrumiem. Šo reģionu ostas uzņem *capesize* tipa kuģus, līdz ar to kravas pārvadātājiem būtu izdevīgāk *panamax* vietā izmantot lielos *capesize* kuģus. Parādot, ka Rīgā iespējama *capesize* kuģu apkalpošana, osta varētu pretendēt uz daļu no šī kravu apjoma.■

## RĪGAS OSTAS UZŅĒMĒJI IEGULDA INFRASTRUKTŪRĀ

Rīgas ostas uzņēmēji, kas strādā ostas teritorijā, ir Rīgas brīvdostas zemes un piestātņu nomnieki un veido ostas komercsabiedrību pamata klasteri, 2020. gadā infrastruktūras attīstībā investējuši 36,3 miljonus eiro, kopējam investīciju apjomam pēdējo piecu gadu periodā sasniedzot 195 miljonus eiro. Investīciju plūsma atspoguļojas kravu apstrādes un uzglabāšanas infrastruktūras platību apjoma pieaugumā. 2020. gadā atklāto noliktavu kopējā platība ostā palielinājusies par 123 630 m<sup>2</sup>, slēgto noliktavu – par 40 110 m<sup>2</sup>. Ievērojami līdzekļi ieguldīti arī termināļu tehnikas un iekārtu attīstībā – 2019. gadā par 116 vienībām pieauga Rīgas brīvdostas uzņēmumu rīcībā esošais



tehnikas un iekārtu klāsts, kas liecina par pakalpojumu kvalitātes un jaudas pieaugumu.

Valdot neziņai par pasaules ekonomiskās situācijas turpmāko attīstību, ostas uzņēmēji nākotnes investīcijas plāno piesardzīgi – prognozētais investīciju apjoms 2021.–2024. gada periodā novērtēts 149 miljonu eiro apmērā.

“Globālā Covid-19 pandēmija, ekonomiskie un ģeopolitiskie procesi, tostarp sankcijas pret mūsu kaimiņvalstīm Krieviju un Baltkrieviju, ir faktori, kas būtiski ietekmējuši arī Rīgas ostas darbību un kravu konjunktūru. Ostā strādājošie uzņēmumi pielāgojas, pārorientē savu darbību un, kas īpaši svarīgi, investē attīstībā, kas liecina, ka darbs Rīgas ostā neapsiks un tai aizvien būs svarīga loma Latvijas tautsaimniecībā,” uzsver Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps, piebilstot, ka “nozīmīgu investīciju apjoma pieaugumu šobrīd kavē sarežģīti piemērojamie apbūves tiesību noteikumi”.

Rīgas brīvostas komercsabiedrības 2021. gada sākumā ostas teritorijā nodrošināja 4139 darba vietas, kas uzskatāmas par ostas klastera tiešajām darba vietām ostas teritorijā. Taču kopējais ostā strādājošo vai ar ostas pakalpojumiem saistīto darbinieku skaits (aģenti, ekspeditori, kuģu apgādātāji, kravu kontrolieri, velkoņu apkalpes utt.) ir ievērojami lielāks. 2015.–2019. gadā Rīgas ostas pamata klastera komersanti nodokļos kopā samaksāja 137 miljonus eiro.

“Par spīti dažām spekulācijām par ostu nozīmi un lomu valsts tautsaimniecībā, mēs redzam, ka ostas uzņēmumi ir ievērojams darba devējs un dod būtisku piensumu valsts budžetam samaksāto nodokļu veidā, kas pēdējos gados ir pat pieaudzis, neskatoties uz nelielo apgrozījuma kritumu,” norāda V. Zeps. ■

### UZZIŅAI

Ostas komercsabiedrību pamatkapitāla īpašnieku sarakstā ir vairāk nekā 20 dažādu valstu pārstāvji. Latvijas izcelsmes kapitāls veido 44% (2019. gadā – 40,5%) no ostas uzņēmumu klastera (zemes/piestātņu nomnieki) pamatkapitāla, bet otrajā un trešajā pozīcijā ierindojas Nīderlandes un Kipras komersanti.

## MĀCĪBU MĒRKIS IR CELT SADARBĪBAS KAPACITĀTI UN GARANTĒT DROŠĪBU OSTAS TERITORIJĀ

7. jūnijā uzņēmuma SIA “Riga Fertilizer Terminal” teritorijā notika vietēja līmeņa praktiskās civilās aizsardzības mācības, kurās piedalījās operatīvo dienestu un uzņēmuma pārstāvji un kuras norisinājās, ievērojot epidemioloģiskās drošības prasības. Lai samazinātu mācību dalībnieku kontaktēšanos, atsevišķas mācību scenārija epizodes tika izspēlētas attālināti. Tajās piedalījās Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests, Rīgas pašvaldības





policija, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienests, Valsts policija, Ostas policija, Rīgas brīvostas pārvalde, Valsts vides dienests, kā arī SIA "Rīga Fertilizer Terminal" pārstāvji.

Mācību mērķis bija pārbaudīt un pilnīgot izveidoto kārtību un pa-

sākumus, kas noteikti uzņēmuma civilās aizsardzības plānā un ārpusobjekta civilās aizsardzības plānā, kā arī pārbaudīt iesaistīto institūciju un uzņēmuma sadarbību, izvērtēt amatpersonu spēju novērtēt situāciju un pieņemt lēmumus.

"Mācības, kurās tiek simulēti un modelēti dažāda tipa negadījumi gan ostas akvatorijā, gan uz sauszemes, piemēram, ostas termināļos, Rīgas brīvostā sadarbībā ar operatīvajiem dienestiem tiek organizētas regulāri. Tikai tā mēs realitātei maksimāli pietuvinātos apstākļos varam pārbaudīt operatīvo dienestu – VUGD, Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta, Valsts un Pašvaldības policijas, Ostas policijas, Valsts vides dienesta un citu dienestu gatavību sadarboties un mobilizēties avārijas seku novēršanai un likvidēšanai. Mērķis mums visiem ir viens – celt iesaistīto dienestu sadarbības kapacitāti un garantēt drošību ostas teritorijā, ostai piegulošajās teritorijās dzīvojošo un visu Rīgas iedzīvotāju drošību," uzsver Ostas policijas priekšnieks ģenerālis Valdis Voins.

"Rīga Fertilizer Terminal" ir modernākais un drošākais minerālmēslu pārkraušanas un īslaicīgas uzglabāšanas terminālis Ziemeļeiropā, ekspluatācijā nodots 2013. gada beigās. Liela daļa līdzekļu tika investēta tieši apkārtējai videi drošās, starptautiski atzītās un modernās kravu pārkraušanas un uzglabāšanas tehnoloģijās.■

## E-KOMERCIJA VEIC IZRĀVIENU

Covid-19 pandēmijas laiks devis izrāvienu e-komercijā strādājošajiem uzņēmumiem – Eiropā pagājušā gada laikā nozare augusi par 14%. Sekojot tirgus pieprasījumam, Rīgas brīvostas teritorijā, Kundziņsalā, bāzētajā "TFS Trans" loģistikas centrā pašlaik top jauns e-komercijas projekts – programmatūra, kuras ieviešana turpmāk klientiem palīdzēs būtiski ietaupīt uz preču piegāžu laika un ātruma.

Baltijā modernākais augstplauktu noliktavu (*High-bay warehouse*) tipa loģistikas centrs Rīgas ostā tika atklāts 2017. gadā Kundziņsalā. Ar vērienīgo



investīciju apjomu – vairāk nekā 30 miljoni eiro – “TFS Trans” loģistikas centrs ir viens no lielākajiem, tehnoloģiski attīstītākajiem un progresīvākajiem Baltijā, kā arī otrs lielākais Austrumeiropā. Loģistikas centrs paredzēts visdažādāko kravu uzglabāšanai gan islaicīgi, gan ilglaicīgi, un tas ir īpaši piemērots kravu šķirošanai un preču konsolidācijai – preču apvienošanai no dažādiem nosūtītājiem vienam saņēmējam.

“Preču apstrādes un līdz ar to arī piegādes laiks e-komercijā ir ļoti būtisks. Dažkārt preces, piemēram, no “Amazon” Vācijā uz Latviju tiek piegādātas divu dienu laikā, savukārt sūtījumu apmaiņa Rīgas robežās nereti var aizņemt līdz pat septiņām dienām. “TFS Trans” izstrādātā sistēma ļaus ievērojami paātrināt preču piegādi gan Latvijas, gan Baltijas robežās. Turklāt e-komercijas noliktavas pakalpojumus plānojam piedāvāt ne vien Baltijas e-komersantiem, bet arī lielajiem Āzijas valstu spēlētājiem, kurus interesē Krievijas tirgus. Interese par šāda veida pakalpojumiem mūsu reģionā no austrumiem ir liela,” skaidro “TFS Trans” mārketinga vadītājs Mihails Frolovs.

Uzņēmums “TFS Trans” savu e-komercijas projektu nodēvējis par “Jinn”. “Mums bija jārada sarežģīta sistēma, kurā notiek preču uzglabāšana, uzskaitē, vadība un analītika. Te jāsalāgo procesi, ko veic darbinieki, ar tiem, ko veic roboti, un milzīgo datu daudzumu, kurus sūta e-komersanti, viņu klienti un citi procesā iesaistītie. Rezultātā e-komersantiem tikai atliks parūpēties par savu produktu pozicionēšanu un pārdošanu tirgū,” komentē M. Frolovs.

Uzņēmuma lielākais investors ir rūpniecības, metāltechnikas, elektronikas un telekomunikācijas instrumentu ražotājs “Kraftool”, kas “TFS Trans” noliktavu pamatā izmanto B2B vajadzībām. Ar jauno e-komercijas projektu “TFS Trans” savus pakalpojumus piedāvās uzņēmumiem, kuri darbojas B2C segmentā, tādējādi nodrošinot iespēju komersantiem efektīvāk apkalpot galapatērētāju. B2B biznesa modelis paredz liela apjoma izejvielu un produktu apkalpošanu, savukārt B2C segmentā “TFS Trans” nodrošinās loģistikas, uzglabāšanas un distribūcijas pakalpojumus starp ražotāju, komersantu un individuālo galapatērētāju.

Augstplauktu tipa noliktavas galvenā priekšrocība ir tās ietilpība un preču apkalpošanas ātrums. Kopējā kravu caurlaidība noliktavā ir 2500 palešu dienā, maksimālā ietilpība – 73 000 palešu vietas. Turklāt noliktavā palešu





pārvietošana un komplektācija norisinās pilnībā automatizēti, kas ievērojami palielina preču apkalpošanas ātrumu. Paletes ar precēm uzņēmuma kompleksā tiek pārvietotas ar ātrumu līdz pat 60 kilometriem stundā, kas ir piecas reizes ātrāk, nekā to spētu izdarīt cilvēka vadīts moderns iekrāvējs.

Uzņēmuma kopējo konkurētspēju stiprina arī tas, ka loģistikas centrs atrodas brīvajā ekonomiskajā zonā Rīgas brīvostā, kas nozīmē to, ka preču uzglabāšanas laikā nav jāmaksā ne nodokļi, ne nodevas, samazinās arī dokumentu noformēšanas izdevumi.■

## PABEIGTA RĪGAS OSTAS PIESTĀTŅU UN KUĢOŠANAS KANĀLA PADZIĻINĀŠANA

2021. gada jūlijā tika pabeigta Rīgas ostas piestātņu un kuģošanas kanāla padziļināšana. Daugavgrīvas kuģu kanāls padziļināts līdz 16,5 metru grunts atzīmei un paplašināts par 20 metriem. Galvenā kuģošanas kanāla tīrīšanu pēc Rīgas brīvostas pārvaldes pasūtījuma veica atklātā iepirkumu procedūrā izraudzītā beļģu kompānija "Jan De Nul N.V.", kas ir viena no vadošajām padziļināšanas darbu veicējām pasaulē.

"Pasaulē, tostarp Rīgas ostā, apkalpoto kuģu izmēri pēdējo divdesmit piecu gadu laikā auguši visos parametros – kuģi kļuvuši platāki, garāki, ar lielāku iegrimi un kravnesību, bet pieejas kuģošanas kanāls Rīgas ostā jau kādu laiku nebija paplašināts," stāsta Rīgas ostas kapteinis Arnis Šmits. "Kanāla paplašināšana un padziļināšana būtiski uzlabos kuģošanas drošību un kuģu kustības efektivitāti gan kanālā, gan pie piestātnēm, padarīs Rīgas ostu pievilcīgāku arī *afamax* tipa kuģiem (tankkuģi ar garumu līdz 250 m un kravnesību 80+ tūkst. t) un *babycape* (sauskravas kuģi ar garumu līdz 260 m un kravnesību 120+ tūkst. t.)," skaidro Rīgas ostas kapteinis.

"Tā ir investīcija Rīgas ostas nākotnes attīstībā, ostas uzņēmumu starptautiskās konkurētspējas stiprināšanā," ir pārliecināts Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, uzsverot, ka viens no Rīgas brīvostas pārvaldes pamatuzdevumiem ir rūpēties par tās valdījumā nodotās infrastruktūras apsaimniekošanu un attīstību, kā arī nodrošināt drošu kuģošanu Rīgas ostā.

Kā informē Rīgas brīvostas pārvaldes Vides nodaļas vadītājs Vilis Avotiņš, projekts tika īstenots atbilstoši Valsts vides dienesta Lielrīgas reģionālās vides pārvaldes tehniskajiem noteikumiem un vides prasībām. "Lai projekta ietvaros iespējami maz ietekmētu dažādu zivju populāciju, tika ņemts vērā zivsaimniecības stāvoklis un ierobežojumi, kas saistīti ar zivju nārstošanas periodiem. Pirms darbu sākšanas tika veikta grunts ķīmiskā un ekotoksikoloģiskā analīze, lai noteiktu, kur būtu piemērotākā vieta izsmeltās grunts glabāšanai," piebilst V. Avotiņš.



Neraugoties uz pandēmijas laika satricinājumiem, globālo konteineru krīzi un nestabilo ģeopolitisko situāciju kaimiņvalstīs, pirmais pusgads Rīgas ostā pabeigts stabili – stivdorkompānijas pārkrāvušas 10,15 miljonus tonnu dažādu kravu. Visvairāk pārkrautas mežsaimniecības kravas, un lielāko apjomu (38%) šajā kravu grupā veido koksnes granulas, kam jūnijs bija rekordu mēnesis. Pasaulē aizvien pieaug tendence fosilos energoresursus aizstāt ar atjaunojamiem, tai skaitā koksnes granulām, turklāt Eiropā šobrīd noris rezervju atjaunošana rudens/ziemas apkures sezonai, un pēc kvalitatīvajām Latvijas granulām ir liels pieprasījums”, kravu apjoma pieaugumu skaidro Rīgas brīvostas pārvaldes analītiķi.

“Rīgas ostas trumpis ir dzelzceļa un autotransporta infrastruktūra, pietānes, pie kurām varam apkalpot lielos *panamax* tipa kuģus, kā arī pakalpojuma augstā kvalitāte. Tas ļāvis mums piesaistīt ne tikai vietējos granulū ražotājus. Šobrīd uz Rīgas ostu tiek vestas arī Lietuvas un Igaunijas izcelsmes kravas, un šī tendence veicina koksnes granulū apstrādes apjomu pieaugumu,” situāciju raksturo Rīgas universālā termināļa valdes loceklis un Izpilddirektors Jānis Kasalis.

“Kopīgiem spēkiem, Rīgas brīvostas pārvaldei sakārtojot un attīstot ostas infrastruktūru un Rīgas ostas uzņēmējiem profesionāli un prasmīgi strādājot un investējot savā darbībā, kraušanas, uzglabāšanas tehnoloģijās un IT risinājumos, varam audzēt ostas izaugsmes un konkurētspējas potenciālu, kas ļaus piesaistīt papildu kravas, investīcijas un stiprināt Rīgas ostas pozīcijas globālajā tirgū,” ir pārliecināts Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.■

## RĪGAS OSTĀ ATGRIEŽAS KRUĪZS

8. augustā Rīgas ostā ienāca Vācijas tūrisma aģentūras un kruīzu kuģu operatora “Phoenix Reisen” kuģis “MV Artania”, kas bija pirmais kruīza kuģis pēc teju pusotra gada pārtraukuma, ko izraisīja globālā Covid-19 pandēmija. Kruīza kuģis ar 560 pasažieriem Rīgā ieradās no Tallinas un kruīza laikā apmeklēs vēl vairākas Baltijas jūras pilsētas – Kopenhāģenu, Stokholmu, Helsinkus, Gdaņsku, Ķīli u.c. Visi kuģa pasažieri no astoņām valstīm, visvairāk no Vācijas, arī Austrijas, Beļģijas, Itālijas, Nīderlandes, Šveices un Čehijas, bija pilnībā vakcinēti pret Covid-19.■

## DROŠĪBAS STANDARTI COVID-19 VĪRUSA IZPLATĪBAS RISKU MAZINĀŠANAI

Rūpējoties par Covid-19 vīrusa izplatības risku mazināšanu, kas ļautu pakāpeniski atsākt kruīza kuģu viesošanu Rīgā, brīvostas pārvalde sadarbībā ar Latvijas Valsts robežsardzi, NMPD un SPKC izstrādājusi “Vadības plānu Covid-19



vīrusa izplatības riska mazināšanai”, kas turpmāk būs jāievēro visiem Rīgā ienākošajiem kruīza kuģiem. Plāns paredz operatīvu informācijas apmaiņu, preventīvus pasākumus un visu iesaistīto pušu saskaņotu rīcības algoritmu standarta un dažādu riska līmeņu situācijās. Vadības plāns sagatavots, pildot Latvijas Republikas Ministru kabineta noteikumus, balstoties uz vadlīnijām “Covid-19: EU Guidance for Cruise Ship Operations” un ņemot vērā starptautisko kruīza pasažieru pārvadājumu un jūrniecības nozares vadošo organizāciju un asociāciju ieteikumus drošai kruīza pārvadājumu īstenošanai.■

## RĪGAS OSTA KĀ DISTRIBŪCIJAS CENTRS UKRAINAS KRAVĀM UZ ZIEMEĻEIROPU

Lai meklētu jaunas sadarbības iespējas un veicinātu tranzīta nozares attīstību, Rīgas brīvostas pārvalde un ostas uzņēmumi no 30. augusta līdz 2. septembrim piedalījās Latvijas transporta dienās Ukrainā. Latvijas pārstāvji tikās ar Ukrainas valsts un pašvaldību augstākā līmeņa amatpersonām, piedalījās seminārā, kontaktbiržā un starptautiskajā izstādē “Trans Expo Odessa 2021”.



Līdz šim kravu plūsma starp Rīgas ostu un Ukrainu ir bijusi neliela: 2020. gadā kravas uz un no Ukrainas veidoja tikai 0,26% no kopējā pārkrauto kravu apjoma, turklāt tās visas tika nosūtītas pa sauszemi. Nelielais Ukrainas kravu īpatsvars Rīgas ostā gal-

venokārt skaidrojams ar to, ka Ukrainas ostu veiktspēja nodrošina jūras kravu apkalpošanu vietējā mērogā.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš: “Nav noslēpums, ka Ukrainā ir lielas un jaudīgas ostas, kā arī attīstīta rūpniecība, metālapstrāde un resursu ieguve, tāpēc šajā vizītē mēs uzsvaram liekam uz kontaktu veidošanu ar Ukrainas lielajiem ražošanas uzņēmumiem, prezentējot tiem potenciālās biznesa un investīciju iespējas Rīgas ostā. Atšķirībā no citām Eiropas ostām, kurām praktiski nav brīvu teritoriju attīstībai, viena no Rīgas ostas priekšrocībām ir tā, ka mums ir brīvas teritorijas apjomīgiem attīstības projektiem. Ņemot vērā, ka ukraiņu uzņēmēji Rīgas ostu saskata kā potenciālu savas produkcijas un preču tālākam noietam ES un Skandināvijas tirgū, brīvo teritoriju pieejamība, kā arī nodokļu atvieglojumu priekšrocības Rīgas ostu padara par pievilcīgu šādu distribūcijas centru veidošanai un jaunām investīcijām.”

Transporta dienu ietvaros norisinājās arī LIAA organizēts seminārs “Ziemeļu – Dienvidu transporta koridora attīstības iespējas”, kurā Latvijas transporta nozares uzņēmēji prezentēja Latvijas transporta un loģistikas sektora



priekšrocības, kā arī tikās ar Ukrainas uzņēmējiem. Latvijas delegācijai apmeklējot Odesas ostu, tās administrācijas vadītājs Maksims Lapai atzinīgi novērtēja līdzšinējo zināšanu un pieredzes apmaiņu starp Rīgas un Odesas ostu un pauza cerību par labu sadarbību arī nākotnē. Rīgas ostas specialisti ir konsultējuši Odesas ostas vadību jautājumos, kas skar ostas pārvaldības, digitalizācijas, izmaksu optimizācijas un citas ostas attīstībai būtiskas jomas.

Delegācijā, kas piedalījās Latvijas transporta dienās Ukrainā, bija pārstāvēta Satiksmes ministrija, kas nodrošināja politisko atbalstu, VAS "Latvijas dzelzceļš", Latvijas lielo ostu pārvaldes un to komersanti, kuri prezentēja kopīgu Latvijas tranzītkoridora piedāvājumu.■

## RĪGAS OSTA SEKO EIROPAS SAVIENĪBAS ZAĻAJAM KURSAM

Viesturs Zeps uzsver, ka zaļo kursu un tā politiku viņš uzskata par uzņēmējdarbības attīstības evolūciju. "Ostas uzņēmēji jau tagad daudz nopietnāk domā par to, kādu nospiedumu uz visu atstāj viņu uzņēmējdarbība, savukārt brīvostas pārvalde ir aprikojusi pietiekami plašu teritoriju ar sensoriem, lai varētu monitorēt dažādus piesārņojumus, piemēram, putekļu piesārņojumu, smakas. Iepriekš bija sistēma, kas smakas monitorēja noteiktās dienās un tad izskaitlāja vidējo gada rādītāju, bet tagad mēs varam nolasīt piesārņojuma līkni pa stundām un attiecīgi reaģēt. Te mēs cītīgi strādājam ar Valsts vides dienestu, kas, protams, ir sodījis mūsu uzņēmumus, bet šajā ziņā mums ir laba virzība. Uzņēmumiem tas prasa jaunas investīcijas, lai uzstādītu jaunas iekārtas, kas aiztur piesārņojumu, bet tam ik pa brīdim no valsts ir pieejams finansējums," stāsta V. Zeps.

Tāpat ostas pārvalde domā par tādiem risinājumiem kā saules paneļi vai vēja turbīnas, kas varētu tikt izvietotas kādā no brīvajām ostas teritorijām. Tās varētu ģenerēt elektroenerģiju gan pašpatēriņam, gan termināļiem, kas elektrību patērē pietiekami daudz. Alternatīvā enerģija mūsu uzņēmējiem radītu konkurences priekšrocības, bet klimatneitrālākai ostai paveras vairāk iespēju piedāvāt tirgus lielākajiem spēlētājiem konkurētspējīgākus koridorus, jo arī loģistika un transporta globālās tendences virzās uz zaļo kursu.■





# RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDEI PIEŠKIRTS STARPTAUTISKAIS APBĀLVOJUMS “ENERGY GLOBE NATIONAL AWARD 2021”

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

## UZZIŅAI

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

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

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

“Zaļais kurss ir mūsu visu kopīga atbildība un pienākums, gan mazinot ostas ietekmi uz apkārtējo vidi, gan atstājot pēc iespējas neitrālāku nospiedumu planētas ekosistēmā. Ieviešot digitālus risinājumus kravu un datu apritē, ejam uz CO<sub>2</sub> mazināšanu pilsētā, minimizējot sastrēgumus un ilgumu, ko kravas auto pavada dīkstāvēs ostā un pilsētā. Testējam un





meklējam inovatīvus risinājumus piesārņojuma monitorēšanai, operatīvai tā savākšanai. Nopietni domājam par alternatīvās enerģijas ieviešanu ostas un pārvaldes ikdienas darbā, sākot ar saules paneļiem, kuģu elektroapgādes stacijām, zaļās enerģijas un vēja turbīnu parkiem ostas attīstības vīzijās. Turklāt, kas vienlīdz būtiski, ar katru gadu mazinās fosilo energoresursu kravu īpatsvars kopējā ostas kravu portfelī – pārējam uz videi draudzīgākām, drošākām kravu grupām, kas sakrīt ar šobrīd apstiprināto globālo zaļās politikas virzienu,” stāsta V. Zeps.

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



Dr. Ingrida Valentini-Vanka un Viesturs Zeps.



Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš (pa labi) un Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.



# RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDE UZSĀK DARBU PIE POTENCIĀLO INVESTORU PIESAISTES SPILVES TERITORIJAS ATTĪSTĪBAI

Viena no Rīgas brīvostas priekšrocībām salīdzinājumā ar citām reģiona ostām ir tās īpašumā esošās vēl neizmantotās zemes, no kurām lielāko daļu veido Spilves teritorija Daugavas kreisajā krastā 450 ha platībā.

“Vēlamies redzēt ostā “zaļu,” videi draudzīgu un tehnoloģiski ietilpīgu ražošanas un/vai loģistikas un apstrādes pakalpojumu komercdarbību vai cita veida augstas pievienotās vērtības komercdarbību, kuras klātbūtne ostā sekmētu jūras kravu apgrozījuma palielināšanos, jaunu kravu grupu piesaisti, paplašinātu ostas pakalpojumu klasteri un veidotu sinerģiju ar pašreizējiem ostas komersantiem un to sniegtajiem pakalpojumiem,” uzsver Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

Izvirzot Spilves attīstību par vienu no ostas perspektīvajiem virzieniem, Rīgas brīvostas pārvalde sākusī darbu pie teritorijas attīstības scenāriju izstrādes stratēģisko investoru piesaistei. Attīstības koncepcijas ietvarā plānots veikt teritorijas iespējamo biznesa virzienu analīzi, noteikt stratēģiski un ekonomiski izdevīgākos attīstības scenārijus, teritorijas pārvaldības mehānismus un finanšu ietvarus, kā arī izstrādāt piedāvājumus un skaidru rīcības plānu identificēto vietējo un starptautisko investoru un teritorijas attīstītāju piesaistei.

## UZZĪNAI

Saskaņā ar Rīgas brīvostas Attīstības programmu 2019.-2028. gadam brīvostas pārvalde par prioritārajiem darbības virzieniem savā turpmākajā attīstībā noteikusi ostas kravu portfeļa diversifikāciju, piesaistot jaunas kravu plūsmas, palielināt ne-enerģētikas tranzitkravu apjomu, kā arī ostas līdz šim neapgūto teritoriju attīstību, piesaistot neapgūtajās teritorijās ar ostas funkciju saistītu un/vai nesaistītu uzņēmumus, kas ilgtermiņā varētu veidot plašāku industriālo pakalpojumu klasteri Rīgas ostā.

Projekta attīstības ieceri plānots realizēt, sadarbojoties ar Latvijas Investīciju un attīstības aģentūru. LIAA direktors Kaspars Rožkalns: “Pēdējos gados industriālajai apbūvei paredzētās teritorijas Rīgā ir samazinājušās, tādēļ Spilves teritorijas attīstībai ir augsts potenciāls. Šajā vietā varētu attīstīt viedo specializāciju industriālo parku, kurā apvienotu zinātnisko izpēti ar ražošanu, bet pastāv arī citas alternatīvas.”

“Meklēsim sinerģijas iespējas arī ar Rīgas pilsētu un galvaspilsētā esošajiem izglītības resursiem, izstrādājot modeļus, kas varētu veicināt Daugavas kreisā krasta izglītības izcilības centru sasaisti un komercializāciju ar potenciālajiem investīciju projektiem Spilves teritorijā,” tā V. Zeps. ■



# RĪGAS BRĪVOSTAS AKVATORIJĀ TESTĒ ZEMŪDENS DRONU

**Latvijā bāzētais uzņēmums “DronePlan” Rīgas brīvostas akvatorijā testē pašu radītu zemūdens dronu tālvadības iekārtas programmatūru, kas nākotnē būtu pielietojama hidrobūvju celtniecības, uzturēšanas un apsekošanas procesos.**

Neliela izmēra, kompakts drons, ar kuru var strādāt līdz pat 150 metru dziļumā, spēj savākt precīzus zemūdens infrastruktūras tehniskā stāvokļa datus un automātiski ģenerēt to analīžu atskaites. Aizvien vairāk procesu, kurus iepriekš varēja izdarīt tikai ar cilvēka spēkiem, šobrīd paveicami ar jaunradītu viedo ierīču palīdzību.

“Liela daļa pasaules ostu ir aktīvs spēlētājs tieši inovāciju ekosistēmā. Arī Rīgas ostā pēdējo gadu laikā aizvien vairāk sastopam jaunus uzņēmumus, kas piedāvā dažādas jaunradītas tehnoloģijas ar ostas darbību un pārvaldību saistītu izaicinājumu risināšanā. Mēs esam atvērti šādai sadarbībai. Esam testējuši dronus vides monitoringa veikšanai, tehnoloģijas vēsturiskā piesārņojuma attīrīšanai, efektīvākai satiksmes organizēšanai, CO2 izmešu mazināšanai un citus inovatīvus risinājumus, lai celtu ostā sniegto pakalpojumu kvalitāti un efektivitāti, kas savukārt perspektīvā var





palielināt ostas konkurētspēju kā reģionālā, tā globālā mērogā,” uzsver Rīgas brīvdostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

“Drona tehnoloģiju izmantošana atsevišķus zemūdens darbus ļauj paveikt kvalitatīvāk, ātrāk un drošāk – tie var lieliski strādāt arī ziemas apstākļos, kur ūdenslīdējiem šāda iespēja ir apgrūtināta vai nav iespējama, tāpat manevrēt cilvēkiem grūti sasniedzamos zemūdens objektos un konstrukcijās, savukārt citur – droni var pildīt arī atbalsta funkciju industriālo ūdenslīdēju darbā. Šobrīd tos iespējams aprīkot ar speciālām ierīcēm, kas tiem ļautu autonomā režīmā darboties 24 h diennaktī,” dronu dar-

bību komentē uzņēmuma “DronePlan” valdes priekšsēdētājs Viktors Bikovs.

“DronePlan”, kas paši dronus neražo, specializējušies to programmatūras izstrādē. Mūsu mērķis – izveidot programmatūru, kas liek ierīcēm pildīt noteiktas, tiem iepriekš uzdotas funkcijas. Savukārt uzdevums ilgtermiņā – radīt tādu digitālo risinājumu, kurš spēs ne vien piegādāt informāciju videoattēlu, datu vai trīsdimensiju moduļu veidā, bet arī tos analizēt,” uzskata V.Bikovs.

“Osta no šādiem projektiem potenciāli iegūst efektīvākus un modernākus tehnoloģiskos risinājumus, savukārt iekārtu ražotāji, inženieri un augstas pievienotās vērtības pakalpojumu sniedzēji savas idejas, produktus un pakalpojumus var testēt, pielāgot un uzlabot reālajā vidē. Turklāt, kā rāda pieredze, izstrādātie risinājumi var kļūt arī par pieprasītu Latvijas eksportpreci, tādējādi veicinot kopējo valsts ekonomiku,” saka Viesturs Zeps.

Kopējais piestātņu garums Rīgas ostā ir vairāk nekā 18 kilometru, un daļa šo hidrotehnisko būvju atrodas pat vairāk nekā 10 metrus zem ūdens. Lai nodrošinātu ostas akvatorijas un piestātņu drošību un atbilstošu tehnisko stāvokli, ne retāk kā reizi gadā tās tiek apsektas.

Līdz šim piestātņu apsekošanu ostā vienmēr veikuši industriālie ūdenslīdēji, bet, ņemot vērā, ka šie pakalpojumi ir dārgi un lielā mērā atkarīgi no laikapstākļiem, ostas pārvalde izskata un analizē arī citus risinājumus šo uzdevumu veikšanai. ■



## 2021. GADĀ KRAVU APJOMA PIEAUGUMS OSTĀ, JAUNAS RŪPNĪCAS UN DARBAVIETAS

2021. gadu Liepājas speciālajā ekonomiskajā zonā strādājošie uzņēmumi pabeidza ar kopējo kravu apjoma pieaugumu ostā par 6,9%, ekspluatācijā nodotām piecām jaunām rūpnīcām, radītām jaunām darbavietām un apstrādes rūpniecības ražošanas apjoma pieaugumu. Rādītāju kāpumu vistiešākajā veidā ietekmēja LSEZ pārvaldes pārdomātā un ciešā sadarbība ar uzņēmējiem, gan veidojot nepieciešamo infrastruktūru, gan atbalstot ikdienas jautājumu risināšanā, nodrošinot stabilus un saprotamus darbības priekšnosacījumus.

Ostas uzņēmēji ir spējuši pielāgoties tirgus situācijai, ģeopolitiskajiem izmaiņumiem un sīvajai konkurencei Baltijas jūras reģionā un spējuši apstrādāt 7,06 milj. tonnu kravu, par 6,9% vairāk nekā 2020. gadā.

Tradicionāli lielākā kravu grupa bija beramkravas – 4724,3 tūkst. tonnu jeb 67% no visām kravām, no kurām lielāko daļu veidoja lauksaimniecības produkcija. Kopumā 2021. gadā pārkrauti 2,8 milj. tonnu dažādu lauksaimniecības produktu, aptuveni tikpat, cik gadu iepriekš. Kā uzsver ostas uzņēmēji, tas ir labs rādītājs, ņemot vērā salīdzinoši zemo ražu un pieaugošo konkurenci. Otra lielākā kravu grupa bija ģenerālkraavas – 1786,5 tūkst. tonnu jeb 25%, savukārt lejamkravas veidoja 8% jeb 545,9 tūkst. tonnu.



Lielākais kravu apjoma pieaugums aizvadītajā gadā panākts tieši ģenerālkraavu segmentā. Ar prāmi pārvadāto kravu apjoms pieauga par 61,7%, kas saistīts ar Liepājas SEZ un LSEZ SIA "Terrabalt" iepriekš veiktajām investīcijām sauszemes infrastruktūrā, kā arī "Stena Line" lēmumu palielināt reisu skaitu prāmja līnijā.

2021. gada augustā darbu sāka konteineru fiderlīnija Liepāja – Gdaņska, kas pavēra iespēju sākt vietējo kravu konteinerizāciju Liepājas ostā, nodrošinot 124,8% pieaugumu ar konteineriem pārvadāto kravu grupā.

2021. gadā Liepājas ostā apkalpoti 1652 kuģi, iebraukušo un izbraukušo pasažieru skaits pieauga par 40% – līdz 44 576 pasažieriem. Pārvadāto *ro-ro*





vienību skaits pieauga par 54%, bet konteineru (TEU) skaits par 220%. Liepājas ostā 2021. gadā aptuveni 50% bija vietējās izcelsmes kravas.

Stabila ostas darbība vienmēr bijusi cieši saistīta ar apstrādes rūpniecības izaugsmi. 2021. gadā Liepājas SEZ teritorijā ekspluatācijā nodeva piecas jaunas ražošanas ēkas ar kopējo platību 20 840,3 m<sup>2</sup>. Februārī Liepājas Būvvaldes komisija pieņēma ekspluatācijā jauno SIA "iCotton" ražošanas ēku Pulvera ielā 4A, bet augustā LSEZ SIA "GF Powdercoating" ražotni bijušajā rūpnīcas "Liepājas metalurģis" teritorijā. Novembrī darbu sāka UPB grupas "Dzelzsbetons MB" dzelzsbetona konstrukciju ražotne, bet decembrī ekspluatācijā nodeva vēl divas jaunas ražošanas ēkas – LSEZ SIA "RT Metāls" ražošanas ēku Karostā,



Laboratorijas ielā 20, un LSEZ SIA "Vecās ostmalas biznesa parks"(VOBP) ražošanas ēku Vecajā ostmalā 10. Katra jaunā ražotne nodrošina jaunas darbavietas.

2021. gadā LSEZ teritorijā sāka triju jaunu ražošanas ēku būvniecība – LSEZ SIA "Pumac Liepāja", "Jensen Metal SIA" un SIA "EB Liepāja".

Tāpat 2021. gadā palielinājās ārvalstu investīciju apjoms un par savas ražošanas izvietošānu Liepājas SEZ teritorijā paziņoja četri uzņēmumi, kas novērtējuši Liepājas uzņēmējdarbības vides un infrastruktūras priekšrocības, – Dānijas mēbeļu ražotājs "KVIST Industries", zivju pārstrādes uzņēmums ar Lietuvas kapitālu "Syfud", Somijas metālapstrādes uzņēmums "Premekon" un Norvēģijas kapitāla uzņēmums "Norplast Piemare".

2021. gadā LSEZ pārvalde turpināja konsolidēt bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģis" teritoriju, izmantojot arī pirmpirkuma tiesības uz nekustamo īpašumu ar kopējo platību aptuveni 32 ha. Pirmpirkuma tiesību izmantošana nodrošina iespēju pilsētai un Liepājas SEZ pārvaldei turpināt attīstīt bijušo "Liepājas metalurģa" teritoriju kā vienotu veselumu, atbrīvojot to no vēsturiskā piesārņojuma, ar vienotu pārvaldību, infrastruktūru, kurā darbojas inovatīvi un videi draudzīgi uzņēmumi. Lai diskutētu par industriālā parka izveidi Liepājā un veicamajiem soļiem Latvijas ceļā uz zaļāku ražošanu, 20. oktobrī notika Liepājas pašvaldības un LSEZ pārvaldes tiešsaistes forums "Latvija ceļā uz atbildīgāku un zaļāku ražošanu – starts Liepājā". Forumā dalībnieki atzina, ka, sekojot pasaules tendencēm, bijušās rūpnīcas "Liepājas metalurģis" teritoriju iespējams padarīt par lielisku zaļās ražošanas un aprītes ekonomikas efektivitātes paraugu. Savukārt novembrī sabiedriskajai apspriešanai tika nodots bijušās rūpnīcas teritorijas lokālplānojums, kurš paredz to slēgtas teritorijas pārvērst par publisku, izveidojot vienotu un pieejamu infrastruktūru.



Vēl 2021. gadā Liepājas SEZ pārvalde sāka projektu “Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā – 2. kārtā”, kura ietvaros tiek rekonstruēta ostas 71., 72., 83., 85., 86. un 87. piestātne un pārbūvēs Atslēdznieku ielas posmu. Saskaņā ar iepirkumu darbus veic SIA “Tilts”, kas iesniedza saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu par zemāko cenu – 2 616 525,45 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli. Zvejniecības nozare Liepājas ostā visos laikos ir bijusi ļoti nozīmīga. Sakārtojot nepieciešamo infrastruktūru, LSEZ pārvalde atbalsta zvejniecību, palīdz uzlabot zvejnieku ikdienas darba apstākļus un reizē sakārto pilsētvidi, padarot to pievilcīgu ikvienam liepājniekam un pilsētas viesim.

Liepājas SEZ pārvalde 2021. gadā sāka īstenot projektu “Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšana. II kārtā” ar mērķi samazināt Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu negatīvo ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli. Mērķa sasniegšanai sanācības darbu ietvaros no kanāla gultnes tiks izņemti 202 247 m<sup>3</sup> likumdošanas normām neatbilstošu nogulumu, kuros ieslēgtas 400 t bīstamu ķīmisko vielu. Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada perioda programmas “Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide” ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 5 117 647 eiro, tai skaitā 4 350 000 eiro ir Norvēģijas finanšu instrumenta finansējums. Projekta realizācijas rezultātā Liepājas iedzīvotāji vairs netiks pakļauti vēsturiskā piesārņojuma iedarbības riskam un tiks būtiski uzlabots jūras ekoloģiskais stāvoklis un apkārtējās vides kvalitāte visā Baltijas jūras reģionā.■

### UZZIŅAI

2021. gadā Liepājas SEZ pārvalde turpināja ES Kohēzijas fonda projektu, kas paredz 2022.–2023. gadā ierīkot apgaisojumu Loču kanālā un Karostas kanālā, kā arī izbūvēt vadulu pie O. Kalpaka tilta. Reizē aktīvi tika sākti gatavošanās nākamajam ES Kohēzijas fonda periodam.

## VIENTĀ SINERGIJA STARP INDUSTRIĀLAJĀM TERITORIJĀM UN OSTU ĻAUJ NODROŠINĀT STABILU KRAVU PLŪSMU LIEPĀJAS OSTĀ

Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš uzsver, ka gadiem veidotā ciešā sadarbība starp uzņēmējiem, Liepājas SEZ pārvaldi, pašvaldību un valsti ļauj iespējami ātri pielāgoties jaunajiem nosacījumiem un tirgus apstākļiem. Nenoliedzami, tas ir pateicoties izveidotajai vienotai sinerģijai starp ostu un industriālajām teritorijām, ko savieno pārdomāts pievedceļu tīkls un atbilstoša infrastruktūra. Ne mazāk svarīgs nosacījums ir ostā strādājošo uzņēmēju



pieredze un spēja atrast un piesaistīt jaunas kravas. "Piemēram, pēc "Liepājas metalurga" darbības pārtraukšanas Liepājas ostā pazuda metāla kravas, kas bija pietiekami liels un nozīmīgs segments. Tā vietā 2016. gada nogalē ostā parādījās līdz tam neraksturīga krava – antracīta ogles. Jau tobrīd bija skaidrs, ka tas ir īslaicīgs risinājums. Antracīta vietā tagad uzņēmēji krauj atjaunojamo energoresursu kravas – kokskaidu granulas un koksnes šķeldu, veidojot kravu uzglabāšanas laukumus un noliktavas bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā. Tas nebūtu iespējams, ja Liepājas SEZ pārvalde nebūtu iegādājusies šo teritoriju."

Apritējis gads kopš brīža, kad bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā atsākas saimnieciskā darbība, atsevišķas noliktavas un kravas laukumus iznomājot ostas uzņēmējiem. Tas tika darīts, lai iespējami ātrāk šo teritoriju atgrieztu ekonomiskajā apritē, apmierinot pieprasījumu pēc kravu glabāšanas laukumiem,



kas ļauj palielināt Liepājas ostas konkurētspēju un piesaistīt jaunas kravas. Viens no uzņēmējiem, kas izmantoja šo iespēju, ir Liepājas ostas stividor-kompānija "Mols L". Šobrīd aptuveni 6 ha platībā tiek uzglabāts aptuveni pusmiljons kubikmetru apaļkoku, ko šķeldo un ved uz ostu, lai krautu kuģos. Atjaunojamais energoresurss ir

pieprasīts Skandināvijas tirgū un palielina pārkrauto kravu apjomu.

LSEZ SIA "Mols L" valdes priekšsēdētājs Jānis Zvirbulis uzsver, ka iespēja uzglabāt un šķeldot kokus bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā ir neaizstājama. "Ja mums šodien nebūtu iespējas strādāt bijušajā "Liepājas metalurga" teritorijā, ļoti šaubos, vai šie kokmateriāli vispār atnāktu uz Liepāju un tiktu eksportēti caur Liepājas ostu. Tas ir ļoti labs priekšnosacījums – sadarbība starp Liepājas SEZ un uzņēmumu, kas palīdz nodrošināt kravu apjoma pieaugumu. Tas ir ļoti smags ikdienas darbs. Katru dienu jācinās, jāstrādā, jāskatās rītdienā. Bet pesimisms šajā pietātnē nevalda, optimisma ir pietiekami daudz."

Energoresursu sezona ilgst no septembra līdz aprīlim. LSEZ SIA "Mols L" šosezon uzkrāvis 19 kuģus, kas uz Skandināviju aizveduši vairāk nekā 200 kubikmetru koksnes šķeldas, un sezona turpinās.

Kā skaidro Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, nenoliedzama ir Covid-19 pandēmijas ietekme uz Eiropas kopējo transporta sistēmu, kas saskārusies ar iepriekš nepieredzētiem izaicinājumiem, kuru rezultātā notiek kravu piegāžu ķēžu un globālās transporta sistēmas vispārēja transformācija, kas ietekmē noteiktu kravu un preču tirgu pasaulē.■



## LIEPĀJAS JAHTU OSTAI JAU 14 GADUS STARPTAUTISKAIS EKO SERTIFIKĀTS – ZILAIS KAROGS

Jauno sezonu Liepājas Jahtu osta sagaida ar jaunām, modernām piestātnēm un gližu servisa ēku. Liepājas SEZ pārvalde INTEREG Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas (EST-LAT 55) ietvaros īstenoja projektu “Jahtu ostas infrastruktūras būvniecības 1. kārtā”.



Arī 2021. gada sezonā Liepājas Jahtu ostā plīvos Zilais karogs, pasaulē populārākais tūrisma ekosertifikāts, kas balstīts uz 33 stingriem kritērijiem un liecina par vides izglītību un informāciju, ūdens kvalitāti, apsaimniekošanas un servisa prasību ievērošanu un drošību.■

## LIEPĀJĀ TAPS MODERNA ZIVJU PĀRSTRĀDES RŪPNĪCA

Zivju pārstrādes uzņēmums SIA “Syfud” investēs līdz pat 30 miljoniem eiro jaunas zivju pārstrādes ražotnes būvniecībā Liepājas zivju konservu rūpnīcas teritorijā. Celtniecību plānots pabeigt 2022. gada rudenī. Jaunā rūpnīca reģionā nodrošinās vismaz 500 labi apmaksātu darba vietu, bet, ražotnei attīstoties, nodarbināto skaits varētu pieaugt līdz pat 800 cilvēkiem.



Sigīts Ambrasevičs.

Uzņēmums ir iegādājies bijušās Liepājas zivju konservu rūpnīcas zemi un sācis priekšdarbus teritorijas labiekārtošanai. Jaunā rūpnīcas kompleksa izveides gaitā paredzēts gan celt jaunas ražošanas ēkas, gan arī pārbūvēt teritorijā esošās vecās celtnes. Tiks iegādātas pilnīgi jaunas ražošanas iekārtas, lai ražotu zivju produktus ar augstu pievienoto vērtību.

SIA “Syfud” īpašnieks Sigīts Ambrasevičs: “Darbosimies Latvijai pilnīgi jaunā zivju pārstrādes nišā un tāpēc nekonkurēsim ar vietējiem zivju konservu



ražotājiem vai saldēto zivju tirgotājiem. Izmantosim Norvēģijā zvejotas zivis, lai ražotu patēriņam gatavu zivju produkciju. Sākumposmā galvenais uzsvars būs uz lašu sortimentu, kas ir labs A un D vitamīna, kā arī Omega 3 taukskābju avots. Zivju pārstrādes rūpnīcā izmantosim modernas automatizētas ražošanas tehnoloģijas, kas ļaus nodrošināt augstu produktivitāti un līdz ar to arī ļoti konkurētspējīgas algas darbiniekiem zivsaimniecības nozarē. Darbs būs gan pārtikas tehnologiem un ražošanas speciālistiem, gan kvalitātes vadības speciālistiem un tirdzniecības organizatoriem.”

Liepājas SEZ pārvaldnieka vietnieks Uldis Hmieļevskis: “Liepāja ir ražošanai un investoriem atvērta pilsēta. Jaunā zivju pārstrādes rūpnīca ir viens no piemēriem, kā ar aktīvu Liepājas SEZ pārvaldes un pašvaldības atbalstu arī reģionos iespējams īstenot vērienīgus investīciju projektus. Liepāja ir izcila vieta, kur attīstīties ražošanas uzņēmumiem, jo gan uzņēmumi, gan investori šeit var justies droši. Strādājam, lai tuvāko desmit gadu laikā arī bijušā “Liepājas metalurga” teritorijā tiktu uzceltas vairākas jaunas rūpnīcas. Ir svarīgi, lai vietējiem reģiona cilvēkiem būtu labi apmaksātas darba vietas tepat Liepājā. “Syfud” rūpnīcas projekts ir viens no šādiem moderniem un perspektīviem projektiem, kur tiks ieviestas mūsdienīgas tehnoloģijas, nodrošinot darbu kvalificētiem speciālistiem ar konkurētspējīgu atalgojumu”.

## TURPINA PILNVEIDOT ZVEJNIEKIEM NEPIECIEŠAMO INFRASTRUKTŪRU

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde īsteno projektu “Zvejniekiem nepieciešamās infrastruktūras pilnveidošana Liepājas ostā – 2. kārtā”, kura ietvaros rekonstruēs ostas 71., 72., 83., 85., 86., 87. piestātņi un pārbūvēs Atslēdznieku ielas posmu. Šobrīd noris būvdarbi gan Vecajā ostmalā, gan Atslēdznieku ielas posmā Jaunliepājas pusē. Būvdarbus veic SIA “Tilts”, kas atbilstoši Liepājas SEZ pārvaldes iepirkumu komisijas lēmumam iesniedza saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu par zemāko cenu. Līguma summa ir 2 616 525,45 eiro, neskaitot pievienotās vērtības nodokli.



Projekts tiek realizēts saskaņā ar Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda Rīcības programmas zivsaimniecības attīstībai 2014. – 2020. gadam pasākumu “Zvejas ostas un izkraušanas vietas”. Projekta otrās kārtas ietvaros 2021. gadā rekonstruēs vairākas piestātnes, kuras ir LSEZ pārvaldes valdījumā un kurās notiek



zvejnieku darbība. Projekts aptver trīs objektu grupas. Pirmā grupa ir piestātnes nr. 85, 86 un 87 ar kopējo garumu 222 metri (attiecīgās adreses – Vecā ostmala 51A, 53A un 55A) un piegulošā teritorija Vecajā ostmalā 53, kurā notiek izkraušana, izkrauto zivju savākšana un transportēšana (kopējā platība 798 m<sup>2</sup>). Otrā grupa ir piestātne nr. 83 ar kopējo garumu 144 metri (adrese – Vecā ostmala 45). Trešā grupa ir piestātnes nr. 71 un 72 ar kopējo garumu 240 metru (attiecīgās adreses – Atslēdznieku iela 47 un 49) ar piegulošo teritoriju Atslēdznieku ielas posmā no 72. piestātnes līdz Atslēdznieku ielas caurlaidei (kopā aptuveni 800 metru), kas nodrošina zivju izkraušana un zvejnieku transporta kustību uz un no piestātnes.■

## KAROSTAS KANĀLA ATTĪRĪŠANA – IEGULDĪJUMS BALTIJAS JŪRAS EKOĻĪJAS UZLABOŠANĀ

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

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

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

Padomju militārās bāzes aktivitātes Liepājas Karostas kanālā ir nopietni ietekmējušas šīs teritorijas vides kvalitāti, kā rezultātā tā kļuvusi par vienu no piesārņotākajām vietām Latvijā.







Piesārņojumu veido naftas produkti (tai skaitā benzols, ksilols, ogļūdeņraži) un smagie metāli (dzīvsudrabs, arsēns, svins, cinks, varš, selēns, kadmijs), kas koncentrējušies kanāla dūņu un smilšu sanesumos. Tāpat arī pirms notekūdeņu attīrīšanas iekārtu izbūves kanālā novadīti neattīrīti komunālie notekūdeņi. Piesārņojuma līmenis pārsniedz pieļaujamās normas, kā rezultātā kanāla ekosistēma ir degradēta, tur esošā flora un fauna ir ļoti trūcīga.

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

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

Karostas kanāla un Baltijas jūras vides uzlabošanas mērķa sasniegšanai sanācijas darbu laikā no kanāla gultnes tiks izņemti 202 247 m<sup>3</sup> likumdošanas normām neatbilstošu nogulumu, kuros ielēgtas 400 tonnas piesārņoto nogulšņu. Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada perioda programmas "Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide" ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 5 117 647,05 eiro, no tām 4 350 000,00 eiro ir Norvēģijas finanšu instrumenta finansējums. ■

### UZZIŅAI

No 1994. līdz 2010. gadam LSEZ pārvalde un valsts iestādes finansēja desmitiem ģeoloģisko pētījumu, lai sagatavotu Karostas kanāla attīrīšanas projektu. Lēmums par projekta 1. kārtas realizāciju tika pieņemts tikai 2012. gadā, un, piesaistot ES Kohēzijas fonda finansējumu, 1. kārtā tika pabeigta līdz 2015. gada 31. decembrim. No kanāla 78 ha platībā tika izcelts un utilizēts liela apjoma tehnogēnais piesārņojums (metāllūžņi, betona masīvi, koksne utt.), kā arī vispiesārņotākajā iecirknī 10 ha platībā tika izņemti aptuveni 60 000 m<sup>3</sup> piesārņoto nogulumu, kas deponēti īpaši aprīkotā vietā Karostas kanāla austrumu galā.



## SĀK KAROSTAS KANĀLA SANĀCIJAS PROJEKTA 2. KĀRTU

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde sāk realizēt projektu “Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšana. 2. kārtā”, kura mērķis ir samazināt Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu negatīvo ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli. No kanāla gultnes tiks izņemti 202 247 kubikmetri likumu normām neatbilstošu nogulumu, kuros atrodas 400 tonnu bīstamu ķīmisko vielu. Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada programmas “Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide” ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 5 117 647,05 eiro, no šīs summas 4 350 000,00 eiro ir Norvēģijas finanšu instrumenta finansējums.



Īstenojot projektu, ieguvēja būs visa sabiedrība, jo tiks veicinā-

ta HELCOM Baltijas jūras Rīcības plāna mērķa sasniegšana – atjaunot Baltijas jūras labu ekoloģisko stāvokli, nodrošināta jūras ekoloģiskā daudzveidība un dinamika, tīrība, veselība un produktivitāte. Liepājas iedzīvotāji vairs nebūs pakļauti vēsturiskā piesārņojuma iedarbības riskam un tiks būtiski uzlabots jūras ekoloģiskais stāvoklis un apkārtējās vides kvalitāte.

Kā norāda Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, projekts ir unikāls un ļaus sasniegt vairākus mērķus, gan risinot vides un ekoloģijas jautājumus Baltijas jūras reģionā, gan dzēšot Karostas kanālu no HELCOM Baltijas jūras “karsto punktu” saraksta, gan paverot iespēju nākotnē turpināt attīstīt aktīvu uzņēmējdarbību Karostas kanāla baseinā un tam pieguļošajās teritorijās.

Projekts tiek realizēts kopā ar Latvijas partneri – biedrību “Baltijas krasti” un Norvēģijas partneri – Norvēģijas Ūdens pētījumu institūtu. Partneru pieredze ir svarīga projekta veiksmīgai norisei un mērķu sasniegšanai, tāpat ir nepieciešama sabiedrības informēšana par klimata pārmaiņu ietekmi uz vēsturiski piesārņotām vietām un to mīļdarbību ar cilvēka veselību un jūras ekoloģisko stāvokli.

Liepājas SEZ pārvalde 2021. gada 13. septembrī parakstīja līgumu ar projekta Latvijas partneri – biedrību “Baltijas krasti”, tuvākā mēneša laikā pēc



saskaņošanas ar VARAM parakstīs līgumu ar Norvēģijas partneri – Norvēģijas ūdens pētījumu institūtu un vienlaikus gatavo iepirkuma dokumentāciju, lai noskaidrotu saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu darbu veikšanai. Projekts jāīsteno līdz 2023. gada 31. decembrim, bet plānots, ka lielākā daļa piesārņotās grunts varētu tikt izsmelta jau 2022. gada būvniecības sezonā.

Sabiedrības izpratnes veicināšanas kampaņu projektā īstenos biedrība “Baltijas krasti”, kas kopš 2010. gada ir starptautiskās organizācijas “EUCC Coastal & Marine Union” dalībniece. Tās uzdevums ir nodrošināt komunikācijas un publicitātes aktivitāšu plānošanu, īstenošanu un rezultātu apkopošanu. Partnera “Baltijas krasti” ieguldījums projektā ir ilggadējā pieredze un zināšanas projektu veiksmīgā realizācijā un informācijas izplatīšanā gan sabiedrībā kopumā, gan konkrētās mērķauditorijās par vides un klimata jautājumiem. Pieredzes apmaiņu starp partneriem projektā īstenos Norvēģijas Ūdens pētījumu institūts (NIVA). NIVA ir vadošais Norvēģijas jūras un saldūdeņu fundamentālo un lietišķo pētījumu institūts, tā pētījumi aptver plašu vides, klimatisko un ar resursiem saistīto jomu klāstu. Institūts sniedz pētniecības, uzraudzības, novērtēšanas, problēmu risināšanas un konsultēšanas pakalpojumus starptautiskā, nacionālā un vietējā līmenī.

Partnera NIVA uzdevums projektā ir iepazīstināt LSEZ pārvaldi ar līdzīgu objektu sanācijas darbu realizāciju Norvēģijā, sniegt zināšanas Latvijas puses personālam, kas būs atbildīgs par sanācijas sasniegto mērķu uzturēšanu nākotnē, sniegt un sagatavot praktiskus ieteikumus par darbiem, kas vēl veicami, lai projektu varētu svītrot no HELCOM “karsto punktu” saraksta. NIVA ieguldīs projektā savas zināšanas par jūras vides ekoloģiju, piesārņojuma faktisko mīdiedarbību vidē un to, kā pareizi novērtēt faktisko piesārņojuma seku ietekmi uz cilvēka veselību un vidi. NIVA ieguvums no projekta būs pieredze par militārā mantojuma seku likvidāciju Liepājā un tās faktisko ietekmi uz Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli.■

## **SPRIEŽ PAR DZELZCEĻA PĀRVADĀJUMU OPERATĪVU UN EFEKTĪVU NODROŠINĀŠANU**

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

Satiksmes ministrs atzinīgi novērtēja Liepājas ostas darbību 2021. gadā, nodrošinot stabilu kravu plūsmu ar pozitīvu pieaugumu. Tāpat viņš uzteica Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes veikumu ostas maksu sakārtošanā atbilstoši Eiropas Savienības Ostu regulai, kam pamatā ir pārskatāmi un



saprotami kritēriji, lai arī turpmāk varētu īstenot infrastruktūras attīstības projektus atbilstoši labas pārvaldības pamatprincipiem.

Liepājas ostas nomnieku asociācijas valdes priekšsēdētājs Āris Ozoliņš uzsvēra, ka ostas sekmīgas darbības pamats ir laba pārvaldība, pašvaldības, uzņēmēju un Liepājas SEZ pārvaldes cieša sadarbība, kas ļauj plānot un īstenot investīciju projektus, kuri



Tālis Linkaits un Āris Ozoliņš.

jau pavisam drīz dod acīm redzamus rezultātus. Kā piemēru viņš minēja ostas autopievedceļa izbūvi, kas kopā ar LSEZ SIA "Terrabalt" īstenoto investīciju projektu deva iespēja palielināt *ro-ro* kravu plūsmu par vairāk nekā 60 procentiem.

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

Sagatavots pēc LSEZ info



## VENTSPILS BRĪVOSTĀ 2021. GADĀ SASNIEGTS VĒSTURISKI LIELĀKAIS RO-RO KRAVU APJOMS

2021. gadā Ventspils brīvostā sasniegts vēsturiski lielākais *ro-ro* (ar prāmjiem pārvadāto) vienību skaits un svars – 93 098 kravas vienības, kas kopā veido 2,3 miljonus tonnu un ir par 6% vairāk nekā 2020. gadā.

20% no Ventspils brīvostas kopējā kravu apjoma tiek pārvadātas prāmju līnijā Ventspils – Nīneshamna. Tas ir isākais ceļš ar prāmi pāri Baltijas jūrai šajā reģionā, veidojot Ventspili par galveno Latvijas transporta ceļu uz Stok-



holmu, Zviedrijas centrālo daļu un Norvēģijas saimnieciskās darbības centriem. 64% visu *ro-ro* kravu Latvijā 2021. gadā tika vestas caur Ventspili.

2021. gada sākumā prāmju operators “Stena Line” un Ventspils brīvostā strādājošais “Noord Natie Ventspils Terminals” (NNVT) parakstīja līgumu uz 20 gadiem, vienojoties par pastāvīgu prāmju satiksmi no Ventspils brīvostas. Kā vizuāli uzskatāmākais lielo attīstības plānu simbols no Ventspils sāka kursēt 222 metrus garais prāmis “Stena Scandica”, kas ir par 30% ietilpīgāks nekā iepriekšējie. Turklāt septembrī “Stena Line” paziņoja par divu pilnīgi jaunu prāmju piesaisti Ventspils līnijai no 2022. gada. Šie jaunie *E-Flexer* tipa prāmji būs 240 metru gari un ļaus palielināt kravas ietilpību par 25% un pasažieru salona ietilpību par 33%.

2021. gadā Ventspils brīvostā strādājošie termināļi kopā pārkrāva 11,1 miljonu tonnu kravas. Elastīgi pielāgojoties tirgus apstākļiem, termināļiem izdevies palielināt vietējo kravu īpatsvaru ostas kravu apjomā. Gada laikā Ventspils brīvostā apkalpoti 1310 kravas kuģi, no tiem 1007 sauskraavas kuģi un 303 tankkuģi. Ostas maksas, ko maksā kuģi, kas ienāk Ventspils ostā, ir galvenais Ventspils brīvostas pārvaldes ienākumu avots, kas ļāvis veiksmīgi turpināt gan ostas, gan industriālās teritorijas infrastruktūras projektus, kas ir būtiski svarīgi arī Ventspils pašvaldībai. Pašvaldības budžetu Ventspils brīvostas pārvalde pagājušajā gadā papildinājusi ar vairāk nekā 864 tūkstošiem eiro no ostas maksām. Ielu, laukumu un apstādījumu uzturēšanā Ventspils brīvostas pārvalde izlietojusi ap 1,15 miljoniem eiro, piedevceļu atjaunošanā ieguldīts vairāk nekā miljons eiro. 2021. gadā pabeigta Ventspils ostas Ziemeļu mola gandrīz 13 miljonu eiro vērtā atjaunošana, bet industriālajā teritorijā darbu sākušas divas jaunas pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma būvētas rūpnīcas.■



## OSTAS KONTROLE UZRAUGA BRĪVOSTAS PĀRVALDES OBJEKTUS

Lai uzraudzītu kārtību Ventspils brīvostas sauszemes teritorijā un ostas akvatorijā, no 1. marta šo darbu veic Ostas kontrole. Lai gan Ostas kontroles darbinieku galvenais uzdevums būs uzraudzīt tieši brīvostas pārvaldes objektus, vēl vienas uzraudzības struktūras klātbūtne pilsētā tikai vēl vairāk cels ventspilnieku drošību.

Ventspils brīvostā strādājošo termināļu teritorijās par uzraudzību, caurlaižu režīma ievērošanu muitas zonā un citiem drošības jautājumiem gādā paši privātie ostas termināļi, kuri nomā brīvostas teritorijas.



Ventspils brīvostas pārvaldes uzdevums ir uzraudzīt brīvostas pārvaldes objektus publiski pieejamā teritorijā. Iepriekš šo darbu veica Ventspils pilsētas pašvaldības policija, kas vairākus gadus uzvarēja brīvostas pārvaldes iepirkumā.

Iemesli neturpināt līdzšinējo praksi, bet veidot VBP Ostas kontroli, bija vairāki. Pirmkārt, gan Latvijas Jūras administrācija, gan Valsts drošības dienests vērsa Ventspils brīvostas pārvaldes uzmanību uz faktu, ka ostas uzraudzība netiek veikta pietiekamā apjomā, proti, netiek pārraudzīts akvatorijā notiekošais un nenotiek atpūtas kuģu kontrole, kā arī netiek pilnībā pildītas Starptautiskajā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksā (ISPS) noteiktās prasības kontrolēt to kuģu apkalpju darbības, kuri pietauvojas piestātnēs ārpus privātajiem termināļiem, piemēram, uz remonta laiku.

Otrkārt, Ventspils brīvostas pārvaldes izsludinātajā iepirkumā Ventspils pilsētas pašvaldības policijas piedāvātā līgumcena daudzkārt pārsniedza citu pretendentu piedāvājumu. Turklāt drošības institūcijas vērsa brīvostas pārvaldes uzmanību uz to, ka atsevišķas pašvaldības policijas darbības varētu būt saistītas ar sankcionētu personu, tādējādi apdraudot pašu Ventspils brīvostas pārvaldi. Tāpat neviena no firmām, kas pieteicās brīvostas pārvaldes izsludinātajā iepirkumā, nevarētu nodrošināt ostas akvatorijas kontroli, savukārt Ostas kontroles rīcībā būs ne tikai automašīnas objektu uzraudzībai sauszemes teritorijā, bet arī VBP flotes kuģi akvatorijas kontrolei.

Treškārt, Ostas kontroles funkcijas veiks speciāli apmācīti Ventspils brīvostas pārvaldes darbinieki papildus saviem tiešajiem amata pienākumiem tajās brīvostas pārvaldes struktūrās, kur amata specifika lielākoties liek atrasties dežūrrežīmā. Tādējādi tiks efektīvāk izmantoti brīvostas pārvaldes iekšējie resursi, kā arī nodrošināta izaugsme pašu darbiniekiem. ■





## AUGUSTĀ DARBU PĀRTRAUC GRUNTSSŪCĒJS "DZELME"

2021. gada 23. augustā Ventspils brīvostā darbu pārtrauca gruntssūcējs "Dzelme". Ventspils brīvostai nebija citas iespējas, kā vien pārtraukt gruntssūcēja "Dzelme" darbību, jo tas ir tik sliktā tehniskā stāvoklī, ka Latvijas Jūras administrācija atteicās pagarināt atļauju tā ekspluatācijai. Ekspertu vērtējumā arī kuģa remonts, kas varētu izmaksāt vismaz 6 miljonus eiro, nedotu vēlamo efektu ilgstoši. Grūti saprast, kāpēc ilgus gadus ostas flotes ārkārtīgi nožēlojamais stāvoklis ticis ignorēts, pieļaujot situāciju, ka osta var palikt bez dziļuma nodrošinājuma. Pašreizējais risinājums, ņemot vērā to, ka jauna kuģa iegāde šobrīd finansiāli nav iespējama, ir izmantot ārpakalpojumu padziļināšanas darbu veikšanai, un šim nolūkam 2021. gada budžeta precizētajā projektā ir paredzēti līdzekļi. ■

## VENTSPILS OSTAI NEPIECIEŠAMS GRUNTSSŪCĒJS

Ilggadējais Ventspils ostas zemes sūcējs "Dzelme" (vēsturiski "Soloveckij") būvēts 1979. gadā Krievijā, Astrahaņā. 1992. gadā to iegādājās Ventspils, lai Holandes kuģu būvētavā



pārbūvētu ostas vajadzībām. Tā kā jau vairākus gadus tika meklētas iespējas iegādāties jaunu gruntssūcēju, "Dzelmei" kapitālo remontu neveica. Ekspertu vērtējumā šāds remonts izmaksātu vismaz sešus miljonus eiro, bet tas būtu tikai īstermiņa risinājums, savukārt jauna kuģa iegāde varētu izmaksāt 13 līdz 15 miljonus eiro. Jau 2020. gada vi-

dū Ventspils brīvostas pārvalde nolēma, ka nav lietderīgi remontēt veco kuģi, tāpēc īstermiņā vajadzētu izmantot ārpakalpojumu, bet ilgtermiņā jauna kuģa iegādei meklēt finansējumu, cenšoties piesaistīt ES līdzfinansējumu. Diemžēl Ventspils brīvostas budžets bez līdzfinansējuma šādu papildu slogu pie esošā kravu apgrozījuma un esošajām kredītaistībām nevar atļauties.

Ostas pakalpojumu nodrošināšanai piesaistīts ārpakalpojums – dziļumu kuģošanas ceļos nodrošina kompānijas "OU Nord Company" kuģis "Vlieree". ■



## VENTSPILS DOMĀ PAR ZAĻĀS ENERĢIJAS RAŽOŠANU

Ventspils ostas pārvaldnieks Andris Purmalis pauž viedokli, ka, pateicoties attīstītajai rūpnieciskajai zonai, Ventspils ostai ir labas izredzes nākotnē ieturēt zaļo kursu. Brīvdostas valdījumā ir vairāk nekā divi tūkstoši hektāru zemes, no tiem gandrīz 700 hektāru paredzēti industriālajai attīstībai, akcentu liekot uz zaļās enerģijas ražošanu. Kā ideālu piemēru Purmalis min Hamburgas ostu, kuras teritorijā notiek ražošana, tāpat arī Olstenu, kur strādā "Volvo" klasteris.

Atjaunojamās enerģijas resursi nepieciešami pašam parkam, lai uzlabotu ražošanas efektivitāti un piesaistītu jaunus nomniekus, jo elektrības cena Latvijā jau ilgstoši mazina gan mūsu uzņēmumu konkurētspēju, gan tuvākās nākotnes projektu iespējas.

"Domājam, piemēram, par atjaunojamās enerģijas ražošanu, arī par zaļā amonjaka ražošanu, ko var izmantot kā transporta degvielu un kurināmā elementu elektrības ražošanai, tā vienīgie blakusprodukti ir ūdens un slāpekļis. Amonjaks ir derīgs arī kā ūdeņraža uzglabāšanas risinājums, jo to šobrīd ir grūti un dārgi uzglabāt vairumā. Turklāt amonjaka transporta tīkls jau ir izveidots – arī Ventspilī, kas ir mūsu priekšrocība," viedokli pauž Andris Purmalis. ■

## VENTSPILS OSTĀ ATTĪRĪS VĒSTURISKO NAFTAS PRODUKTU PIESĀRŅOJUMU

Jūlijā Ventspils brīvdostas pārvalde sāka īstenot pēdējo gadu vērienīgāko vides attīrīšanas projektu Ventspilī. Trīs gadu laikā paredzēts no vēsturiskā naftas produktu piesārņojuma attīrīt bijušo notekūdeņu attīrīšanas iekārtu kompleksa "Ūdeka" teritoriju un naftas maģistrālo cauruļvadu trases teritoriju, tā pārtraucot arī piesārņojuma tālāku izplatīšanos. Projekta kopējā vērtība ir vairāk nekā pieci miljoni eiro.



Attīrāmās teritorijas – pašvaldības SIA "Ūdeka" bijušo notekūdeņu attīrīšanas iekārtu teritorija Dzintaru ielā 68 un naftas produktu maģistrālo cauruļvadu trases teritorijas daļa Dzintaru ielā 52c – atrodas Ventspils ziemeļu daļā tikai 30 līdz dažu simtu metru attālumā no jūras krasta un ostas Ziemeļu mola.



Sanācijas teritorijas īpašniece ir Ventspils pilsētas pašvaldība, bet abi īpašumi nodoti valdījumā Ventspils brīvostas pārvaldei.

Liekot lietā ilgtspējīgas attīrīšanas tehnoloģijas, tiks likvidēta piesārņotās teritorijas grunts masīvā esošo brīvo naftas produktu frakcija un paralēli jūras krasta zonai aptuveni 300 metru garumā piesārņotajā teritorijā tiks ierīkota filtrējošas – attīrošas barjeras sistēma, kas nodrošinās piesārņotā gruntsūdens migrācijas pārtraukšanu jūras virzienā, pilnībā novēršot jūras akvatorijas piesārņojuma riskus. Reizē tiks īstenota sabiedrības informēšanas kampaņa, lai palielinātu sabiedrības izpratni par aktuāliem vides un klimata jautājumiem.

Tā kā piesārņotā teritorija atrodas ļoti tuvu jūras krastam un Ventai, pastāv iespēja, ka applūšanas gadījumā piesārņojums var nekontrolēti izplatīties un apdraudēt piekrasti, Baltijas jūras ūdeņus un cilvēku veselību.■

## VENTSPILS BRĪVOSTA UKRAINĀ PREZENTĒ SAVUS PAKALPOJUMUS

Lai veicinātu jaunas sadarbības iespējas Ukrainā gan transporta un tranzīta, gan industriālā parka projektu jomā, arī Ventspils brīvostas pārvaldes un ostas termināļu pārstāvji piedalījās Latvijas transporta dienās Ukrainā.



Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs: “Ar Ukrainu saredzam potenciālu sadarbībai vairākās nozarēs, ko šī Latvijas delegācijas vizīte Kijevā un Odesā tikai nostiprināja. Pirmkārt, mēs, protams, varam piedāvāt Ventspili graudu eksportam, un mēs turpināsim pie šī jautājuma nopietni strādāt. Otrkārt, pašreizējā lielo ostu attīstības posmā ārkārtīgi vērtīgi ir apmainīties ar

pieredzi aktuālos ostu pārvaldības jautājumos. Un trešais bloks, ko varētu izcelt, ir iespējama nākotnes sadarbība industriālā parka projektu attīstībā gan ražošanā, gan loģistikā. Ventspils arī Ukrainas projektiem ir interesanta ar ērtāko iespēju aizsniegt Skandināvijas tirgu, jo prāmju operators “Stena Line” no Ventspils piedāvā ātrāko savienojumu ar Skandināviju 12 reizes nedēļā.”■



## ATKLĀTA POLIKARBONĀTA PLĀKŠŅU UN PIEDERUMU RŪPNĪCA

Ventspils brīvostas industriālajā teritorijā 17. septembrī svinīgi tika atklāta jaunā polikarbonāta plākšņu un piederumu ražotne "Ultraplast EU", kurā šobrīd īstenots pirmais ražoša-



nas attīstības posms un strādā 32 darbinieki. Ražošanas ēka būvēta pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma, attīstot Ventspils industriālo parku. Tā ir jau vienpadsmitā industriālajai ražošanai paredzētā ēka, ko uzbūvējusi Ventspils brīvostas pārvalde, tā pilsētas industriālajā attīstībā ieguldot jau vairāk nekā 50 miljonus eiro. Svinīgajā pasākumā par godu jaunajai rūpnīcai ražošanas attīstības nozīmi akcentēja gan LR Ekonomikas ministrijas parlamentārā sekretāre Ilze Indriksone, gan Ventspils pašvaldības domes priekšsēdētājs Jānis Vītolīšs, gan Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieks Ģirts Valdis Kristovskis un pārvaldnieks Andris Purmalis. SIA "Ultraplast EU" valdes priekšsēdētāja Jūlija Černova vēlreiz apliecināja uzņēmuma ilgtermiņa plānus ražošanas attīstīšanai Ventspilī un teica paldies Ventspilij un ventspīlniekiem, kuri kļuvuši par lieliskiem uzņēmuma komandas dalībniekiem.

SIA "Ultraplast EU" tika izveidota jau 2017. gadā Baltkrievijā un Krievijā iegādāto polikarbonāta plākšņu un piederumu vairumtirdzniecībai. Aktīvi attīstoties un iegūstot stabilu klientu loku Eiropā, tika nolemts pašiem organizēt lokšņu plastmasas ražošanu Latvijā. Ražotnei vieta tika izraudzīta Ventspils brīvostā, kur pēc brīvostas pārvaldes pasūtījuma bija plānota jaunas rūpnīcas būvniecība. Nomas līguma noslēgšana būvniecības ieceres sākumstadijā jāva ieviest projektā nepieciešamās izmaiņas atbilstoši SIA "Ultraplast EU" darbības specifikai un nākotnes





ražošanas tehnoloģiskajām īpatnībām, vienlaikus ēku veidojot pietiekami universālu.

Šobrīd jaunuzbūvētajā ēkā īstenots pirmais lokšņu plastmasas ražošanas projekta posms – uzstādīta ražošanas līnija monolītu lokšņu ražošanai no polikarbonāta, akrila, polistirola u.c. materiāliem. Plānotā ražošanas jauda ir 4,5 tūkstoši tonnu produkcijas gadā. Produkcija ir visaugstākās kvalitātes un veiksmīgi izturējusi visus nepieciešamos testus. Pārdošanas tirgi – Baltijas valstis, Polija, Vācija, Itālija, Spānija, Rumānija, Nīderlande u.c. Šobrīd uzņēmumā strādā 32 darbinieki, galvenokārt Ventspils pilsētas un tuvākās apkārtnes iedzīvotāji.

Uzņēmumam ir vērienīgi attīstības plāni. Tuvākajā nākotnē tiks īstenoti nākamie ražošanas posmi – uzstādīta jauna līnija un sāks polikarbonāta profilu ražošana (līnijas jauda – 200 tonnu gadā), kā arī uzstādīta līnija šūnu polikarbonāta plāksņu ražošanai (līnijas plānotā ražošanas jauda – trīs tūkstoši tonnu gadā). Tāpat tiek apsvērta iespēja būvēt papildu telpas izejvielu un gatavās produkcijas uzglabāšanai. Īstenojot visus projekta posmus, tiks izveidota mūsdienīga augsto tehnoloģiju lokšņu plastmasas ražotne ar kopējo jaudu 10 tūkstoši tonnu gatavās produkcijas gadā un nodrošinātas 60 darba vietas.

4100 kvadrātmetru lielo ražošanas ēku pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma būvēja SIA "Ostas celtnieks". Tā atrodas Ventspils lidostas industriālajā zonā, kur jau darbojas tādi uzņēmumi kā "Malmar Sheet Metal" un "Bucher Municipal". Ēkas projektēšanas un būvniecības kopējās izmaksas bija 4,9 miljoni eiro. Ēkas celtniecību ar 1,2 miljoniem eiro līdzfinansēja Eiropas Reģionālās attīstības fonds.■

Sagatavots pēc VO info



# KRAVAS CAUR SALCGRĪVAS OSTU, JAHTAS PA KIHNU JENA CEĻU

**Salacgrīvas ostā 2021. gadā pārkrautas 417 849 tonnas dažādu kravu, kas ir par 38,9% vairāk nekā 2020. gadā. Aizvadītajā pārskata periodā ostā apkalpoti 129 kuģi, par 32 kuģiem vairāk nekā 2020. gadā.**

## EKONOMIKAS SILDĪŠANU IZJŪT ARĪ OSTĀ

Visvairāk 2021. gadā pārkrauta papīrmalka – 119 693 tonnas, par 63,6% vairāk nekā iepriekšējā gadā, kas veido 28,6% no ostā apstrādātajām kravām (2020. gadā – 24,3%). Šķelda pārkrauta 103 546 tonnu apmērā (27% pieaugums salīdzinājumā ar 2020. gadu), kūdra 80 083 tonnas (par 75,1% vairāk), malka 42 245 tonnas (par 66,3% vairāk nekā gadu iepriekš). Asfalts pārkrauts par 1,6% mazāk nekā pērn – 34 648 tonnas, bet keramzīts par 7,9% vairāk – 28 664 tonnas.

Jauna krava 2021. gadā bija 8025 tonnas organiskā mēslojuma. Salacgrīvas ostas pārvaldnieks Ivo Īstenais šai sakarā ir gana skarbs: “Kamēr stividors gandrīz gadu cīnījās ar Valsts vides dienesta ierēdņi, lai organiskā mēslojuma kravas bioloģiskajiem lauksaimniekiem vispār ielaistu Salacgrīvas ostā, šī krava aizgāja uz Pērnavu, kur nav tādas pārprastas birokrātijas. No turienes ar mašīnām mēslojums tika vests uz Latviju, mūsu Vidzemes puses zemniekiem. Vai tas tomēr nav absurds, kā rezultātā zaudē Latvijas ekonomika? Par laimi, trīs kuģus mēs vēlāk apkalpojām.”







Jahtu piestātnes Salacgrīvas ostā.

No jaunienākušajām kravām vēl jāpiemin rūdas atlikumi, kurus var izmantot lauku ceļu uzturēšanai.

Kā zināms, 2020. gadā Salacgrīvas ostā pārkrāva 300 859 tonnu kravu, kas bija par 0,4% vairāk nekā gadu iepriekš. Salacgrīvas osta pēc kravu apgrozījuma rādītājiem 2021. gadā bija trešā lielākā starp septiņām Latvijas mazajām ostām. Tā nodrošina kravu importu un eksportu uz Somiju, Zviedriju, Norvēģiju, Dāniju, Poliju, Vāciju, Holandi, Lielbritāniju.

Kravu apgrozījuma pieaugumu I. Īstenais skaidro šādi: “Mums bija plus 40% apgrozījumā, līdz ar to, protams, par finanšu un visiem pārējiem rādītājiem nevaram sūdzēties. Skaidrojumu te varu minēt tikai vienu: tā ir naudas pludināšana, kā tas šobrīd visur notiek. Tā šī ekonomika dzīvo, visur tā nauda tiek pludināta iekšā, lai kovids nenobeigtu ekonomiku. Jautājums tikai, kā būs tālāk. Osta jau nerada ekonomiku pati, tā ir punkts, no kura var sūtīt prom vai saņemt kravu.”

Salacgrīvas ostas valdes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs akcentē: “Salacgrīvas osta faktiski strādā uz apkārtējo kravu baseinu, šeit nav dzelzceļa, kas varbūt ietekmē citas ostas, mēs apkalpojam vietējās kravas, kas ir mūsu pašu resurss, tomēr vienlaikus jāatceras, ka tepat ir Igaunija, tā kā šajā gadījumā Salacgrīvas osta ir labākā situācijā nekā Latvijas lielās ostas.”

## PIESTĀTNES PĀRBŪVĒ ZVEJNIEKIEM

Turpinot atbalstīt uzņēmumu ilgtspējīgas attīstības projektus, SEB banka Salacgrīvas ostas pārvaldei 2021. gadā piešķīra finansējumu vairāk nekā 2,1 eiro miljonu apmērā, kas paredzēts ostas zvejas kuģu piestātnes Nr. 2 pārbūvei Salacgrīvas kreisajā krastā. Padomju laikā būvētā piestātne tehniski nokalpojusi, ostai attīstoties, ir nepieciešama jauna. Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds šajā projektā līdzfinansēs 85%. I. Īstenais uzsver: “Šī piestātne mums būs – ar



vienu šāvienu divi zaķi. Mēs sakārtosim savu īpašumu, nostiprināsim Salacas krastu, un zvejniekiem tiks radīta iespēja veikt laivu un kuģu tehniskās apkopes. Sadarbībā ar SEB banku kopš 2015. gada esam veikuši būtiskas investīcijas ostā, sākot ar hidrotehniskās būves un ceļot pakalpojumu kvalitāti. Tas devis iespēju paplašināt klientu loku, piesaistīt jaunas kravas, kā arī iesaistīties jahtu tūrisma aktivitātēs, rīkojot regates un uzņemot burātājus.”

Šis ir jau piektais projekts, kas Salacgrīvas ostā tiek īstenots ar SEB bankas atbalstu. Iepriekš finansēta Salacas labā krasta piestātnes rekonstrukcija, jahtotāju servisa ēkas būvniecība un ostas aprīkojums. Zīmīgi, ka jahtotāju servisa ēka “Bura” konkursa “Gada labākā būve Latvijā 2020” nominācijā “Koka būve” ieguva trešo godalgu un laureāta godu. Arī Salacgrīvas jahtu osta tagad iekļauta kopējā Baltijas jūras jahtu ostu tīkla katalogā.



## SALACGRĪVĀ UN KUIVIŽOS ARVIEN VAIRĀK BURĀŠANAS REGAŠU

Patīkami, ka Salacgrīvas ostu un Kuivižu jahtostu iecienījuši tuvi un tālāki burātāji. Pēdējos divos gados pandēmijas zīmogs skāris visus, arī Vidzemes



ostās vairāk manīti jahtotāji tepat no Igaunijas. I. Īstenais stāsta, ka aizvadītajā vasarā kāds burātājs Salacgrīvā iezēģelējis pat piecas reizes, un viņa maršrutu gar Igaunijas salām un uz Salacas krastiem nosacīti varam nosaukt par “Kihnu Jena ceļu”. Ceturtdienā izbraucot no Rīgas, pa ceļam piestājot Ruhnu un Kihnu salās, nedēļas nogales ar ģimeni pavadījis Salacgrīvā, jo te esot burātājiem viesmīlīga vide. Līdzīgi domā arī starptautiskās Rīgas liča regates GoRR dalībnieki, kuri jau trešo reizi pošas uz Salacgrīvas jahtu ostu 2022. gada jūnija beigās.



Sezonas aktivitātes paredzētas arī Kuivižu jahtklubā. Kluba valdes loceklis un burāšanas treneris Kristaps Močāns stāsta, ka jau kopš decembra var pieņemt ikgadējai regatei “Kuivižu kauss”, kas notiks nedēļu pirms Jāņiem. Par šo kausu burātājiem ir iespēja cīnīties kopš 2010. gada.

“Esam pieteikušies atlasē par tiesībām uzņemt Latvijas čempionātu burāšanā,” atklāj K. Močāns. Viņš Kuivižu jahtostas izredzes šajā ziņā vērtē kā labas, lai gan, protams, lēmumu pieņems Latvijas Burāšanas federācija. Ja tas būs pozitīvs, tad augusta otrajā pusē norisināsies sacensības, kas pulcēs aptuveni simt dalībnieku. Vēl ir plāns pieteikt jahtostu kā norises vietu Ziemeļvalstu čempionātā burāšanā, kas notiks 2023. gadā. Tās būtu sacensības ar aptuveni 400 dalībniekiem. Nākamais līmenis ir Eiropas kausa posms, un K. Močāns lēš, ka arī tas nav neaizsniedzami, vien jākrāj pieredze.

Plānots, ka šogad notiks otrā Salacgrīvas ostas regate, kādu jahtklubs sadarbībā ar ostas pārvaldi rikoja pērn. Tā varētu norisināties septembrī.

Salīdzinoši labi ir veicies ar jauno burātāju apmācību un tai nepieciešamo laivu iegādi. Jahtklubs vēlas šogad papildināt savu floti ar “Open Skiff” laivām. Tās ir piemērotas gan mazajiem burātājiem sākumskolas vecumā, gan jauniešiem. K. Močāns smeļ, ka starptautisko burāšanas regašu ziņā viņi ar festivālu “Positivus” sacensties nevarēs, bet arī regates nes Salacgrīvas vārdu pasaulē, jo pulcē ļaudis no dažādām valstīm. Protams, Salacgrīvas ostas attīstība un vietējo zvejnieku nākotne daudzējādā ziņā būs atkarīga no četrām iekārtotajām vēja elektrostacijām, jo jaļā enerģija pārņem Rīgas jūras līci. Šķiet, ka tas tomēr ir cits un jau atsevišķs stāsts. ■



# OSTAS DARBĪBAS PAMATĀ ZAĻĀ DOMĀŠANA

**Skultes ostas pārvaldnieks Igors Akulovs uzsver, ka projekti ar Eiropas Savienības struktūrfondu atbalstu ļāvuši ostu uzbūvēt no jauna. Pēc tam, kad 2002. gadā pabeigta ziemeļu mola rekonstrukcija, tika padziļināta ostas akvatorija, tostarp kanāls, un vēlāk rekonstruēti arī dienvidu mols. Ostā strādājošie uzņēmumi uzbūvēja jaunas pietātnes un kravas laukumus pie tām, tika rekonstruēti arī pievedceļi. Pēc molu rekonstrukcijas ostas akvatorijā aizsērējumi vairs neesot novēroti.**

Pašlaik Skultes ostā var ienākt 140 metrus gari kuģi, kuru iegrimē ir līdz septiņiem metriem, jo akvatorijas un ieejas kanāla dziļums ir 8,2 metri. Ostā tiek nodrošināti loča un navigācijas pakalpojumi – akvatorijas dziļuma, jūras un upes kuģu ceļu, arī koplietošanas hidrotehnisko būvju uzturēšana. Ostas teritorijā vietu nomā vairāki privāti kravu apstrādes un eksporta uzņēmumi, piemēram, SIA “Skultes kokosta” un SIA “Emu Skulte”, nosacīti nesenāk ienākusi arī SIA “Baltic Cold Terminal”.

Ostā, uzņēmumā SIA “Varita”, kas nodarbojas ar zivsaimniecību, tostarp zivju šķirošanu un atdzesēšanu, strādā arī zvejnieki. Ostas teritorijā vēl no kolhoza laikiem mantotā, bet vēlāk rekonstruētā cehā SIA “ASK Enterprise” būvē alumīnija kuteru korpusus, šeit darbojas arī kartona iesaiņojuma fabrika SIA “Skultes kartons”. Protams, Skultes osta ir mājvieta arī vietējiem piekrastes zvejniekiem, kuri lielākoties vasarā zvejo Rīgas līča piekrastes ūdeņos.

Skultes ostas darbības pamatvirzieni ir ekoloģiski tīru kravu eksports un imports, zvejniecība, zivju apstrāde un tūrisms. Stividorkompānijas, kuras uzņēmējdarbību veic ostas teritorijā, darbojas ar kravām, ko piegādā uzņēmumi vismaz 250 kilometru rādiusā ap Skultes ostu. Viena no lielākajām ostas priekšrocībām ir tās vieglā sasniedzamība. “Padomājiet, cik daudz





laika un degvielas jāpatērē, lai kravas mašīnas sasniegtu Rīgas ostas piestātnes!" norāda ostas pārvaldnieks un atklāj, ka uz Skultes ostu pamatā tiek vesti kokmateriāli – papīrmalka, malka, celulozes un kurināmā šķelda, kā arī labība un kūdra. Lielākā daļa kravu tiek eksportētas.

"Strādājam *zaļi* – nekraujam neko videi kaitīgu. Ostā apstrādā tikai ekoloģiski tīru produktu kravas – koksni, kūdru, zivis. To apstrādei rūpīgi seko līdzī Pārtikas un veterinārais dienests, un bez attiecīga sertifikāta nemaz nav iespējams sākt darbu. Piemēram, notekūdeņi no jaunās zivju šķirošanas un saldētās produkcijas uzglabāšanas ēkas vispirms nonāk iepriekšējās apstrādes iekārtā – zviņu ķērājā, kas no ūdens atdala zviņas; tad ūdens plūst cauri tauku ķērājam un tikai tad nokļūst pilsētas kopējās attīrīšanas iekārtās," skaidro Skultes ostas pārvaldnieks.

## **JOPROJĀM NAV ATBILDES – BŪT VAI NEBŪT SAŠĶIDRINĀTĀS DABASGĀZES TERMINĀLĪM SKULTES OSTĀ?**

Eiropa piedzīvo pamatīgu enerģētisko krīzi, un daudzas valstis meklē izeju no tās. Joprojām aktuāls ir jautājums, vai Latvijai pozitīvs risinājums varētu būt sašķidrinātās dabasgāzes terminālis Skultes ostas akvatorijā, 2,5 kilometru attālumā no ostas?

Projekta virzītājs ir AS "Skulte LNG Terminal", kuras valdes priekšsēdētājs Uldis Salmiņš publiski atzinis, ka strādā pie investoru piesaistes, bet ar to nesokas tik labi, kā bija plānots. Uzņēmēji ir ieinteresēti, lai projekts iegūtu nacionālo



interesu objekta statusu, kas ievērojami atvieglotu tā realizāciju, tomēr Ekonomikas ministrijā atbalsta nav. Ekonomikas ministrs Jānis Vitenbergs ir pārliecināts, ka piešķirt tādu statusu vienam konkrētam spēlētājam būtu tirgus kropļošana. Savukārt eksperti pauž viedokli, ka šādam terminālim vajadzētu būt balstītam vienīgi uz biznesa pamatiem, lai tas varētu kalpot kā sava veida alternatīva pašreizējiem dabasgāzes piegādes ceļiem Inčukalna gāzes krātuvei. Tāpat eksperti ir pārliecināti, ka tas vairāk ir politiskās izšķiršanās, nevis ekonomikas jautājums. Saulkrastu novada pašvaldības deputāti jau vairākkārt mainījuši savu lēmumu, gan atbalstot, gan balsojot pret dabasgāzes termināļa būvi Skultes ostā. Tagad viņi uzsver, ka turpmāk pašvaldības lēmums būs atkarīgs no ietekmes uz vidi novērtējuma, kas joprojām kavējas, bet Saulkrastu iedzīvotāji rosina parakstu vākšanu portālā "ManaBalss.lv" pret termināļa būvniecību Skultes ostas akvatorijā.



Sašķīdrinātās gāzes termināļa būvniecības izmaksas šobrīd tiek lēstas no 120 līdz 150 miljoniem eiro, bet līdz šim projektam nav ne finansējuma, ne politiskā atbalsta, un pret to ir arī vietējie iedzīvotāji un pašvaldība. ■





# LATVIJAS JAHTU OSTAS VĀCU ŽURNĀLISTA ACĪM

**Augusta sākumā Kurzemes jahtu ostās viesojās populārākās Vācijas burāšanas un tūrisma galamērķu komunikācijas platformas *www.blauwasser.de* žurnālists un fotogrāfs Mihaels Amme no Hamburgas. Vācijas viesim bija iespēja iepazīties ar vairākām Kurzemes jahtu ostām un tūrisma iespējām to tuvumā – Liepājā, Pāvilostā, Ventspilī, Rojā un Mērsragā. Tā kā M. Amme pats ir kaislīgs burātājs, viņam bija patiesa interese par mazo jahtu ostu tehniskajām iespējām, pakalpojumu pieejamību viesiem jahtu piestātnēs, tehniskā atbalsta pieejamību, iespēju uzglabāt jahtas ārpus burāšanas sezonas, kā arī jahtu tūrisma piedāvājumu piekrastes pilsētās un ciematos.**



Mihaels Amme.

Kurzemes ostu iepazīšanas vizītes noslēgumā Vācijas žurnālists paviesojās Rojas ostā un tikās ar jahtu ostas kapteini Gunāru Reinholdu. Tā kā kapteinim pašam ir bagātīga pieredze burāšanā, viņš varēja pastāstīt ne tikai par viesiem pieejamajiem pakalpojumiem jahtu ostā un Rojas apkārtnē, bet arī par burāšanas attīstību Latvijā laiku lokos, kā arī par jaunās paaudzes

izglītošanu, apmācot topošos burātājus.

Pārrobežu sadarbības programma tiek īstenota, lai uzlabotu mazo ostu tīklu Latvijas un Igaunijas piekrastē ar kvalitatīviem ostu pakalpojumiem un popularizētu Austrumbaltijas piekrasti kā burāšanas galamērķi. Projekta īstenošanā iesaistīti 13 partneri, no kuriem 10 ir no Latvijas un trīs no Igaunijas. Viens no projekta partneriem ir Kurzemes plānošanas reģions.

## KO TAD ŽURNĀLISTS RAKSTA PAR LATVIJU?

Platformas *blauwasser.de* žurnālista vizīti Latvijā organizēja Rīgas plānošanas reģions ciešā saiknē ar Kurzemes plānošanas reģionu, un tas, iespējams, ir ietekmējis raksta toni – tādu nedaudz reklāmisku un patosīgu. Taču draudzīgās Vācijas žurnālista uzdevums šoreiz nebija meklēt blusas svešā kažokā, bet gan ieintriģēt vācu burātājus pašiem paskatīties, kas gan šeit, Baltijas jūras tālajā krastā, ir apskatīšanas un piedzīvošanas vērts, un savu uzdevumu ieintriģēt un



sniegt informāciju kolēģis ir godam paveicis, vienīgais pārpratums viņa vēstījumā ir tas, ka Latvijas padomju okupācijā bija līdz pat 2004. gadam, kad iestājās Eiropas Savienībā. Visu Mihaela rakstu "Im Osten was Neues: Erfahrungsbericht Lettland für Segeler" vācu valodā var lasīt vietnē [www.blauwasser.de](http://www.blauwasser.de), bet te tikai fragmenti no raksta, lai ieintriģētu lasītājus to izlasīt.

"Neatkarīgi no tā, vai tā ir Baltijas jūras piekraste vai Rīgas līcis, burāšanas aina Latvijā ir krāsaina un aktīva. Jaunā un modernā valsts ar lielām pūlēm ir modernizējusi savas sporta laivu ostas un piedāvā aizraujošus burāšanas galamērķus," raksta Mihaels Amme.

"Liela daļa latviešu stāstu sākas ar vārdiem "padomju laikā"... Nav brīnums, jo valsts daudzus gadu desmitus bija Padomju Savienības sastāvdaļa, pirms tā pievienojās Eiropas Savienībai 2004. gadā. Teikuma sākumā to izmanto arī Jūlija Jaunrodziņa (Rīgas plānošanas reģiona projektu mārketinga speciāliste): "Padomju laikā burāšana Baltijas jūras piekrastē bija aizliegta, un pat Rīgas līcī tā tika ļoti stingri uzraudzīta, tāpēc mums šeit ir vesela paaudze, kurai nebija iespēju mācīties burāt. Tomēr šodien valstī, kurā ir tikai 1,9 miljoni iedzīvotāju, jau reģistrētas vairāk nekā 400 jahtas, bet patiesībā ir vairāk, jo daudzi, kas pērk jahtu Somijā vai Zviedrijā, izvairās no pārreģistrācijas izdevumiem un pūlēm."

Rojā joprojām ir zvejas flote, un Mērsragā ir laivu būvētava, kas specializējas koka izstrādājumos. Tie, kas pietauvojas šajās ostās, var izvēlēties baudīt nepiespiestu, mierīgu atmosfēru, garas pastaigas pa tuvējiem mežiem vai nebeidzamās smilšu un pludmales ainavas blakus ostas iekārtām."

Par Salacgrīvu Mihaels raksta: "moderna, sakārtota un aicinoša", un īpaši uzteic jahtu piestātņi, promenādi un ultramoderno ostas pārvaldes ēku.

"Ostas pārvaldes ēkai blakus esošajā ultramodernajā picu restorānā pusdienu laikā satiekam ostas kapteini Ivo Īsteno. "Sezonas laikā jums būtu šeit jārezervē galdiņš, jo restorāns tagad ir labi pazīstams visā valstī," ostas priekšnieks ar triju dienu bārdū saka un uzsauc picu ar oriģinālām itāļu sastāvdaļām. Par spīti vasaras sezonai ostā ir tikai viena jahta. "Tas tāpēc, ka tikko esam pabeiguši piestātņu būvi un atvēruši jahtu ostu. Nākotnē mēs vienlīdz laipni gaidīsim jahtas ostā un jahtotājus restorānā," skaidro Ivo.

Vecā Hanzas pilsēta Rīga ir īsta Baltijas pērle. Jā, aptuveni 60 jūras jūdzes līdz Rīgai pirmajā acu uzmetienā šķiet kā likums, plānojot ekskursiju pa Baltijas jūru. Tomēr šajā gadījumā labi pazīstams teiciens, ka apvedceļi vairo zināšanas, trāpa tieši mērķi."

Izceļojies pa visu Latvijas piekrasti, žurnālists izdara secinājumu: "Latvija jahtu tūristiem ir sevi padarījusi šīku. Gandrīz visas valsts jahtu piestātnes

## UZZIŅAI

*Blauwasser.de* ir lielākā Vācijas komunikācijas platforma burātājiem un ūdens sporta un aktīvās atpūtas cienītājiem, kur pieejama plaša informācija gan par burāšanas iespējām dažādās pasaules vietās, gan par tūrisma iespējām, gan arī laikapstākļiem – viss, kas nepieciešams, lai iedvesmotos un dotos ceļojumā.



Mihaels Amme (no kreisās) un Pāvilstas "BoatHouse" pārstāvis Edgars Liepiņš.

ir redzami guvušas labumu no ES finanšu atbalsta programmas un piedāvā lielisku standartu apmeklētājiem. Daudzi cilvēki, kuri, plānojot Baltijas jūras braucienu, meklē pievilcīgus galamērķus, Latviju, iespējams, joprojām redzēs tikai kā tranzīta vietu. Tas ir saprotams, ja ņem vērā tikai ģeogrāfiskos apstākļus, kuru dēļ tālu uz dienvidiem esošais Rīgas līcis šķiet strupceļš, bet, iepazīstot Rīgu un Pāvilstu, Liepāju, Enguri un daudzas citas mazās valsts pērles, domas mainās. Vēl jo vairāk tad, kad esat iepazīnuši šīs valsts jauno, atvērto un apņēmības pilno burāšanas vidi un zināt, ka jūs šeit tiekat laipni gaidīti."

Un vēl Mihaels ir pamanījis, ka Latvijā jaunā paaudze lieliski runā angļu valodā, ka jahtu ostās rosās mazie "optimisti" un šeit var piedzīvot saikni ar dabu.■



# IR VAJADZĪGA DROSME UN DARBS

**ERAF “Interreg” programmas projekta “EST-LAT Harbours”, kas tika realizēts no 2014. līdz 2020. gadam, mērķis bija attīstīt esošo jahtu ostu infrastruktūru Latvijā un Igaunijā, dažādojot un paplašinot ar burāšanu saistīto pakalpojumu klāstu, lai nodrošinātu jahtu ostās ienākošo jahtu skaita būtisku pieaugumu. “EST-LAT Harbours” projektā piedalījās Igaunijas un Latvijas ostu pārvaldes un jahtu ostas, no Latvijas puses Rīgas brīvdostas pārvalde, Liepājas SEZ pārvalde, Pāvilostas, Rojas, Engures, Jūrmalas, Skultes, Salacgrīvas un Mērsraga ostu pārvaldes, kā arī Liepājas, Pāvilostas, Ventspils un Mērsraga jahtu ostas.**



Projekta aktivitātes tika īstenotas divos virzienos – investīcijas jahtu ostu infrastruktūrā un ostu tīkla mārketinga. Jahtu ostu infrastruktūras un pakalpojumu uzlabošanas aktivitātes papildināja iepriekšējā ostu projektā veiktās investīcijas, kas uzlabo ostu tīkla drošības standartus un pakalpojumu kvalitāti.

Izbraucot jūras piekrasti un iegriežoties jahtu ostās, var pārliecināties, cik efektīvi izmantots finansējums un kā tas palīdzējis izveidot civilizētu ostas infrastruktūru un sakārtot vidi. Ieguvējas noteikti ir visas ostas.

## RĪGĀ IEKĻAUJAS JAHTU OSTU KOPĒJĀ TĪKLĀ

Rīgas brīvdostas pārvalde projekta ietvaros ir uzlabojusi Ķīpsalas jahtu ostas infrastruktūru, kas padara Rīgas ostu pievilcīgu burāšanas tūrisma un lielo burāšanas sacensību uzņemšanai. Kā uzsver Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, projekts ir ļāvis iegādāties jaunu jahtu notekūdeņu savākšanas iekārtu,





ir pilnveidota navigācijas zīmju infrastruktūra, uzstādītas peldošās platformas ar eļiņu, ierīkots peldošais viļņlauzis, izvietotas informatīvās zīmes, veikti uzlabojumi elektronisko sakaru pieejamībā un teritorijas apsardzē. Divstāvu peldbūvē ierīkotas labierīcības un atpūtas telpas burātājiem, kā arī buru labošanas darbnīca. Kopējās projekta izmaksas sasniedza 446 tūkstošus eiro, no tām 85% tiek finansēti no ERAF "Interreg" programmas līdzekļiem, bet 15% bija Rīgas brīvostas pārvaldes līdzfinansējums.

Ansis Zeltnis: "Ķīpsalas jahtu ostā ieguldītie līdzekļi neapšaubāmi paaugstinās Rīgas ostas pievilcību burāšanas entuziastu, tūristu un burāšanas pasākumu organizatoru acīs. Taču galvenais ieguvums no projekta "EST-LAT Harbours", protams, ir Latvijas piekrastes ostu tīkla kopējā attīstība. Jāņem vērā, ka, ceļojot ar buru laivu komforta režīmā, dienā nevar paveikt vairāk par 30 jūras jūdžēm. Tātad burāšanas tūristu piesaistei gar piekrasti aptuveni ik pēc 50 kilometriem būtu jāatrodas jahtu ostai ar kvalitatīvu burātājiem pieejamu servisu. Līdz šim tāds jahtu ostu tīkls Latvijā nav bijis attīstīts, un nepietiek vien ar kādu puslīdz laba servisa ostiņu, lai nozare attīstītos kopumā, tāpēc projektu "EST-LAT Harbours" ar daudzu piekrastes jahtu ostu iesaistīšanos no Latvijas un Igaunijas uzskatu par ļoti vērtīgu gan burāšanas tūrisma nozares attīstībai Latvijā, gan jahtu skaita pieaugumam Rīgas ostā."

Patiesībā Rīgai, salīdzinot ar citām jahtu ostām Latvijā, ir savi plusi, bet ir arī mīnusi. Pluss ir lielā izklaides industrijas un citu pakalpojumu pieejamība pilsētā. Piedevām Ķīpsalai ir ideāla dislokācija – gluži vai ar roku aizsniadzams pilsētas centrs un Vecrīga. Bet šis piedāvājums, protams, attiecas uz tiem burātājiem un jahtu tūristiem, kuri nemeklē vientuļas pludmales un intīmu vidi. Savukārt mīnuss, par ko runā daudzi burātāji un citu jahtu ostu kapteiņi un pārvaldnieki, ir tas, ka no Rīgas ostas jūras vārtiem līdz jahtu piestātnei jāmēro ceļš vismaz divu stundu garumā, un tas ne visiem iet pie dūšas. Un tomēr, lai vai kā, burāšanas sports un jahtu tūrisms arvien vairāk attīstās.

## **REGATES KĀ APLIECINĀJUMS JAHTU OSTU JAUNAJIEM STANDARTIEM**

Spītējot pandēmijai, 2021. gadā 26. jūlijā no Rīgas startēja Liča regate (GoRR).

"Pandēmijas apstākļos līdz pat pēdējam brīdim nebija skaidrs, vai vispār burāšanas sacensības drīkstēs notikt, vai varēsīm tās īstenot gan iecerētajā maršrutā, gan iepriekš plānotajos datumos," ar pārdomām dalās Latvijas Jūras burāšanas asociācijas (LJBA) valdes priekšsēdētājs Valters Romans. "Bez Latvijas sportistiem sacensībām bija pieteikušās komandas no Somijas, Polijas, Igaunijas un Lietuvas."

Regates pirmais sacensību posms notika Rīgas liča akvatorijā, tālāk regate veda burātājus uz Roņu salu Igaunijā, tad no Roņu salas 30. jūnijā tā iegrējās



un uz vienu nakti pietāja Salacgrīvas ostā, bet noslédzošā pieturvietā bija Pērnavas jahtklubā. GoRR notika no 26. jūnija līdz 2. jūlijam. Regates laikā tika noskaidroti arī Latvijas jūras burāšanas čempioni un izcīnīts īpašais Livonijas kauss, kas simbolizē Latvijas un Igaunijas sadarbību jūras burāšanas attīstībā Rīgas līcī.



Visi varēja brīvi vērot regates atklāšanas jahtu parādi Daugavā.

Kopā regatē piedalījās 39 komandas no četrām Baltijas jūras reģiona valstīm – 26 komandas no Latvijas, desmit no Igaunijas, divas komandas no Lietuvas un viena no Somijas.

Par to, ka sakārtotā infrastruktūra ostās ļauj piesaistīt ne tikai regates, bet arī raisīt burātāju un tūristu interesi, ir pārliecināts Rojas un Engures ostas pārvaldnieks Jānis Megnis. No projekta ieguvēji ir visi, protams, arī Rīga, Ventspils un Liepāja, kur tagad jahtu ostas un jahtklubi ieguvuši civilizētu seju, tomēr tieši mazās ostas ir tās, kas izvilkušas vislielāko vinnestu.

Jānis Megnis: “Jau 2021. gadā tika sākta dziļumu sakārtošana, jo Rojas upē ir spēcīgas straumes, tāpēc dziļumu uzturēšana ir aktuāla. Līdz šim tas tika darīts par ostas līdzekļiem, bet nu to varēja darīt par projekta naudu. Tāpat projekta ietvaros tiek uzlabotas navigācijas iekārtas, ierīkota sateču ūdeņu savākšana no jahtām.

Tomēr galvenā problēma, ņemot vērā apmeklētāju skaitu ostā un arī regates, kas šeit notiek, ir nepietiekams piestātņu daudzums, tāpat vēl nepietiek jaudas, lai pienācīgi nodrošinātu ar ūdeni elektrību. Tas nozīmē, ka mums vēl daudz darāmā, lai nodrošinātu kvalitatīvu ostas servisu. Protams, ļoti svarīgs



Tukuma novada domes priekšsēdētājs Gundars Važa (pa kreisi) un Engures un Rojas ostas pārvaldnieks Jānis Megnis.





Engures kauss. Sacensībās dodas "Optimisti".

lai labiekārtotu jahtu piestātnes, kā arī veiktu krasta nostiprināšanu. 2020. gada vasarā osta bija pilna ar jahtām, kas šeit ienāca regates laikā, un jāteic, ka pietrūka infrastruktūras kapacitātes. Lai gan gaisotne bija ļoti laba, tomēr, no servisa puses raugoties, īsti labi nebija. Papildu piestātnes ierīkos Rojas upes labajā krastā simt sešdesmit metru garumā, tur varēs piestāt sešdesmit jahtas."

Rojas ostas vadītājs Jānis Megnis un sabiedriskās organizācijas "Rojas jahtklubs" komandors Gatis Rozenfelds atzīst, ka vēl pirms gadiem desmit piecpadsmit te nebija gandrīz nekāda servisa, pat tualešu īsti nebija, bet pamazām viss ir uzlabots un attīstīts. Ja ir mērķis, tad tikai jāstrādā, lai to sasniegtu. Vīri tāpat atzīst, ka ļoti labu rezultātu ir devusi piedalīšanās starptautiskās izstādēs, piemēram, Diseldorfā. "2007. gadā Rojas jahtklubs tika radīts ar mērķi attīstīt burāšanas sportu, sakārtot vidi un infrastruktūru, tagad ļoti labi strādājam kopā ar Rojas pašvaldību. Ir tikai vajadzīga drosmē un darbs."



Rojas jahtu osta.

ir krasta serviss, par ko īpaši nevarētu sūdzēties, jo Rojā ir gan piemērotas naktsmītnes, gan ēdināšanas iestādes, gan arī tūristus interesējoši objekti, tāpat svarīgs ir arī ostas serviss, un te nu jāatzīst, ka šīs divas komponentes atsevišķi nedarbojas. Tas liek mums rosīties, piesaistīt finansējumu,

Rojas ostas kapteinis Gunārs Reinholds atzīst, ka viegli nav gājis, tomēr viss, kas noticis, ir noticis uz labu. "Osta ir padziļināta, un tagad šeit normāli var ienākt jahtas. Roja ir tāda kā pieturas vieta jahtām ceļā uz vai no Rīgas. Gadā pie mums ienāk aptuveni divsimt jahtu, un pēdējā gada laikā pandēmijas iespaidā



te ir bijis diezgan liels vietējo jahtotāju skaits. Ja skatās pēc karogiem, tad droši var teikt, ka kādas divdesmit mūsu jahtas brauc zem Zviedrijas karoga, bet īstie ārzemnieki pie mums ierodas no Vācijas, Somijas, seko zviedri, igauņi un lietuvieši. Protams, priecājamies, kad pie mums ierodas regates,” saka ostas kapteinis.

Tomēr vislielākais gandarījums ir par bērniem, kuri šeit var apgūt burāšanas prasmes, piedevām to darīt pilnīgi bez maksas. “Jāaudzina jaunie burātāji. Pateicoties pašvaldības atbalstam, bērnu burāšana ir par velti, ir iegādāts arī inventārs un tiek apmaksātas sacensības. Diezgan daudzi izmanto šo iespēju. Vasarā esam uz ūdens, bet ziemā notiek nopietna teorētiskā apmācība, jo bez izpratnes par burāšanu uz ūdens nav ko darīt,” uzskata Gunārs Reinholds. Rojas jahtkluba vadītājs Gatis Rozenfelds teic, ka bērnu skološana ir atdota Rojas pašvaldības sporta skolai. “Savukārt mēs kādam no sporta skolas audzēkņiem dodam iespēju kopā ar mums piedalīties kādās no lielajām sacensībām, lai viņi redz un izjūt, kas notiek,” saka Rozenfelds. “Ja tu esi piedzimis Rojā, tev ir iedzimts redzes asums tālumā, jo ir horizonts, kurp skatīties. Arī jūra tev paliek asinīs un tu nekad netiec no tās vaļā, labā nozīmē, protams. Tu gribi vairāk, nekā esi un vari tikai tu pats. Tā ir tā lieta, ko iedod jūra un ko man iedod burāšana,” Askolda Hermaņa veidotajā dokumentālajā stāstā par Rojas ostu saka Gunārs Reinholds un piebilst, ka komandas gars ir tas, kas uzliek vislielāko pienākumu.



Gunārs Reinholds.



Rojas jahtu osta.



Mērsraga osta.



5. augustā atjaunotajā Engures ostā tika atklātas burāšanas sacensības "Roņu pirts regate 2021".

## AR VIENSĒTAS DOMĀŠANU NEVARĒSIM IZDZĪVOT

To saka visās jahtu ostās, jo starptautiskā pieredze rāda, ka var uztaisīt lielisku ostu, bet ar to vien ir par maz, jo vajag arī būt iesaistītam starptautiskajā tīklojumā. Pārrobežu projekts ir viens no lielākajiem ieguvumiem, kas ļauj iekļauties starptautiskajā apritē un kļūt par tīkla sastāvdaļu. Mērsraga jahtkluba "Kurland" projektu vadītājs Oskars Poikāns stāsta, ka pārrobežu projekta ietvaros Mērsraga ostā ir uzlabots serviss, uzbūvēta labiekārtota ēka burātājiem, sakārtotas piestātnes ar ūdens ņemšanas vietām un notekūdeņu savākšanu. Arī viņš uzsver, ka, lai sniegtu plašāku piedāvājumu, Mērsraga osta strādā ciešā saistītē ar Engures ostu. "Tā kā Mērsraga osta ir labā ģeogrāfiskajā vietā un tai ir brīvas teritorijas atbilstībai, šeit varētu būt labas jahtu ostas perspektīvas," saka Poikāns.

Engures osta ir gandrīz no jauna piedzimuši. Pirms projekta te nebija



Balvas jaunajiem burātājiem.



Jahtu piestātnes Engures ostā.



Agris Stulbergs.



nekā, tikai degradēta vide, bet tagad osta ir sakārtota. Ostas pārvaldnieks Jānis Megnis stāsta, ka tagad Engures jahtu ostā ir jaunas piestātnes, uzbūvēts slips ar domu, ka te nākotnē būvēs luksusa klases katamarānus. "Projekts palīdzēja aizpildīt tukšo vietu Rīgas jūras līcī," uzskata Megnis. "Dienas brauciena attālumā ir nākamā osta, un tas ir ļoti svarīgi, jo neviens jau nebrauks ar mērķi nokļūt Engurē, ir jābūt ostu tīklam, kur viena osta no otras atrodas vienas dienas gājumā."

Engures ostas kapteinis Agris Stulbergs, kurš ilgus gadus ir bijis kārtīgs jūras vilks un zvejas kuģa kapteinis ar bagātu pieredzi, tagad "saslimis" ar burāšanu. "Bura ir kaut kas tāds, mums iekšā esošs no seniem laikiem. Tas ir spēks, kas iedvesmo un pieprasa prasmes. Runājot par Engures jahtu ostu, esmu gandarīts, ka tā ir atdzimusi un tagad atbilst Eiropas standartiem. Protams, nevar teikt, ka te viss jau paveikts, darāmā vēl daudz, bet kuģu ceļš Engurē ir pietiekami plats, lai te droši varētu ienākt pat iesācēji."



## SKULTES OSTĀ IZVEIDOTA JAUNA JAHTU UN LAIVU PIESTĀTNE

2021. gadā biedrība "Jūras zeme" un Lauku atbalsta dienests apstiprināja biedrības "Skultes jahtklubs" iesniegto projekta pieteikumu par jahtkluba piestātnes izveidi, kam atbilstoši Zvejniekiemā pie Skultes ostas ir izveidota jauna jahtu un laivu piestātne. Projekta izmaksas ir 37 034,86 eiro, tajā skaitā publiskais finansējums – 33 331,37 eiro.



Jaunā jahtu un laivu piestātne.



Skultes jahtkluba vadītājs Arnis Zītāns.

Projekta mērķis bija palielināt ostas kapacitāti mazizmēra atpūtas kuģu – laivu un jahtu – uzņemšanai, lai piesaistītu vietējos un ārzemniekus, kā arī lai popularizētu atpūtu uz ūdens.

Biedrības "Skultes jahtklubs" valdes priekšsēdētājs Arnis Zītāns: "Piedalīties projektā iedvesmoja domes priekšsēdētājs Līcis, jo jau iepriekš bijām izrādījuši interesi par šādiem projektiem. Kopā ar vietējo atbalsta biedrību "Jūras zeme" uzrakstījām un iesniedzām projektu. Līdz šim jahtkluba piestātnes kapacitāte bija par mazu, kas jo īpaši bija izjūtams vasarā, kad ostā ierodas jahtotāji no citiem Latvijas jahtklubiem un ārzemēm, reizēm viņiem nebija, kur pietauvot laivas. Tā kā jahtkluba piestātne līdz šim atradās slēgtā teritorijā, tiem, kas ieradās ar jahtām, bija apgrūtināti izkļūt no ostas un atgriezties tajā. Tagad jaunā piestātne ir brīvi pieejama ikvienam, nekādu šķēršļu vairs nav."

Jaunā piestātne atrodas iespējami dziļākajā upes vietā, un pie tās ir iespējams pietauvot vismaz divas jahtas ar iegrimi līdz diviem metriem, kā arī jebkuru motorlaivu.

Piestātņi ilgstoši var izmantot gan zvejnieki, gan motorlaivu un kuteru īpašnieki, protams, iepriekš jautājumu saskaņojot ar Skultes jahtkluba administrāciju. Īslaicīgi to drīkst izmantot jebkurš pēc vajadzības, uzņemot vai izlaižot pasažierus vai vienkārši uz neilgu laiku izkāpjot krastā.

Ostā aktīvi rosās jaunie burātāji, par ko jāpateicas Zvejniekiemā Jauniešu ūdens sporta klubam. Iespējams, daudzi jaunieši turpmāk burās kā sportisti vai vaļasprieka pēc, kuplinot Skultes jahtkluba biedru saimi.

A. Zītāns: "Ir vēl daudz darāmā, lai aprīkotu piestātņi ar visu nepieciešamo, piemēram, elektrības un ūdens pieslēgumu jahtām. Esam apņēmības pilni arī





turpmāk piedalīties šādos vai līdzīgos projektos, lai paplašinātos vēl vairāk. Līdz kvalitatīvam servisam, kāds jau ir pieejams daudzās Latvijas mazajās ostās, vēl tālu, bet mēs esam optimisti un ceram, ka kopīgi ar ostas pārvaldi un pašvaldību drīzumā varēsim izveidot interesantu vidi gan vietējiem, gan ārzemju viesiem.”

## OSTA AR ĪPAŠU ŠARMU

Neizskaidrojami, bet Pāvilostā ir kaut kas īpašs, vāros neizsakāms. Sajūtas – tās vai nu ir, vai nav. Un Pāvilostā sajūtas ir. Arī cilvēki šeit ir īpaši. Piemēram, Pāvilostas ostas kapteinis Ģirts Vagočiņš-Vagulis labi runā vāciski, un tas ir ļoti liels ieguvums, ja ostā ierodas vācu burātāji. Tā kā burātāju komūnas mēdz būt diezgan noslēgtas, bieži vien par to vai citu informāciju burātāji mēdz pārliecināties, aptaujājot kādu, kurš jau ir bijis, piemēram, Pāvilostā. Vai ir vērts tērēt laiku, lai burātu uz Pāvilostu? “Lielākais uzsvars tiek likts uz dabu un no cilvēkiem brīvo pludmali, kādas vāciešiem pašu mājās praktiski nav pieejamas,” smaidot stāsta Ģirts. “Esmu pārliecinājies, ka Pāvilosta burātāju plānos jau ir ierakstīta gadu vai pat divus uz priekšu. Pie mums ostā vasarā parasti ir divdesmit trīsdesmit jahtas, tāpēc ar visiem, kas ierodas, ir iespējams dzīvais kontakts, nevis tā, kā tas ir lielajās ārzemju jahtu ostās, kur viss notiek automātiski un pietrūkst cilvēciskā kontakta.

Tagad jau ir izstrādātas ostu ķēdes, Pāvilosta ir viens no posmiem, un ostām noteikti ir



Pie Pāvilostas kapteiņa Ģirta Vagočiņa-Vagula viesojas bibliokuģis “Krišjānis Valdemārs”.





## OSTAS



svarīgi savā starpā sadarboties. Jau šobrīd Pāvilostā viss strādā kā pulkstenis, un būs vēl labāk.”

Gan no burātājiem, gan citiem Pāvilostas viesiem dzirdēts, ka aura ir tā, kas piesaista. Osta ir mājīga un omulīga. Ostas kapteinis vēl piebilst, ka Pāvilostu vienkārši iemīl, bet kāpēc, to nevar paskaidrot. “Sezonas laikā mums ostā tiešām pietrūkst vietas jahtām. Vēl, protams, ir prieks par jaunajiem burātājiem, kuri aug griezdamies. Te notiek regate “Pāvilosta Open”, bet mūsu plānos ir turpināt mārketinga aktivitātes, lai par mūsu ostu uzzinātu arvien plašāks burātāju un interesentu loks.”■

Anita Freiberga



## “BUFFALO SAILING TEAM” KĻŪST PAR LATVIJAS ČEMPIONIEM “PLATU 25” KLASĒ

No 23. līdz 25. jūlijam jahtklubā “Auda” norisinājās Latvijas atklātais čempionāts “PLATU 25” klases jahtām, kurā piedalījās astoņas jahtas, to skaitā viena jahta no Lietuvas.

“Buffalo Sailing Team” saglabāja lidera pozīcijas visas trīs sacensību dienas un ar 10 punktiem kopvērtējumā kļuva par Latvijas atklātā čempionāta “PLATU 25” klases jahtām uzvarētāju. Otrajā vietā kopvērtējumā ar 19 punktiem ierindojās lietuviešu komanda ar jahtu “Karma” (LTU 2325), trešajā ar 26 punktiem “Bailarina”.■



Latvijas Zēģelētāju savienības prezidents Leonīds Loginovs sveic čempionāta dalībniekus.

## LATVIJAS “OPTIMISTI” PIEDALĀS PASAULES ČEMPIONĀTĀ

No 30. jūnija līdz 10. jūlijam Itālijā, Riva del Garda, notika pasaules čempionāts burāšanā “Optimist” klasē, kurā piedalījās burātāji no 58 valstīm. Trīs kvalifikācijas dienās un trīs fināla braucienu dienās Latvijas komanda piedalījās visos braucienos. Dalība prasīja gan lielu enerģiju, gan izturību, vienlaikus stiprinot iemaņas un pieredzi, ko iespējams iegūt tikai šāda līmeņa sacensībās. Konkurēnce bija ļoti spēcīga, ko apliecināja izmaiņas līderu sastāvā dažādos braucienos. Visi



Latvijas burātāji demonstrēja cīņas sparū un neatlaidību, kā arī spēju saņemties un turpināt sacensties arī pēc neveiksmēm. Divas nedēļas garās sacensības bija aizraujošs piedzīvojums Latvijas jauniešiem burātājiem, kur viena no kulminācijām bija dalība atklāšanas parādē. Iegūti jauni draugi citu valstu komandās un izveidoti kontakti iespējamai sadarbībai. Pavadošo treneru laivu Latvijas komanda dalīja ar Maltas komandu, ar kuras treneri un komandas vadītāju izveidojās ļoti laba sadarbība. Latvijas komandā augstākais sniegums Rihardam Pļaviņam (LAT 120), kurš pēc kvalifikācijas iekļuva sudraba flotē un kopvērtējumā ieguva 126. vietu 259 dalībnieku konkurencē. Karlīna Vaivode (LAT 138) finālā startēja bronzas flotē, kopvērtējumā iegūstot 137.vietu. ■

## SALACGRĪVAS ATKLĀTAIS ČEMPIONĀTS "OPTIMIST" UN "LASER" KLASĒS

No 26.- 29. augustam notika Salacgrīvas atklātais čempionāts "Optimist" un "Laser" klasēs, kas pulcēja 200 dalībniekus. Lai šim sporta veidam vairāk piesaistītu bērnus un jauniešus, šoreiz īpaša uzmanība bija veltīta sacensībām tieši ar "Optimist" un olimpisko spēļu programmā ietvertās "Laser" klases laivām.





“Optimist” klasē pirmo vietu izcīnīja Rihards Pļaviņš (RJK), aiz sevis atstājot divus JSS audzēkņus – Jūliju Kaugaru un Ansi Čodaru. Meiteņu konkurencē labākā bija Kristiāna Paula Šimane, Lauru Patrīciju Groti un Elizabeti Lībķenu atstājot attiecīgi otrajā un trešajā vietā.

Pateicoties projekta “Burāt tik foši” finansējumam, 27.– 28. augustā Kapteiņu ostas telpās visi interesenti varēja apmeklēt video priekšlasījumus un video demonstrācijas, kas bija domātas gan iesācējiem, gan burātājiem ar pieredzi. Pasākuma organizētāju mērķis bija raisīt Salacgrīvas un Salacgrīvas novada iedzīvotāju interesi par burāšanu.■

## DIVPADSMITO REIZI NOTIKUSI REGATE “ENGURES KAUSS”



No 30. jūlija līdz 1. augustam 12. reizi norisinājās “Engures kausa” izcīņa “Laser 4.7”, “Laser radial”, “Laser Standard”, “LYS” un “Optimist” klasēs.■

## 2021. GADA BURĀŠANAS SEZONA IR BIJUSI SPRAIGA

2021. gada 2. un 3. oktobrī Salacgrīvas ostas akvatorijā pirmo reizi norisinājās Salacgrīvas ostas regate “Optimist” un “Laser/ILCA” klasēs. Regate ļoti veiksmīgi beidzās jauniešu burāšana kluba “Jūrmala” burātājiem: otrā vieta kopvērtējumā un pirmā U12 Ansim Čodaram, piektā vieta kopvērtējumā un otrā vieta U12 Tomam Andrejevam, septītā vieta kopvērtējumā, trešā vieta U12 un trešā vieta meiteņu kopvērtējumā Nikolai Kamergrauzei. Elzai Reneslācei



Burāšanas sezonas noslēgums "Audas" jahtklubā.

devītā vieta U12 un ceturtnā meiteņu ieskaitē, Jēkabs Ozoliņš trīspadsmitais, Otto Reneslācis četrpadsmitais. Amēlija Apšāne šajās sacensībās cīnījās ar savu varēšanu un, noburādama abus braucienus, šajā cīņā uzvarēja! Liels paldies tika izteikts veikalam "Regate" un personīgi Albertam Rozinam par lēmumu balvā piešķirt jaunu buru arī U12 ieskaitei uzvarētājam, jo tieši jaunie un talantīgie ir pelnījuši šādu motivējošu balvu. "Optimist" ir visdaudzskaitlīgākā burāšanas klase pasaulē. Tā paredzēta bērniem līdz 15 gadu vecumam. Daudzi pazīstami pasaules līmeņa burātāji ir sākuši burātāja gaitas tieši ar "Optimist", kura pirmsākumi meklējami 1947. gadā, kad amerikānis Klarks Mills izgatavoja pirmo mazbudžeta jahtu mazajiem burātājiem. Laivas parametri tika standartizēti 1960. gadā. Mūsdienās burāšanā ar "Optimist" nodarbojas vairāk nekā 150 tūkstoši bērnu vairāk nekā 120 valstīs.

Ar regati "Rīgas kauss 2021", kas notika 2. un 3. oktobrī, noslēdzās jahtkluba "Auda" 2021. gada burāšanas sezona. ■

Latvijas Zēģelētāju savienības info un foto



JŪRA, VIDE, DZELME

## HELCOM AKTUALIZĒ BALTIJAS JŪRAS AIZSARDZĪBAS PLĀNU

No 2022. gada 1. jūlija līdz 2024. gada 30. jūnijam Latvija pilda Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas prezidējošās valsts pienākumus, un komisijas virzītais rīcības plāns ir viens no svarīgākajiem dokumentiem turpmākajam HELCOM darbam Baltijas jūras vides saglabāšanā.

Vides un reģionālās attīstības ministrija pauž viedokli, ka visaptverošā rīcības plāna mērķis ir atrisināt galvenās Baltijas jūras vides problēmas, īstenojot uzdevumus reģionālā, nacionālā un starptautiskā līmenī tādās Baltijas jūras videi nozīmīgās jomās kā eitrofikācija, bīstamās vielas, bioloģiskā daudzveidība un jūrlietas. Latvija uzskata, ka pievienotā vērtība šim plānam ir kopīga darbība, lai risinātu galvenās jūras vides problēmas un veidotu veselīgu Baltijas jūras vidi.

Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas līgumslēdzējas puses ir Dānija, Igaunija, Latvija, Lietuva, Polija, Somija, Vācija, Zviedrija un Eiropas Savienība. Reaģējot uz Krievijas iebrukumu Ukrainā, HELCOM prezidējošā valsts Vācija vienojās ar Eiropas Savienību un HELCOM dalībvalstīm, kas ir Eiropas Savienības dalībvalstis, apturēt Krievijas līdzdalību visās HELCOM institūciju sanāksmēs un projekta sanāksmēs.





# IMO JŪRAS VIDES AIZSARDZĪBAS KOMITEJAS 77. SESIJA

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

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

Sesijas laikā tika pieņemti šādi svarīgākie lēmumi:

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

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

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

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

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

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

No Kuģu projektēšanas un kuģu būves apakškomitejas 7. sesijas (SDC 7) MEPC 77 apstiprināja:

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

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

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

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

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



# MĒRĶI UN IESPĒJAS

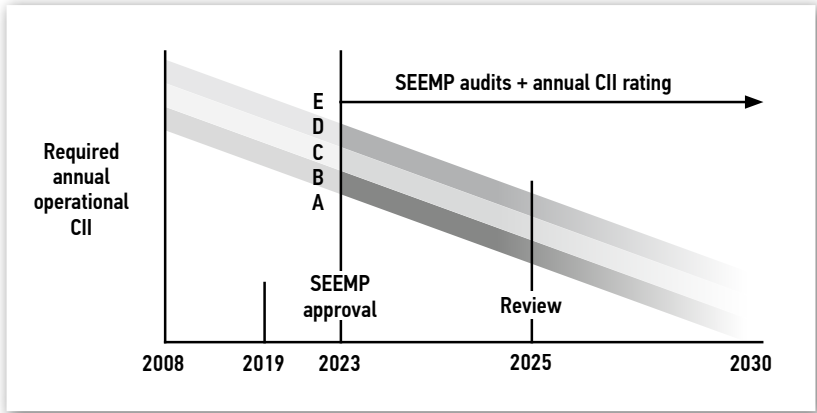
**2020. gada septembrī Eiropas Komisija pieņēma priekšlikumu līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas vismaz par 55% un ievirzīt ES uz atbildīga ceļa, kas ļautu tai līdz 2050. gadam kļūt klimatneitrālai. Lai panāktu klimatneitralitāti, transporta radītās emisijas līdz 2050. gadam jāsamazina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

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

Līdz ar to Eiropas Komisija šā gada jūlijā nāca klajā ar tiesību aktu pakotni (vairāku jaunu tiesību aktu izdošana/izveide un esošo tiesību aktu grozījumu kopums), kuru mērķis ir vienlaicīgi vairākos sektoros izveidot regulējumu, kas veicinās strauju pāreju uz alternatīvajām degvielām ar daudz mazāku CO<sub>2</sub> emisiju potenciālu, tādējādi radot alternatīvo degvielu pieprasījumu un pieejamību.

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





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

Šādas iepriekš pieminētās Komisijas iniciatīvas mērķis ir ieviest Eiropas Savienībā jaunu ambiciozu sistēmu emisiju mazināšanai no kuģiem, lai to varētu "pasniegt" IMO kā labākās prakses piemēru. Tā rezultātā Komisija paredz īstenot šādu Komisijas izstrādātu modeli arī globālā – IMO līmenī. Jāpiebilst, ka arī IMO ietvaros paralēli notiek pārrunas par SEG emisiju mazināšanu no jūras transporta, taču šajā mērogā ir daudz grūtāk pieņemt kādu vienprātīgu lēmumu, ņemot vērā dažādu kontinentu valstu iesaisti, kurām katrai atsevišķi ir sava nostāja un mērķi šajā jautājumā.

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

Piemēram, šobrīd izskatīšanas procesā ir šādi jautājumi:

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

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

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

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



Rīcības plāns paredz šādus pasākumus:

- MARPOL V pielikumā minēto plakātu, atkritumu apsaimniekošanas plānu un atkritumu uzskaites piemērošanas pārskatīšana;

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

- apsvērt veidus, kā noteikt nozaudēto konteineru atrašanās vietu.

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

Rīcības plānā paredzētie pasākumi jāizpilda līdz 2025. gadam.

2021. gada jūnijā IMO pieņēma šādus jaunus noteikumus (MARPOL VI pielikums) CO<sub>2</sub> emisiju mazināšanai, kas piemērojami esošajiem kuģiem:

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

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

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

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

Juris Skrube



# GLĀZGOVĀ NOSLĒDZIES COP26: UZ PAPIĀRA VISS IZSKATĀS LABI. KĀDI BŪS DARBI?

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

COP26 sanāksmes galvenie mērķi:

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

COP26 galvenais diskusiju temats bija, kā samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz līmenim, kādā globālā sasilšana nepārsniegtu 1,5°C, kā piesaistīt lielākus finanšu resursus, lai palīdzētu jaunattīstības valstīm cīnīties pret klimata pārmaiņām, kā reāli panākt metāna emisiju samazināšanos. Svarīgs konferences mērķis bija arī pabeigt darbu pie Parīzes nolīguma



## UZZIŅAI

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



noteikumu kopuma, īpaši attiecībā uz 6. panta jautājumu, kas palika neatrisināts COP24 sanāsmē Katovicē un COP25 Madridē. Tas ļautu pieņemt lēmumu par kopīgu laika grafiku un pārredzamus noteikumus saistību īstenošanā. Virzība uz šo mērķu sasniegšanu ir Slovēnijas prezidentūras galvenā prioritāte.

“Zinātnieki apgalvo, ka saglabāt globālo sasilšanu robežās zem 1,5 grādiem ir vislabākais veids, kā pasargāt

planētu no klimata pārmaiņu bīstamās ietekmes. Taču patlaban pasaule īsti nevirzās uz šo mērķi, un globālā temperatūra pieaug. Lai gan COP26 panāca nozīmīgu progresu, ir vajadzīgi turpmāki centieni, lai sasniegtu 1,5 grādu mērķi,” paziņojumā preseī uzsvēra Eiropas Savienības prezidējošā valsts Slovēnija, kas pielika lielas pūles, lai veiksmīgi pārstāvētu ES viedokli COP26 Glāzgovā.

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

## EIROPA VĒLAS BŪT PRIEKŠGALĀ. KĀDS BIJA ES VĒSTĪJUMS COP26?

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



Laikraksta “The New York Times” fotogrāfs mediju centrā fiksējis COP26 klimata samita atklāšanas ceremonijas tiešraidi.





Tomēr klimata pārmaiņas ir globāli draudi, un ES nevar rīkoties viena pati, tāpēc COP26 laikā ES mudināja visus konferences dalībniekus paaugstināt saistības un pastiprināt darbības, ar ko samazina emisijas un pastiprina pielāgošanās centienus, lai Parīzes nolīguma mērķi būtu sasniedzami.

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

## UZZIŅAI

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

Eiropas Komisija šā gada jūlijā nāca klajā ar tiesību aktu pakotni (vairāku jaunu tiesību aktu izdošana/izveide un esošo tiesību aktu grozījumu kopums), kuru mērķis ir vienlaicīgi vairākos

sektoros izveidot regulējumu, kas veicinās strauju pāreju uz alternatīvajām degvielām ar daudz mazāku CO2 emisiju potenciālu, tādējādi radot alternatīvo degvielu pieprasījumu un pieejamību.

Attiecībā uz jūras transportu šo tiesību aktu priekšlikumi ietver:

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

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

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





## IMO CENŠAS APLIECINĀT SAVU STATUSU

Piedaloties COP26 darbā, arī IMO bija izvirzījusi noteiktu mērķi. Vispirms jau IMO centās skaidri pateikt, ka starptautiskā kuģošana pasaulē ir neaizstājama un ir ļoti svarīga nozare visām pasaules valstīm. Tāpat IMO apliecināja atbalstu ANO ilgtspējīgas attīstības mērķiem un stratēģijai, uzsverot, ka IMO arī līdz šim vislielāko vēribu veltījusi starptautiskajā tirdzniecībā iesaistīto kuģu SEG emisiju samazināšanai un arī turpmāk darīs visu iespējamo, lai sasniegtu nulles emisiju līmeni. COP26 konferences pirmajā dienā IMO ģenerālsēkretārs Kitaki Lims



Kitaki Lims.

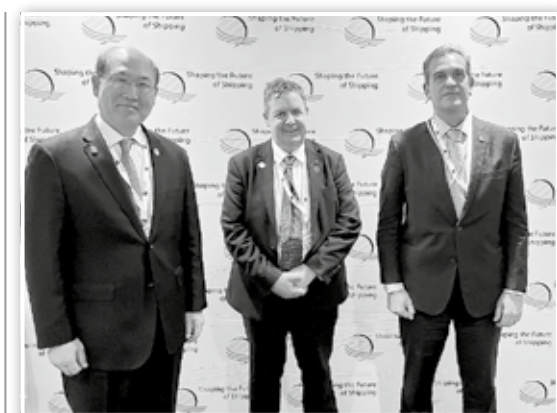
atzina, ka konference lielā mērā noteiks notikumu gaitu IMO Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) 77. sesijā, kas sāksies 22. novembrī, un, to sakot, K. Lims nebija kļūdījies, tieši tāpat kā par to, ka MEPC 77. sesija būs sarežģīta.

Par to, ka MEPC 77. sesijā varētu iet karsti, liecināja Dānijas, Māršala Salu, Apvienotās Karalistes un ASV valdību kopīgais 1. novembra paziņojums, kurā bija teikts, ka šīs valstis centīsies mainīt IMO līdz 2050. gadam pasludinātus mērķus, lai panāktu emisiju nulles līmeni kuģošanā, kas nozīmē dubultot jūras piesārņojuma samazināšanas apmēru. Bet 10. novembrī 21 valsts, tai skaitā ASV, Apvienotā Karaliste (AK), Francija, Vācija, Beļģija, Dānija, Itālija, Norvēģija, Japāna un Austrālija parakstīja kopīgu deklarāciju par zaļo kuģošanas koridoru (GSC) attīstīšanu. Šī deklarācija apliecina trīs lielo ES ekonomiku, kā arī ASV, AK un Japānas apņēmību līdz šīs desmitgades vidum izveidot sešus GSC, bet līdz 2030. gadam vēl daudzus citus, un liecina par vēlmi sadarboties, lai samazinātu kuģošanas radītās emisijas.

## ICS UN IMO MEKLĒ NAUDU PĒTNIECĪBAS ATTĪSTĪBAI

Nereti mēdz teikt, ka ceļš uz elli ir bruģēts ar labiem nodomiem, un bieži vien pirmais lielais, reizēm pat nepārvaramais šķērslis, pret kuru atduras labie nodomi, ir naudas trūkums. Arī jauno un progresīvo klimata centienu pamatā viens no svarīgākajiem jautājumiem ir finanses.

Starptautiskās Kuģniecības palātas (ICS) un IMO ģenerālsēkretāri G. Platens un K. Lims COP26 klimata konferences blakuspasākumā "Shipping the future" tikās ar Zaļā klimata fonda (*The Green Climate Fund*, GCF) izpilddirektora vietnieku Havjeru Manzanaresu, lai citu jautājumu starpā diskutētu par to, kā paātrināt pētniecību nulles oglekļa emisiju sasniegšanai kuģošanā un



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

ka šā projekta attīstībai un pētniecības darbiem nepieciešami pieci miljardi dolāru, finansējumu iegūstot no kuģu bunkurēšanas nodevām divu dolāru apmērā par tonnu. Lai gan lēmums par fonda izveidi tika pieņemts pirms trim gadiem, ierosinājumu vēl nav apstiprinājušas IMO dalībvalstis.

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



Gijs Platens.

ar IMO Jūrniecības pētniecības fonda (IMRF) starpniecību piesaistītu finansējumu GCF. Vispirms būtu nepieciešami 1,5 miljoni dolāru, lai GCF projekta "Project Preparation Facility" (PPF) ietvaros sāktu priekšizpēti darbus.

Jau 2019. gadā tika pieņemts lēmums izveidot IMO Jūrniecības pētniecības fondu, lai paātrinātu bezemisiju tehnoloģiju pētniecību un izstrādi, ko izmantot kuģniecībā. Tika lēsts,

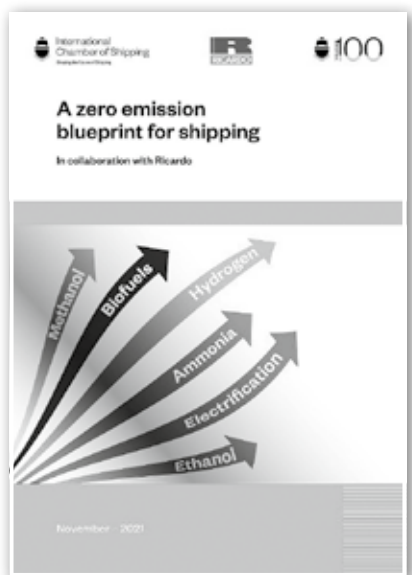
ICS ģenerālsēkretārs Gijs Platens: "2019. gadā mūsu nozare nāca klajā ar priekšlikumu izveidot piecu miljardu ASV dolāru vērtu inovāciju fondu, lai sāktu pētīt tehnoloģijas, kas kuģošanas nozarei nākotnē ļautu sasniegt nulles emisijas. Šāda finanšu piesaiste ne par centu nepalielinātu nodokļu slogu un valstu valdības raidītu skaidru vēstījumu, ka pasaule tiešām nopietni attiecas pret enerģētikas pārmaiņām un vēlas sasniegt izvirzītos klimata mērķus."



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

COP26 skaidri izgaismoja nākotnes scenāriju, kas paredz, ka līdz 2050. gadam galvenā uzmanība būs pievērsta bezoglekļa emisijām, tāpēc arī IMO nāksies revidēt savus līdzšinējos plānus. Nozares speciālisti domā, ka lielākā daļa ieinteresēto personu

Glāzgovā apņēmas sasniegt vai vismaz samierinājās ar mērķi līdz 2050. gadam panākt kuģošanā nulles emisiju līmeni. ICS ģenerālsēkretārs Gijs Platens apliecināja, ka nozare ir apņēmusies nodrošināt oglekļa emisiju nulles līmeni, bet arī uzsvēra: “Ir vajadzīga pētniecība un jaunu tehnoloģiju izstrāde, kā arī tirgus cenu revīzija, lai kuģošanas nozarei nodrošinātu taisnīgu pāreju uz jaunajiem standartiem. Mums ir bijuši daudzi izaicinājumi, pieņemtas deklarācijas un izvirzīti mērķi, bet tagad pienācis laiks ķerties pie darbiem. Lietas ir jādara!”



## KUĢOŠANAS NOZARE IR SADRUMSTALOTA

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



“Kuģošanas nozare, kas nodrošina kravu kustību pasaulē, faktiski nedara to viena, šajā procesā ir iesaistītas daudzas institūcijas: kuģu projektētāji un būvētāji, klasifikācijas sabiedrības, degvielas ražotāji un piegādātāji, ostas un



termināli, un šo sarakstu vēl varētu turpināt, bet atbildība par CO2 emisijām ir jāuzņemas kuģu īpašniekiem un operatoriem,” savu viedokli pauda “Inter-cargo” prezidents Dimitris Falailios. “Kuģu īpašnieks pērk tādu degvielu, kāda ir pieejama, tādu, kādu piegādā ražotājs, bet attiecībā uz vides pārkāpumiem atbildība tiek prasīta tikai no kuģu īpašnieka, un tieši kuģu īpašnieks tiek uzskatīts par grēkāzi vides apdraudēšanas jautājumos.”



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

“Šāda situācija varējusi izveidoties vien tāpēc, ka jūrniecības nozare nav spējusi apvienot spēkus svarīgu jautājumu lemsšanā, kā to ir spējušas autobūves un aviācijas nozares, lai virzītu uz priekšu un dokumentos iestrādātu savas intereses,” viedokli pauž “Seanergy Maritime” prezidents Stamatīs Tsantānis. “Jūrniecības no-

zare ir sadrumstalota daudzās grupās, un katrai no tām ir savas intereses, bet kuģošanas nozarei būtu vajadzīga viena spēcīga balss, lai visi to nepārprotami sadzirdētu. Nenoliedzami, ka šodien akcents jāliek uz vides aizsardzības jautājumiem, bet vēlos norādīt: ja tad, kad sākas diskusijas par videi draudzīgas degvielas izmantošanu kuģu dzinējos, būtu izteiktas stingras prasības arī degvielas piegādātājiem, tagad tirgū būtu pieejams pietiekami liels daudzums degvielas ar zemu sēra saturu. Diemžēl šobrīd tādas degvielas nepietiek, bet atbildība par to gulstas uz kuģu īpašnieku pleciem.

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

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



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

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

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

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

## GLĀZGOVĀ KUĢOŠANAS NOZARES BALSS NETIKA SADZIRDĒTA

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

ICS priekšsēdētājs Esbens Poulsons uzskata: "Neto nulles oglekļa ceļš, ko mēs visi esam apņēmušies īstenot, nav sasniedzams bez strauja un vienota pētniecības un attīstības finansējuma pieauguma. Mēs zinām, kas ir jā dara, bet mums ir vajadzīgs globāls risinājums, tai skaitā arī globālai ražošanai, lai nodrošinātu kuģošanas biznesu ar videi draudzīgu



Esbens Poulsons.





degvielu, un tas vēl jo vairāk ir svarīgi, domājot par jaunattīstības valstu iespējām.”

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

Vēl ir daudz darāmā, lai bezoglekļa kuģniecības mērķi pārvērstu realitātē. Joprojām aktuāli ir liellelji jautājumi par alternatīvo degvielu pieejamību, infrastruktūru, tehnisko un ekspluatācijas drošību un, protams, izmaksām. Lai atbildētu uz šiem jautājumiem, ir jāpastiprina pētniecības process un izmēģinājuma projekti pāri tradicionālajām nozares robežām, kas ir būtiski, lai mūsu nozarē veiksmīgi sasniegtu dekarbonizācijas mērķus.”

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

“Sea Maritime News” apskatnieks un jūrniece ar 20 gadu stāžu Maikls Grejs uzskata, ka Glāzgovā kuģošanas nozares balss netika sadzirdēta. Viņš atļaujas ironizēt, ka pasaules valstu līderi strādāja garas stundas, ziedoja savu laiku, atraudami to miegam, lai paustu satraukumu par to, vai klimata pārmaiņu dokumenta tekstā pareizā vietā tiek liktas iekavas. Grejs, protams, nenoliedz, ka klimata problēmas ir jārisina, bet arī uzdod jautājumu: “Vai tiešām šie bija svarīgākie jautājumi laikā, kad pasaulē joprojām nav beigusies pandēmija, kad vislielākā uzmanība būtu jāpievērš uz Polijas un Baltkrievijas robežas notiekošajam, kad valda spriedze Taivānas šaurumos, nestabilitāte Tuvajos Austrumos un Āfrikā? Tā vietā, lai praktiski risinātu pašus aktuālākos šodienas jautājumus, politiķi sprieda par planētas ilgtermiņa veselību. Bet šodienas problēmas nekur nepazūd. Vienas nakts laikā politiķi mēģināja salikt akcentus, piemēram, uz dekarbonizācijas problēmām, bet izlikās neko nezinām un nedzirdam par jūrnieku neapskaužamo situāciju, kas radusies apkalpju maiņu sakarā. Viņi gan veltīja cildinošas frāzes jūrniekiem, kuri pašai aizliedzīgi strādā, lai nodrošinātu kravu pārvadājumus pasaulē, bet globālo uzmanību tomēr veltīja globālajai sasīlšanai, nevis globālajai jūrnieku krīzei, jo kuģi taču turpina kursēt un preces



tiek piegādātas. Tāda globāla aizraušanās ar globālām vides problēmām ir novedusi pie situācijas, ka tagad pārāk lielas prasības tiek izvirzītas kapteiņiem. Viņi tiek saukti pie atbildības par to, ka viņu vadītie kuģi palaiž atmosfērā pārāk daudz dūmu, bet nevienu nez kāpēc neuztrauc tas, vai kuģa apkalpei ir nodrošināta iespēja nokāpt no kuģa, nokļūt lidostā, lai pēc kontrakta beigām dotos krasta atpūtā pie savām ģimenēm? Liela uzmanība tiek pievērsta bioloģiskā piesārņojuma problēmām un “degvielas rekordu grāmatai”, bet vai kāds ir pajautājis, vai apkalpes locekļi, mēnešiem iesprostoti “metāla kastē” bez tiesībām nokāpt krastā, necieš no nopietnām garīgām problēmām? “

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

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

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

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

Sagatavoja Anita Freiberga



## SAULRIETS PIE MIRSTOŠAS JŪRAS

**Nemaz tik sens nav tas laiks, kad zvejnieki Baltijas jūrā vilka bagātīgus lomus, par kuriem lepnī stāsta vecākās paaudzes zvejnieki. To, ka viņu teiktais nav tukša plātīšanās, apliecina pieejamie statistikas dati par labo nozveju kolhozu laikos un pārpildītajiem plāniem. Tad mencu – svaigu, saldētu, kūpinātu ar vai bez galvas – varēja nopirkt veikalos, bet tai nebija diži liela vērtība un tautā to diezgan nievājoši sauca par strādnieku lasi. Ja septiņdesmitajos un astoņdesmitajos gados vienkāršais cilvēks par lasi dzirdēja vien teiksmainus nostāstus, tāpēc īsti nesaprata, kas tā par “laša kundzi”, kas, dziesmā apdziedāta, bola acis, tad mūsdienās lašus, tiesa, Norvēģijā mākslīgi audzētus, var nopirkt uz katra stūra, bet ar “strādnieku lasi” notiek diezgan bēdīgas lietas.**



Sakarā ar mencu krājumu kritisko stāvokli jau 2019. gada 30. oktobrī ES Padome pieņēma regulu 2019/1838, kas nosaka zvejas iespējas Baltijas jūrā un paredz mencu specializētas zvejas pilnīgu aizliegumu Baltijas jūras austrumu daļā. Vienlaikus tā Latvijai un citām

valstīm pieļauj nelielu mencu piezveju, kas nepieciešama, lai netiktu apdraudētas reņģu, brētliņu, plekstu un citu sugu zvejas iespējas. Lai nodrošinātu, ka minētā piezvejas kvota (Latvijai – 171 tonna) netiek pārsniegta un tāpēc Latvijai nav jāaptur visa zveja, Zemkopības ministrija (ZM) sadarbībā ar zvejniecības nozares pārstāvjiem ir izstrādājusi vairākus zvejas regulēšanas papildu pasākumus, kas zvejniekiem būs jāpilda, lai varētu turpināt citu zivju zveju. Turklāt ES regula nosaka, ka atsevišķos Baltijas jūras piekrastes rajonos (Latvijas gadījumā – Nīcas un Rucavas novada un Liepājas pilsētas piekrastē) 2021. gadā ir aizliegta mencu zveja atpūtas nolūkos un šīs normas ievērošana ir jānodrošina ar atbilstošu nacionālo regulējumu.

Baltijas jūra ir unikāla, bet, kā apgalvo zinātnieki, cilvēku neapdomīgas un pat noziedzīgas darbības dēļ tā ir slima. Arvien pieaug mirušās zonas, kur ir kritiski zems skābekļa līmenis, izsīkst zivju krājumi un jūrā arvien vairāk



palielinās plastmasas daudzums.

Zinātnieki vērs uzmanību uz trim nopietnām Baltijas jūras problēmām, kas būtu neatliekami jārisina.

**Pirmā problēma: mirusī jūra.** Ik gadus Baltijas jūrā parādās zilaļģes, un atbilde uz jautājumu, kāpēc tas notiek, nav tālu jāmeklē – tas notiek cilvēku darbības rezultātā.

Virszemes ūdeņu, kas ieplūst jūrā, tilpuma ziņā ir četras reizes vairāk nekā ūdens masa pašā jūrā. Tāpēc bez šaubīšanās var teikt, ka katrs no 14 valstīs dzīvojošajiem 85 miljoniem cilvēku dod savu "pienesumu" jūras piesārņošanā, tāpat nedrīkst aizmirst par lauksaimniecības un rūpniecības ietekmi, kuras rezultātā Baltijas jūrā ieplūst milzīgs daudzums barības vielu, īpaši slāpekļi un fosfors, kas noved pie eitrofikācijas. Pārlielu liels slāpekļa un fosfora savienojumu daudzums ūdenī rada ideālus apstākļus aļģu un zilaļģu ziedēšanai, kas rada teritorijas ar samazinātu skābekļa daudzumu vai mirušās zonās, kurās skābekļa vispār nav, tāpēc visa dzīvā radība iet bojā. Pēdējo 120 gadu laikā mirušās zonas platība ir palielinājusies 10 reizes un aizņem aptuveni 17% no Baltijas jūras teritorijas.

Prognozes liecina, ka nākamākajos gados turpinās pieaugt lauksaimnieciskā ražošana, kas jau tagad rada 50% no fosfora un slāpekļa piesārņojuma. Lai mazinātu eitrofikācijas kaitīgo ietekmi, ļoti svarīga ir lauksaimnieku izglītošana par minerālmēsli izmantošanu lauksaimniecībā.

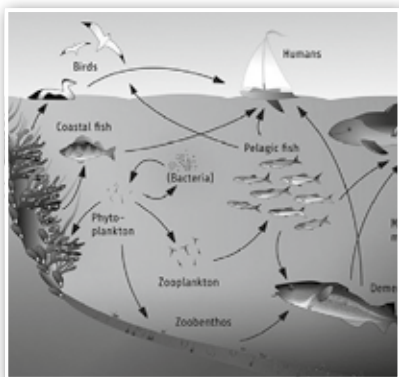
**Otrā problēma: Baltijas jūrā izsīkst zivju krājumi.** Pretēji zinātnieku ieteikumiem notiek milzīga zivju pārzveja, ko vēl jo iespējamāku padara modernā zvejas flote, ar kuru var nozvejot lielu zivju daudzumu. Zinātnieki brīdina, ka pārzveja apdraud Baltijas jūras zivju populācijas stabilitāti un var izraisīt



Rojas zvejnieki.



HELCOM pētījums par piesārņojuma līmeni Baltijas jūrā.



ievērojamu zivju resursu samazināšanās. Tāpat lielu kaitējumu nodara nelegālā zveja. Par zivju resursu samazināšanos liecina tas, ka jau tagad ir aizliegta Baltijas jūras austrumu mencu un rietumu daļas reņģu zveja, jo to krājumi ir kritiski zemi.

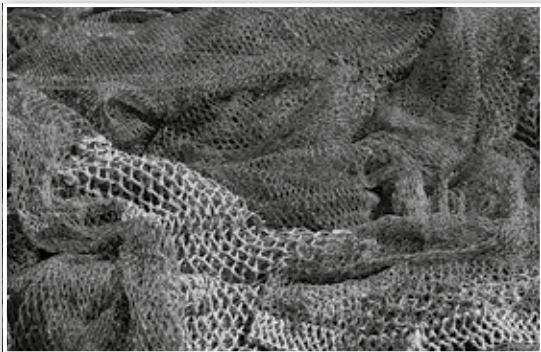
Lai saglabātu Baltijas jūras zivju populācijas ne tikai mums, bet arī nākamajām paaudzēm, ir jāvirzās uz ilgtspējīgu zivsaimniecību, t.i., zvejniecību, ko var definēt kā zivju un citu jūras organismu zveju pieņemamā

līmenī, ievērojot oficiālus zinātnieku ieteikumus un izmantojot ilgtspējīgas zvejas metodes.

**Trešā problēma – nogrimušie tīkli.** Par to, ka Baltijas jūra ir sagūstīta tīklos, brīdina Pasaules Dabas fonds (*World Wide Fund for Nature, WWF*). Tiek lēsts, ka vētru, kuģu sadursmju vai nogrimšanas dēļ Baltijas zvejnieki gadā zaudē no pieciem līdz desmit tūkstošiem zvejas tīklu. “WWF Polska” pauž viedokli, ka Polijai piekritošajos Baltijas jūras ūdeņos varētu būt vairāki simti tonnu nogrimušu tā saukto “spektrālo tīklu”. Tā kā Baltijas jūra ir diezgan sekla (vidējais dziļums aptuveni 54 metri; salīdzinājumam: Vidusjūrā vidējais dziļums ir aptuveni 1500 metri), šāds tīklu daudzums rada ievērojamu kaitējumu videi. Maldīgi domāt, ka nogrimis tīkls ir tikai pasīvs vides piesārņotājs, patiesībā pazaudētie tīkli joprojām turpina savu darbu – zvejo zivis. Zvejas jauda pirmajos sešos mēnešos pēc pazaudēšanas saglabājas 20% apmērā, turpmākajos mēnešos samazinoties līdz 6% līmenim, un gada laikā šie 6% visai būtiski ietekmē zivju krājumu līdzsvaru. “Spektrālie tīkli” ir nāvējošas lamatas jūras zīdītājiem un putniem, kuri mēģina piekļūt barībai, kas atrodas tīklos. Līdz šim WWF Baltijas

jūrā ir “noķēris” vairāk nekā 300 tonnu nogrimušo tīklu.

Lai ilustrētu problēmas mērogu, WWF uzņēma dokumentālo filmu “Baltijas spektrs”, ko pirmo reizi demonstrēja 2019. gada 21. martā “MARELITT Baltic” projekta noslēguma konferencē Stokholmā.





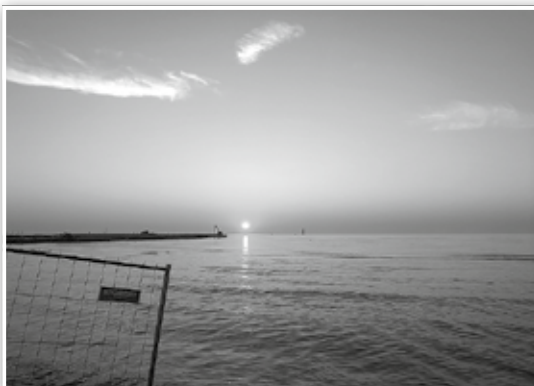
“MARELITT Baltic” projekts ilga no 2016. līdz 2019. gadam, tajā kopā strādāja Polijas, Zviedrijas, Vācijas un Igaunijas partneri, un tā mērķis bija rast risinājumu Baltijas jūrā zaudēto zvejas tīklu problēmai. Kopsavilkums tika apkopots rokasgrāmatā “Baltijas jūras konceptuālais plāns – visaptverošs rīcības plāns attiecībā uz pazaudētajiem zvejas tīkliem”.



WWF Baltijas jūrā ir “noķēris” vairāk nekā 300 tonnu nogrimušo tīklu.

## VAI BALTIJAS JŪRAI IR IZREDZES ATVESEĻOTIES?

Jautājums pagaidām ir neatbildēts. Eiropas Savienības valstis diemžēl nav sasniegušas nevienu no jūras ekosistēmas aizsardzības mērķiem, ko vajadzēja īstenot līdz 2020. gadam. ES ūdens teritorija ir lielāka nekā zemes platība, un zinātnieki ceļ trauksmi par to, ka cilvēki ir aizmirsuši, cik lielā mērā mūsu dzīve un tās kvalitāte ir atkarīga no jūras veselības. Lai arī saulrieti pie Baltijas jūras joprojām ir skaisti, zinātnieki ir pārliecināti, ka mums vairs nav laika, ir steidzami jārikojas, lai glābtu Baltijas jūru. Baltijas jūras aizsardzības diena tiek atzīmēta 22. martā, bet par jūras veselību ikvienam ir jādomā katru dienu.■



Sagatavoja Anita Freiberga





# PĀRĀK ILGI ESAM SKATĪJUŠIES UZ AUGŠU, PĒDĒJAIS LAIKS PASKATĪTIES UZ LEJU!

Šādu viedokli pauž zinātnieki, kuri atgādina, ka tieši pasaules okeāni regulē mūsu planētas klimatu, nodrošina ar pārtiku miljardiem cilvēku, saražo vairāk nekā pusi no planētas skābekļa resursiem, uztver lauvas tiesu antropogēnā situma un ir lielākais oglekļa rezerves avots uz zemes, tāpēc neviļus rodas loģisks jautājums: kāpēc kosmos ir izpētīts vairāk nekā jūras dzelme? “Deep Sea Conservations Coalition” alianse, kas apvieno vairāk nekā 60 profesionālās organizācijas, kuras strādā, lai veicinātu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu atklātā jūrā, apgalvo, ka lielākā daļa no simtiem tūkstošu un pat vairākiem miljoniem sugu, kas mīt dziļjūrā, nemaz vēl nav apzināta un izpētīta. Būtībā mēs neko daudz par okeāniem nemaz nezinām.

## UZZIŅAI

Batimetrija ir ūdens dziļuma mērīšana okeānos, jūrās un ezeros.

2017. gadā tika sākts vērienīgs projekts “Seabed 2030”, kura iniciatori izvirzījuši visai ambiciozu mērķi – līdz 2030. gadam izveidot pasaules okeānu gultnes karti, apkopojot visus pieejamos batimetriskos datus un padarot tos pieejamus visiem.

Neskatoties uz daudzu iepriekšējo gadu pūlēm, līdz projekta sākumam bija kartēts mazāk par 20% pasaules okeānu grunts, tāpēc arī bija nepieciešami starptautiski resursi, lai situāciju mainītu.

Pirmajos trijos projekta realizācijas gados tika kartēta aptuveni trešā daļa pasaules okeānu, kas pēc lieluma atbilst Austrālijas apmēriem. Zinātnieki paziņoja, ka ir pabeigta ievērojama darba daļa un iegūti jauni batimetriskie dati 14,5 miljonu kvadrātkilometru platībā.

“Nepārtraukta datu papildināšana, kartējot okeāna gultni, sniedz visaptverošu un ticamu informāciju, kas brīvi pieejama visiem interesentiem,” saka “Seabend 2030” projekta direktors Džimijs Makmaikls-Filips.

“Šī informācija varētu būt pamats arī



Džimijs Makmaikls-Filips.



politisku lēmumu pieņemšanai, veidojot ilgtspējīgu okeānu izmantošanas politiku, kā arī lai veiktu turpmākos zinātniskos pētījumus un veidotu izpratni par okeānu straumju cirkulāciju, pētītu zivju resursus, transporta ietekmi uz okeāna ekosistēmu, monitorētu zemūdens infrastruktūras objektu būvniecību un uzturēšanu, sekotu kabeļu un cauruļvadu darbībai un darītu vēl daudz ko citu.”



“Seabed 2030” ir veidots kā sabiedriska projekts starp Japānas konsorcijs “Nippon Foundation” un “The General Bathymetric Chart of the Oceans” (GEBCO), lai, sadarbojoties ar zinātniekiem, vairotu izpratni par mūsu planētas klimata veidošanos un arī tagad notiekošajām klimata pārmaiņām. Projekts ir apstiprināts arī kā ANO Okeāna izpētes desmitgades programmas sastāvdaļa.

### UZZIŅAI

GEBCO ir Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) un Starptautiskās Okeanogrāfijas komisijas jeb Starpvaldību Okeanogrāfijas komisijas (IOC) kopīgs projekts, un šī organizācija ir vienīgā, kam piešķirtas tiesības kartēt okeānu gultni.

## DARBOJAS ČETRI REĢIONĀLIE CENTRI

“Seabed 2030” sastāv no četriem reģionālajiem centriem un globālā centra.

**Dienvidu okeāna reģionālais centrs** aptver aptuveni 52,7 miljonus kvadrātkilometru okeāna no Čīles un Argentīnas dienvidu gala līdz Antarktīdas krastiem. Centra vadība atrodas Brēmerhāfenē, Vācijā, un tas cieši sadarbojas ar starptautiskajām organizācijām, kā arī Antarktīdas zinātniski pētniecisko komiteju, kas ir ļoti svarīgi, jo darba gaitā jāreķinās ar specifiku un skarbajiem ledus apstākļiem Antarktīdā.

**Atlantijas un Indijas okeāna reģionālais centrs** darbojas vairāk nekā 140 miljonu kvadrātkilometru platībā, sākot no ASV kontinentālajiem rietumiem līdz Austrālijas austrumiem. Centrs bāzējas Kolumbijas universitātes Lamontas–Dohertijas observatorijā (*The Lamont–Doherty Earth Observatory*, LDEO), kas jau 20. gs. 50. un 60. gados izveidoja pirmās detalizētās okeāna grunts kartes. Tolaik tas bija nozīmīgs un revolucionārs zinātnes sasniegums, kas saistīts ar okeāna vidusdaļas un tektonisko plākšņu pētīšanu.

**Arktikas un Klusā okeāna ziemeļu reģionālā centra** birojs atrodas Stokholmas universitātē, un tas ir atbildīgs par trim miljoniem kvadrātkilometru



okeāna. Ņemot vērā sarežģītos apstākļus Arktikā, darbam tiek piesaistīts plašs zinātnieku loks un ievērojami tehnoloģiskie resursi. Centrs veic arī regulāras kartēšanas ekspedīcijas Baltijas jūrā.

1970. gados Stokholmas universitāte veica lielu darbu un zinātniskos pētījumus jūras ģeofizikālo datu apstrādē, kas ļāva izstrādāt dažus no pirmajiem datoru algoritmiem digitālo reljefa modeļu ģenerēšanā un izveidot pasaulē pirmo digitalizēto datu tabulu.

**Klusā okeāna dienvidu un rietumu reģionālā centra** mājvieta ir Jaunzēlandes Nacionālajā ūdens un atmosfēras pētniecības institūtā, un tā pārziņā ir 123 miljoni kvadrātkilometru okeāna no Dienvidamerikas līdz Austrālijai. Tieši šajā reģionā atrodas pasaulē lielākie okeāna dziļumi, ieplakas, iekšējās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas, kā arī visnoslogotākie kuģu ceļi.

Visi reģionālie centri cieši sadarbojas ar reģionālajām, nacionālajām un starptautiskajām kartogrāfijas institūcijām un aliansēm, Eiropas Savienības "EMODnet Bathymetry", Austrālijas "AusSeabed", kā arī ar daudziem citiem hidrogrāfijas birojiem un zinātniekiem visā pasaulē. Milzīgu informācijas apjomu administrē IHO digitālās batimetrijas datu centrs (IHO-DCDB), kas tika izveidots 1990. gadā, bet globālais "Seabed 2030" birojs atrodas Lielbritānijas okeanogrāfijas datu centrā (BODC), kura uzdevums ir jūras vides datu saglabāšana un izplatīšana.

## PROJEKTAM PIEVIENOJAS JAUNZĒLANDE

2021. gada 21. jūlijā Jaunzēlandes valdība un "Seabed 2030" parakstīja vienošanās memorandu, lai kopīgi strādātu un izveidotu reģiona datu bāzi, to administrētu un koordinētu. Jaunzēlande ir pirmā valsts, kas pievienojusies "Seabed 2030" projektam. "Jūras grunts kartēšana ir ārkārtīgi svarīga, lai vairotu zināšanas par klimatu, klimata pārmaiņām, laikapstākļiem un to maiņu, plūdmaiņām, cunami prognozēšanu, zemūdens pasaules iespējamiem apdraudējumiem," saka Jaunzēlandes darba grupas vadītājs Jaunzēlandes Nacionālā



ūdens un atmosfēras pētniecības institūta programmu direktors Kevins Makajs. "Jaunzēlande, kā jau sala, ir ļoti cieši saistīta ar visiem procesiem, kas notiek okeānā, tāpēc mūsu iesaistīšanās projektā ir liksakarīga. Aicinām arī citas valstis iesaistīties projektā, jo mums

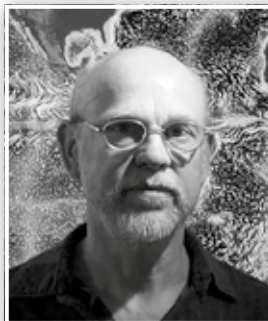


visiem ir kopīgs mērķis – izveidot detalizētu un visaptverošu okeāna gultnes karti, kas ļaus labāk izprast arī procesus uz zemes.”

## IZVEIDOTA GEBCO 2021 TĪKLA INTERAKTĪVA KARTE

Balstoties uz Ņūhempšīras universitātes Datu vizualizācijas pētījumu laboratorijas direktora Kolina Vea veiktajiem pētījumiem par attēlu izšķirtspējas palielināšanu, viņa kolēģis Pols Džonsons ir izveidojis GEBCO 2021 tīkla interaktīvu karti, kas ir publiski pieejama kā zinātnisks rīks un mācību līdzeklis.

Tīmekļa lietotne ļauj ātri pietuvināt jebkuru objektu, veidot perspektīvas diagrammas, kā arī veikt citas manipulācijas. Projekta “Seabed 2030” direktors uzsver, ka šī tīmekļa lietotne ir fantastisks GEBCO ieguldījums, kas nākotnē vēl vairāk ļaus palielināt šī rīka funkcionālo pielietojumu gan zinātniekiem, gan citiem ekspertiem.



Kolins Vea.

“Vizualizācijas iespējas palīdz mums saprast, ko esam sasnieguši, kāds ceļš posms jau noiets un cik daudz mums vēl jāiet,” saka “Seabed 2030” projekta direktors Džimijis Makmaikls-Filips. “Jūras pamatnes kartēšana ir sarežģīts uzdevums, jo te nevarat izmantot satelītus, kas tiek lietoti zemes kartēšanai, tāpat arī ir ļoti grūti nolaisties okeāna dzelmē, un ne tikai tāpēc, ka tur ir ārkārtīgi tumšs, bet arī tāpēc, ka šādiem pasākumiem ir vajadzīga īpaša iegremdēšanās aparatūra, kas iztur milzīgo ūdens spiedienu. Protams, jaunās tehnoloģijas ir padarījušas šo darbu daudz vieglāku un drošāku, tomēr zemūdens darbi ir ļoti laikietilpīgi.” ■



# VIENA PLANĒTA, VIENS OKEĀNS



**2021** United Nations Decade  
**2030** of Ocean Science  
for Sustainable Development

## **ANO IZSLUDINA OKEĀNA ZINĀTNES DESMITGADI 2021 – 2030 ILGTSPĒJĪGAI ATTĪSTĪBAI**

Pasaules okeāna lielākā daļa joprojām nav kartēta, uzraudzīta un izpētīta, bet pasaules

valstu un cilvēku izpratne par okeānu nozīmīgo lomu pasaules ekosistēmas nodrošināšanā, uzturēšanā un to ilgtspējīga attīstība lielā mērā ir atkarīga no iespējami efektīvi attīstīt okeāna zinātni: veikt regulārus pētījumus un ilgtermiņa novērojumus, kas tiek nodrošināti ar nepieciešamo tehnoloģisko aprīkojumu, infrastruktūras pieejamību un investīcijām. Attīstot zinātni, veicot zinātniskos pētījumus un uzticoties zinātnieku ieteikumiem, sabiedrība var iegūt svarīgu informāciju, kas ļautu pieņemt tālejošus politiskus lēmumus pasaules ekosistēmas saglabāšanā. Taču, lai tas tiešām notiktu, ikvienam cilvēkam uz šīs planētas būtu nepieciešams pieņemt ļoti

svarīgu lēmumu – atteikties no sava egoisma, kas līdz šim ir licis savtīgi izmantot kopējos dabas resursus, tai skaitā arī pasaules okeānu bagātības.

ANO pauž viedokli, ka pasludinātā okeāna zinātnes desmitgade radīs vienotu sistēmu, lai okeāna zinātne pasaules valstīm varētu sniegt ieteikumus, kā ilgtspējīgi apsaimniekot okeānus, lai līdz 2030. gadam sasniegtu ilgtspējīgas attīstības programmā izvirzīto mērķi – stiprināt okeānu un piekrastes pārvaldību cilvēces labā.



## **KO IESĀKT AR PAGĀTNES SEKĀM?**

Tā kā ANO ir atzinusi to, kas jau tāpat bija skaidrs, ka lielākā Pasaules okeāna daļa joprojām nav kartēta, uzraudzīta un izpētīta, ir ļoti grūti iedomāties, kā nākamo desmit gadu laikā lietas varētu radikāli mainīties. ANO uzsver, ka viens



no svarīgākajiem uzdevumiem ir 100% okeāna dzelmes kartēšana, tāpat okeāna dzelmes, kā arī tā sauktās "krēslas zonas" (200 – 1000 m) izpēte. Kopš 2021. gada janvāra Eiropā, Ziemeļamerikā, Āzijā, Āfrikā un Latīņamerikā ir izveidotas vairāk nekā 25 nacionālās komitejas, lai vietējā un nacionālā līmenī atbalstītu ANO



ANO konferencē 53 zinātnieki diskutē par pasaules okeānu atveseļošanu.

programmu nākamajiem desmit gadiem, protams, ņemot vērā to spiedienu uz okeānu, kas vēl turpinās pieaugt, jo prognozes liecina, ka cilvēku populācija līdz 2050. gadam sasniegs deviņus miljardus, tāpēc stratēģija tiešām ir vitāli nepieciešama, tieši tāpat kā uz zinātni balstītu politisko lēmumu pieņemšanu, kas ļautu reaģēt uz globālajām pārmaiņām.

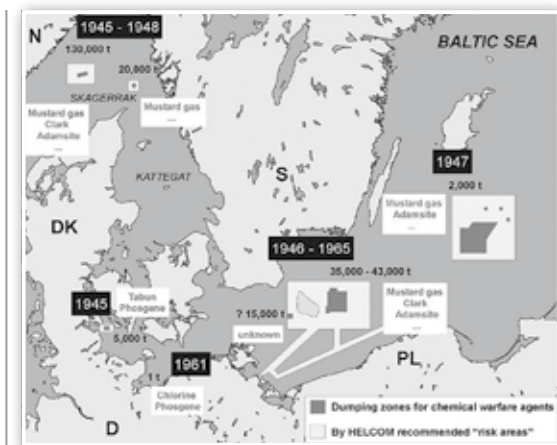
Nākotnes stratēģija, protams, ir laba lieta, tomēr, koncentrējoties uz stratēģijas veidošanu, nedrīkst piemirst un pietiekami nenovērtēt to kaitējumu, kas jau nodarīts Pasaules okeānam. Pirmais Pasaules okeāna novērtējums, kas publicēts 2016. gadā, atklāja, ka liela Pasaules okeāna daļa ir degradēta, piedevām trūkst drošas un pilnīgas informācijas kaut vai par to, ko okeānos un jūrās ir atstājuši divi pasaules kari. Lai gan pagājis jau vairāk nekā simt gadu kopš Pirmā pasaules kara, kad pirmo reizi kā ķīmiskais ierocis tika izmantota sinepju gāze, šie ieroči joprojām apdraud cilvēkus un vidi. Eksperti lēš, ka okeānos un jūrās atrodas vairāk nekā viens miljons metrisku tonnu ķīmisko ieroču.

## ĶĪMISKIE IEROČI BALTIJAS JŪRĀ

"Sinepju gāze un citi ķīmiskie ieroči pēc Otrā pasaules kara tika iegāzti arī Baltijas jūrā," saka Polijas Zinātņu akadēmijas Okeanoloģijas institūta profesors Jaceks Beldovskis, viens no zinātnieku grupas dalībniekiem, kas pēta pēc Otrā pasaules kara Baltijas jūrā nogremdētos ķīmiskos ieročus. "Pasaulē okeānos un jūrās ir 150 līdz 300 vietu, kur izmesti ķīmiskie ieroči, apmēram 50 vietas ir ASV piekrastē, un ievērojama daļa tieši Havaju salu reģionā. Ir pietiekami daudz pierādījumu, ka jau tagad no šiem ieročiem notiek ķīmisko vielu noplūde."

Vācijas finansētās Zemūdens municijas izpētes programmas direktors Klaus Beters publiski paziņojis, ka Baltijas jūrā atklātas toksiskas paliekas komerciālo zivju sugu audos un liels kaitējums zivju populācijai nodarīts Vācijas piekrastē. "Mums ir nopietnas aizdomas, ka bijusi ķīmisko vielu ietekme uz





mencām, kas ir lielākā komerciālās zvejas zivju suga Eiropā, jo mencu reprodukcijas apgabali atrodas tieši tajās teritorijās, kur ir vislielākā piesārņojuma koncentrācija,” saka Beters.

Eiropas Komisijas ziņojumā par pētījumiem Atlantijas okeāna ziemeļaustrumu daļā, kas tika veikti no 1998. līdz 2009. gadam, lai izzi-

nātu šajā reģionā nogremdētās Pirmā un Otrā pasaules kara munīcijas apjomu un tās radīto piesārņojumu, teikts, ka Beļģijas, Francijas, Vācijas, Īrijas, Nīderlandes, Spānijas, Zviedrijas un Apvienotās Karalistes tuvumā atrasti gandrīz divi tūkstoši munīcijas vienību. Aptuveni 60% gadījumos kara munīciju no dzelmes izcēla zvejnieki ar saviem tīkliem. Saistībā ar kara munīciju ir notikuši arī traģiski atgadījumi, piemēram, sprāgstot Otrā pasaules kara bumbai, bojā gāja trīs Nīderlandes zvejnieki. Tāpat Baltijas jūras krastos liels skaits cilvēku ir cietis no “dzintara”, kas patiesībā bijis ķīmiskajos ieročos izmantotais viegli uzliesmojošais baltais fosfors.

“Līdz pat septiņdesmitajiem gadiem neviens neiedomājās, ka kādreiz pienāks laiks, kad atklātā jūrā būvēs vēja parkus, jūras dzelmē tiks ievietoti optiskie kabeļi vai būvēti naftas vadi,” saka ASV Havaju salu Universitātes lietišķo pētījumu laboratorijas direktors Margo Edvards.

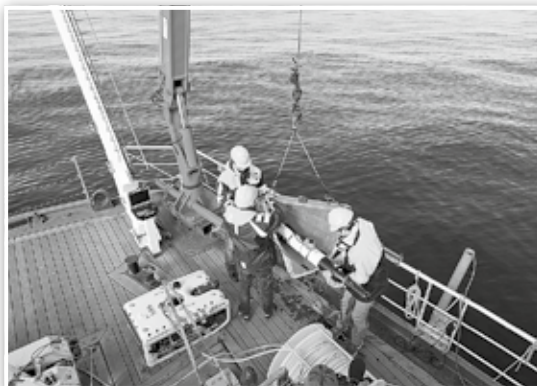
“Līdz pat deviņdesmito gadu beigām gan sabiedrība, gan politiķi pievēra acis uz izgāztuvēm okeānos,” uzsver profesors Beldovskis. “1997. gadā stājās spēkā Ķīmisko ieroču konvencija (CWC), kas no valstīm pieprasīja ķīmisko ieroču krājumu iznīcināšanu, tomēr nenoteica, kas valstīm būtu jādara ar tiem ieročiem, kuri jūrās izmesti līdz 1972. gadam, kad konvencija tika pieņemta.”

2004. gadā Eiropas Savienības finansētajā projektā “Modelling of Ecological Risks Related to Sea-Dumped Chemical Weapons” (MERCW) apvienojās septiņas valstis, lai novērtētu riskus, ko ķīmiskie ieroči rada Baltijas jūrai. Galvenais pētījumu reģions bija kara munīcijas izgāztuve pie Bornholmas un Gdaņskas, kur tika noglabāti vairāk nekā 35 tūkstoši tonnu ķīmisko ieroču. Projekta ietvaros vajadzēja modelēt toksisko priekšmetu iespējamās migrācijas ceļus, ķīmisko vielu klātbūtni jūras vidē, kā arī novērtēt iespējamos riskus ekosistēmai un piekrastes valstu iedzīvotājiem. Lai to veiktu, profesors Beldovskis kopā ar



saviem kolēģiem izstrādāja jaunas pētniecības metodes, izmantojot bezpilota zemūdens aparātu paraugu ņemšanai no zināmajām kara ieroču izgāztuvēm Baltijas jūrā. Pētījuma autori izteica pieņēmumu, ka PSRS Baltijas jūrā izmeta vismaz 50 tūkstošus tonnu Vācijas kara ieroču, no kuriem aptuveni 15 tūkstoši tonnu bijuši ķīmiskie ieroči. Briti un amerikāņi tieši to pašu darīja Skageraka šaurumā starp Norvēģiju, Zviedrijas dienvidiem un Dānijas ziemeļiem. Tolaik šī municijas iznīcināšanas metode tika uzskatīta par mazāk bīstamu nekā ieroču sadedzināšana.

Tomēr Beldovskis ar pētījumu gaitu nebija īsti apmierināts un pauda viedokli, ka piemēram, ūdens paraugi tiek ņemti pārāk tālu no patiesajām "ieroču kapsētām", jo zinātnieki no valstu valdībām nesaņem patiesu informāciju par ieroču atrašanās vietām, un bija sašutis, ka tiek likti vēl citi šķēršļi normālam zinātniskajam darbam un pētījumiem.



Pētījumi Baltijas jūrā.

2011. gadā zinātniekiem izdevās pārliecināt ES, lai tā finansē jaunu projektu GHEMSEA, kura mērķis bija ķīmiskās municijas meklēšana un situācijas vērtēšana. Projekts pulcēja kopā vairāk nekā 200 zinātnieku lielu komandu no vienpadsmit Eiropas valstīm, kuri triju gadu laikā atklāja Baltijas jūrā līdz tam neidentificētu ķīmisko ieroču izgāztuvi vairāk nekā trīs futbola laukumu platībā, kā arī atrada vairāk nekā 200 municijas vienību.

Lai gan 2004. un 2011. gada projektus finansēja ES, tāpēc varētu domāt, ka Eiropas Savienības valstis patiešām ir ieinteresētas Otrā pasaules kara seku apzināšanā Baltijas jūrā, lai savlaicīgi izstrādātu labākos risinājumus un samazinātu iespējamo apdraudējumu, kas varētu rasties cilvēkiem un videi, tomēr zinātnieki īstu atbalstu nesaņēma un nejuta arī ieinteresētību. Visticamāk, viņiem tolaik nebija nekādas informācijas par to, kāpēc tā notiek, tāpēc viņi nespēja izskaidrot šo situāciju.

## IZSKAIDROJUMS – SABIEDROTO KLUSĒŠANAS ZVĒRESTS

1945. gada Potsdamas konferencē sabiedrotie nolēma ķīmisko municiju nogādāt Atlantijas okeānā un nogremdēt lielā dziļumā. ASV uzstāja, ka ieroču



izgāztuvēm vajadzētu atrasties vismaz 1800 metru dziļumā. Pienākums atbrīvoties no pāri palikušā kara bruņojuma tika sadalīts starp sabiedrotajiem, ņemot vērā katra iespējas: Apvienotajai Karalistei vajadzēja tikt galā ar apmēram 65 tūkstošiem tonnu, PSRS – 35 tūkstošiem tonnu, bet atlikusī daļa tika atstāta ASV ziņā.

Pēc Otrā pasaules kara sabiedrotie – Amerikas Savienotās Valstis, Lielbritānija, Francija un

PSRS mantoja ķīmisko munīciju, ko kara laikā nebija izlietojusi Vācija. Vācijas teritorijā atklāja milzīgus ķīmisko ieroču krājumus. Kopā šie krājumi veidoja aptuveni 300 tūkstošus tonnu, no kurām aptuveni 65 tūkstoši tonnu bija ķīmiskās vielas, tostarp 39% iprīta (sinepju gāze), 18% tabuna (nervu paralizējoša viela), 11% asaru gāzes un 9% fosgēna (smacējošs ķīmiskais līdzeklis). Kopumā bija 14 bīstamu ķīmisko vielu veidi. Nelielu daļu no visa utilizēja Vācijas ķīmijas rūpnīcās, daļu sadedzināja, bet lielāko daļu no 1946. līdz 1948. gadam nogremdēja jūrā.

Tagad ir zināms, ka līguma prasība par ķīmiskās munīcijas nogādāšanu Atlantijas okeānā un nogremdēšanu dziļumā, kas pārsniedz 1000 metrus, netika ievērota. Tā vietā ķīmisko munīciju izmeta Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā, dažkārt tikai dažu desmitu metru dziļumā. Amerikāņi lielāko daļu ķīmisko ieroču ielādēja 42 vācu kuģos, bet, kad šī nāvējošā karavāna bija nonākusi līdz Ziemeļjūrai, to pārsteidza stipra vētra, tāpēc gandrīz visi kuģi tika nogremdēti netālu no Norvēģijas krastiem Skageraka šaurumā. PSRS vācu trofeju kuģus izmantoja savām vajadzībām, bet ķīmiskos ieročus izkaisīja Baltijas jūrā. Ja angļu un amerikāņu izgāztuvju vietas kaut cik ir apzinātas, tad neviens īsti nezina, kur meklējami tie 35 tūkstoši tonnu ķīmisko ieroču, ko Baltijas jūrā izmeta PSRS. 1948. gadā sabiedrotie vienojās, ka Otrā pasaules kara ķīmisko ieroču un munīcijas apglabāšanas vietas gan Baltijas jūrā, gan citviet būs klasificēta informācija, kas netiks publicēta piecdesmit gadus, bet 1997. gadā, kad klusēšanas piecdesmitgade bija pagājusi, Apvienotās Karalistes Aizsardzības ministrija un



ASV Aizsardzības ministrija pieņēma lēmumu klasificētās informācijas statusu pagarināt vēl uz divdesmit gadiem datiem par operācijām, kas veiktas no 1946. līdz 1948. gadam. Lai gan klusēšanas termiņš beidzās 2017. gadā, diemžēl starptautiskās tiesības joprojām valstīm neuzliek pienākumu sniegt detalizētu informāciju par izgāztās ķīmiskās munīcijas atrašanās vietām.



Polijas Jūras akadēmijas pētnieku grupa 2015. gadā jūrā nogremdēja lielu skaitu tādu metāla priekšmetu, kādi tika izmantoti kara laika artilērijas bumbās un munīcijā. Pēc diviem gadiem šie metāla priekšmeti tika izcelti, un zinātnieki varēja izveidot modeli, lai aprēķinātu, cik ātri sadalās metāls. Aprēķini parādīja, ka artilērijas bumbās izmantotais metāls sadalīsies no 2020. līdz 2030. gadam, bet mucas, kurās pildītas ķīmiskās vielas, iespējams, jau ir pilnībā sarūsējušas, jo tās nav ražotas no tik bieza metāla kā citi priekšmeti.

“Protams, tā ir tikai situācijas simulācija, bet izskatās, ka tiešām laika nav daudz, tāpēc mums jābūt gataviem vissliktākajam scenārijam,” teikts Polijas Jūras akadēmijas zinātnieku grupas pētījuma secinājumos.

## PAR UPURIEM SKAĻI NERUNĀ

Par ķīmisko ieroču klātbūtni Baltijas jūrā liecina incidenti, ko piedzīvojuši, piemēram, zvejnieki. 1997. gada janvārī pie Polijas krastiem tralējošais Polijas zvejas kuģis “WLA 206” ar tīklu izcēla aptuveni septiņus kilogramus smagu priekšmetu, kas izskatījās līdzīgs māla klucim. Zvejnieki to pacīlāja, apskatīja un nolika malā, bet, atgriezušies ostā, nosprieda, ka tam nav nekādas vērtības, un izmeta atkritumu tvērtņē. Nākamajā dienā apkalpes vīriem parādījās nepatīkami simptomi – apdegumam līdzīgas čūlas. Četri vīri tika hospitalizēti ar neciešami dedzinošām sajūtām, viņu ķermeņi bija pārklāti ar sarkanām tulznām.

### UZZIŅAI

Militārie speciālisti uzskata, ka aviācijas bumbu apvalku korozija notiek aptuveni 80 gadu laikā, bet artilērijas lādiņu apvalku korozija ilgst no 22 līdz 150 gadiem.



Ārsti par to ziņoja varas iestādēm, un speciālisti konstatēja, ka zvejnieki ar tiklu izvilkuši Otrā pasaules kara ķīmisko ieroči – sēra sinepju gabalu. Zinātnieki īsti nespēja izskaidrot, kā tas iespējams, ka jūras dzelmē sēra sinepes sacietējušas gabalā, bet pētījumi parādīja, ka blakusprodukti, kas atrodas sēra sinepju ieročos, veido ūdensnecaurlaidīgu slāni, un šī membrāna zemā temperatūrā, kāda tā ir jūras dzelmē, var saglabāties neskarta pat gadu desmitiem vai vēl ilgāk. Ļoti iespējams, ka tieši šis apstāklis līdz šim ir pasargājis jūras vidi no daudz lielāka piesārņojuma.

1984. gadā septiņi Fēru salu zvejnieki tralējot izcēla priekšmetu, kas saturēja sinepju gāzi, un viņi visi tika smagi ievainoti. 2001. gadā zviedru zvejas traleris "SG Delfin" izcēla un atveda uz ostu aviācijas bumbu, kas bija pildīta ar sinepju gāzi, tāpēc nācās evakuēt cilvēkus. Šādi incidenti notiek diezgan bieži, statistika liecina, ka no 1993. līdz 2012. gadam zvejnieki savos tīklos no Baltijas jūras ir izcēlušī 115 ķīmiskā bruņojuma vienības, bet Vācijas Vides aizsardzības un bioloģiskās daudzveidības savienības pētījumi liecina, ka Baltijas jūras un Ziemeļjūras baseinos ir nogremdēti no 400 tūkstošiem līdz 1,3 miljoniem tonnu ķīmisko ieroču – gan no Pirmā, gan Otrā pasaules kara laikiem.

## KONVENCIJA NOSAKA, BET NEDOD GARANTIJU

Līdzīgi incidenti kā Baltijas jūrā notiek arī citviet pasaulē. Japānas Vides ministrija no 1945. līdz 2004. gadam reģistrēja 822 incidentus, 400 ievainotos un 10 nāves gadījumus, kas saistīti ar ķīmiskajiem ieročiem.

Ziņu aģentūras "Daily Press" žurnālistu pētījumi liecina, ka ASV armija no 1945. līdz 1970. gadam vienpadsmit ASV štatu krastos nogremdējusi 64 miljonus mārciņu (1 ASV mārciņa = 0,453 kg) nervu paralizējošu vielu, 400 tūkstošus ķīmisko bumbu un vairāk nekā 500 tonnu radioaktīvo atkritumu. ASV zinātnieku grupa ir sākusi plašus pētījumus, lai identificētu ķīmisko ieroču iespējamās izgāztuves ASV ūdeņos. Diemžēl vēstures ierakstos nereti vienīgā norāde ir, ka izmests Atlantijas okeānā vai Klusajā okeānā, tāpēc neviens īsti nezina, kur šie ieroči atrodas. Saskaņā ar vēstures liecībām ASV teritorijā tika izgāzti 16 tūkstoši ķīmisko bumbu ar sinepju gāzi



"Daily Press" raksta: "Havaju salās aust miglains rīts, uz militārā kuģa apkalpe nervozi darbojas ap nāvējošo kravu, kas no Pērlharboras tiek vesta uz okeāna piekrasti. Apkalpe ir saņēmusi skaidru



norādījumu – ir jāiebrauc astoņi kilometri jūrā un tur jāizgāz neizlietotie ķīmiskie ieroči. Kad kuģis ir sasniedzis norādīto vietu, kapteinis liek palēnināt kuģa gaitu, un jūrnieki sāk stumt nāvējošo kravu ūdenī. Pusstundas laikā pāri bortam bezdibienī iegāžas vairāki tūkstoši ķīmisko bumbu.”

Mūsdienās šāds scenārijs, visticamāk, nebūtu iespējams, bet līdz pat 1978. gadam, kad stājās spēkā Ķīmisko ieroču konvencija (CWC), politiķiem un valstu vadītājiem saprātīgs risinājums šķita visa veida atkritumu nogremdēšana jūrā. Lai gan konvenciju, kas par nelikumīgu padarīja ne tikai ķīmisko ieroču ražošanu un izplatīšanu, bet arī šo ieroču un citu atkritumu izmešanu okeānos un jūrās, pieņēma 1972. gadā, vides aktivisti un zinātnieki izsaka minējumu, ka nelikumīgas darbības notika arī pēc tam un, iespējams, notiek joprojām, jo konvencijas izpildi ir grūti kontrolēt.

## VĒSTURISKAIS KONTEKSTS MŪSDIENU INTERPRETĀCIJĀ

Kad beidzas kari, neizlietotā munīcija rada nopietnas problēmas, jo neviens nav īsti gatavs ieroču utilizācijai, kas ir bīstama un dārga. Bet okeānu un jūru tuvums piedāvā šķietami brīnišķīgu iespēju, un to kā labāko risinājumu gan pēc Pirmā, gan Otrā pasaules kara pieņēma visi pasaules lielie militārie spēki. Pēc Otrā pasaules kara lielākos munīciju krājumus iznīcināja Apvienotā Karaliste, PSRS un ASV, arī Francija, Austrālija un Kanāda.

Lai labāk izprastu cilvēku attieksmi pret jūrām un okeāniem kā iespējamo atkritumu novietni, ir jāsaprot, kāds uzskats visā pasaulē valdīja līdz pat 20. gadsimta astoņdesmitajiem gadiem.

Jau 19. gadsimtā bija iedarbinātas likumīgas procedūras, kas ļāva izmantot ūdenstilpes, lai pilsētas varētu atbrīvoties no saviem atkritumiem. Notekūdeņi, sadzīves un rūpnieciskie atkritumi tika izgāzti tuvākajos ezeros, upēs, jūrās un okeānos, jo ūdenskrātuves uzskatīja par ideālu vietu, kur utilizēt visu nevajadzīgo. Tā, piemēram, pēc Pirmā pasaules kara briti munīcijas izgāšanai izmantoja tās vietas jūrā, kas jau izsenis tika lietotas, lai atbrīvotos no ostu radītajiem atkritumiem. Tolaik arī zinātnieki neiebilda pret šādu risinājumu, jo uzskatīja, ka lielais ūdens apjoms spēj neitralizēt jebkuru piesārņojumu.

No 1939. līdz 1945. gadam bija saražots milzīgs munīcijas daudzums, arī Aukstā kara laikā saražoja veselu lērumu ieroču, kas, iestājoties politiskajam atkusnim, kļuva lieki. Piedevām piecdesmitajos un sešdesmitajos gados strauji attīstījās jaunas tehnoloģijas, tāpēc saražotais militārais bruņojums bezcerīgi novecoja. No tā visa vajadzēja atbrīvoties, un to visu “pieņēma” jūras dzelme. Būtībā jūras un okeāni kļuva par atbrūņošanās dalībniekiem. Neparedzamu ietekmi var atstāt arī radioaktīvo atkritumu izgāztuves jūrā. Visvairāk šādu atkritumu jūrā izvesti PSRS laikā un arī pēdējās desmitgadēs. Aukstā kara laikā Ziemeļu Ledus okeānā notika visspēcīgākie kodolieroču izmēģinājumi.





## UZZIŅAI

Vērtīgus pētījumus par nogremdēto ķīmisko munīciju (CHEMU) ir veikusi "HELCOM ad hoc" darba grupa, kam piesaistīts ES finansētais projekts "Vides apdraudējumu saistībā ar jūrā nogremdētiem ķīmiskajiem ieročiem modelēšana" (MERCW), kas kalpojis "HELCOM ad hoc" ekspertu grupas informācijas atjaunināšanai un pārskatīšanai par Baltijas jūrā nogremdētajiem ķīmiskajiem ieročiem (MUNI) un par bīstamu nogremdētu objektu radīto vides apdraudējumu (SUBMERGED).

Diemžēl pasaules jūrās un okeānos nogremdētā kara munīcija tagad atkal piesaka sava veida karu visam dzīvajam, kas ir neaizsargāts pret šādu vardarbību.

Līdz šim vislielāko ieguldījumu pētījumos par izgāztās ķīmiskās munīcijas pašreizējo stāvokli devusi Baltijas jūras vides aizsardzības komisija (Helsinki komisija, HELCOM). 1995. gadā publicētajā ziņojumā sniegta izgāztās ķīmiskās munīcijas veidu un daudzumu analīze, norādīti izgāztuves apgabali, ķīmiskās munīcijas īpašības un to pašreizējais stāvoklis, kā arī iespējamie draudi videi un cilvēku veselībai. Tajā ir arī vadlīnijas un ieteikumi zvejniekiem, kā rīkoties, sastopoties ar ķīmisko munīciju jūrā. HELCOM pauž viedokli, ka ķīmisko munīciju nevajadzētu izcelt no jūras, tai vajadzētu palikt tur, kur tā atrodas, un šim viedoklim piekrist arī lielākā daļa ekspertu, kuri šo jautājumu ir pētījuši.

ANO pasludinātās Okeāna zinātņu desmitgades ilgtspējīgai attīstībai mērķis ir mudināt ne tikai zinātniekus, bet arī politiķus, uzņēmējus un pilsonisko sabiedrību vienoties par kopīgiem pūliņiem, ieguldījumu pētniecībā un tehnoloģijās, lai beidzot risinātu gadu desmitiem malā noliktās problēmas saistībā ar pasaules okeānu un jūru piesārņojumu.

ANO Ģenerālajā asamblejā arī atzina, ka izgāztā ķīmiskā munīcija rada apdraudējumu Baltijas jūrai un Baltijas jūras valstīm. Pašlaik HELCOM vadībā Baltijas jūrā notiek uzraudzība un pētniecība, protams, ciktāl to atļauj finanšu un zinātniskie resursi. ANO arī norāda, ka starptautiskajai sadarbībai patiešām ir būtiska nozīme, lai rastu globālu risinājumu Baltijas jūras ķīmiskās munīcijas problēmai, izstrādātu īpašus rīcības plānus ķīmiskās munīcijas vietu identifikāšanai, veiktu nepieciešamos pasākumus izgāztuvju uzraudzībai un novērstu jebkādus draudus videi

Šai nolūkā Asambleja mudina Apvienotās Karalistes un Amerikas Savienoto Valstu valdības un NATO nekavējoties deklasificēt militāro informāciju par visu Baltijas jūrā esošo ķīmiskās munīcijas izgāztuvju atrašanās vietām.

## EIROPAS PARLAMENTS TOMĒR PAUŽ BAŽAS PAR SITUĀCIJU BALTIJAS JŪRĀ

EP deputāti aicinājuši Briseli rīkoties, lai risinātu jautājumu par ķīmiskajiem un cita veida ieročiem, kas atrodas Baltijas jūras dzelmē.

"Mēs paužam dziļas bažas par draudiem no ķīmiskajiem un cita veida ieročiem, ko pēc Otrā pasaules kara nogremdēja Baltijas jūrā un kas joprojām tur



atrodas," teikts Eiropas Komisijas prezidentei Ursulai fon der Leienai adresētajā vēstulē, ko parakstījuši 39 Eiropas Parlamenta deputāti.

Vēstules iesniegšanas iniciatore bija Eiropas Parlamenta deputāte no Polijas Anna Fotiga, un to parakstīja Eiropas Parlamenta deputāti no Igaunijas, Polijas, Latvijas, Lietuvas, Somijas, Dānijas, Vācijas, Zviedrijas, Slovākijas, Spānijas, Horvātijas, Francijas, Austrijas, Nīderlandes un Rumānijas.

"Tas ir viens no galvenajiem un bīstamākajiem piesārņojuma avotiem Baltijas jūrā, jo korozija dara savu, bet iespējamās ķīmisko vielu noplūdes nepazīst robežas, apdraud veselību un drošību, var radīt ietekmi uz ekonomiku, sociālo sistēmu, veselību un vidi," teikts vēstulē.



Eiropas Parlaments.

Eiropas Parlamenta preses sekretārs Latvijā Jānis Krastiņš informēja, ka EP deputāti ir pie-

ņēmuši rezolūciju (Eiropas Parlamenta rezolūcija par ķīmiskajām atliekvielām Baltijas jūrā, pamatojoties uz lūgumrakstiem Nr. 1328/2019 un Nr. 0406/2020), kurā tiek aicināts pārskatīt situāciju saistībā ar ķīmiskajiem ieročiem, kas pēc Otrā pasaules kara tika izmesti Baltijas jūrā, un veidot plānus šo vielu izvešanai.

Rezolūcijā, kas pieņemta ar 660 balsīm par, astoņām pret un 25 atturoties, EP pauž nopietnas bažas par Baltijas jūrā izmestajiem ķīmiskajiem ieročiem un norāda uz to klātbūtnes un korozijas nopietno ietekmi uz vidi. Deputāti aicina Eiropas Komisiju un dalībvalstis iesaistīt visus iespējamus finansējuma avotus, lai kartētu piesārņojumu, izstrādātu attīrīšanas plānu un arī shēmas iespējamām ārkārtējām situācijām.

Baltijas jūra tiek uzskatīta par vienu no vispiesārņotākajām jūrām pasaulē. Tā ir daļēji slēgta jūra ar lēnu ūdens cirkulāciju un ļoti zemu pašattīrīšanās spēju, tāpēc skābekļa līmeņa pazemināšanās tās dziļajos ūdeņos jau tagad apdraud jūras dzīvos organismus. Zinātnieki apstiprinājuši, ka municija lēni noārdās un toksiskās vielas nonāk ūdenī, apdraudot cilvēku veselību, piesārņojot pārtiku un izraisot smagus apdegumus un saindēšanos tiešas saskares gadījumā, kaitējot jūras ekosistēmām un bioloģiskajai daudzveidībai un apdraudot vietējo saimniecisko darbību, piemēram, zveju, dabas resursu ieguvu un atjaunojamās enerģijas ražošanu spēkstacijās.

2019. gada 20. februārī Briselē notikušajā kolokvijā par jūrā neeksplodējušās municijas radītajām problēmām tika pausta nepieciešamība pēc ciešākas sadarbības, bet starptautiskajai sabiedrībai diemžēl joprojām trūkst ticamas informācijas par apglabātās municijas apjomu, veidiem un atrašanās vietām,



## UZZĪNAI

“Interreg” Baltijas jūras reģiona programma 2011.–2014. gadā nodrošināja finansējumu ķīmiskās munīcijas meklēšanas un novērtēšanas projektam (CHEMSEA), atbalsta projektiem lēmumu pieņemšanai par jūrā nogremdētajiem ieročiem 2016.–2019. gadā (DAIMON) un 2019.–2021. gadā (DAIMON 2) kopsummā par 10,13 miljoniem eiro (no kuriem 7,8 miljoni eiro jeb 77% tika piešķirti no Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzekļiem). Šo projektu ietvaros tika pētīta nogremdētās munīcijas atrašanās vieta, saturs, stāvoklis un reakcija uz Baltijas jūras apstākļiem, kā arī pārvaldes iestādēm tika nodrošināti lēmumu pieņemšanas instrumenti un apmācība par tehnoloģijām, ko izmanto riska analīzei, kaitējuma novērtēšanas metodēm un ietekmes uz vidi novērtējumam.



Pētījumi “Interreg” programmas ietvaros.

tāpat trūkst pētījumu par Baltijas jūras gultni un nav panākta vienprātība par pašreizējo situāciju attiecībā uz municiju, tās radīto konkrēto apdraudējumu un šīs problēmas iespējamajiem risinājumiem.

Eiropas Parlaments pauda nožēlu, ka nekas no 8,8 miljoniem eiro, kas piešķirti no Eiropas kaimiņattiecību instrumentam paredzētajiem līdzekļiem, netika Baltijas jūras reģiona “Interreg” programmas ietvaros izmantots projektiem DAIMON vai DAIMON 2, un aicina Eiropas Komisiju mudināt visas attiecīgās ES aģentūras un iestādes, tostarp Eiropas Aizsardzības aģentūru, likt lietā visus pieejamos resursus un nodrošināt, ka šī problēma tiek atspoguļota visās attiecīgajās ES politikas jomās un plānošanas procesos, tai skaitā Jūras stratēģijas pamatdirektīvā un Jūras drošības stratēģijas rīcības plānā. EP aicina Baltijas jūras reģiona “Interreg” programmu izmantot no 2021. līdz 2027. gadam, lai turpinātu finansēt projektus CHEM-

SEA, DAIMON un DAIMON 2, kas ir palīdzējuši izpētīt pašreizējo situāciju Baltijas jūrā. EP norāda, ka NATO jau ir rikojušies attiecībā uz municiju, kas izmesta Baltijas jūrā, un aicina ES dalībvalstis un iestādes atbalstīt šos centienus nacionālā un starptautiskā līmenī. Tāpat EP mudina starptautisko sabiedrību rīkoties sadarbības un patiesas solidaritātes garā, lai pastiprinātu nogremdētās munīcijas uzraudzību, mazinātu iespējamos riskus jūras videi un darbībām jūrā. Ir ļoti svarīgi, lai visas valstis, kuru rīcībā ir klasificēta informācija par municijas nogremdēšanu un tās precīzu atrašanās vietu, steigami deklasificētu šo informāciju un darītu to pieejamu skartajām valstīm, Komisijai un Eiropas Parlamentam. Līdz šim jautājumu par jūrā nogremdēto parasto un ķīmisko municiju risina NATO, kurai ir atbilstoši rīki un pieredze, lai veiksmīgi novērstu šo problēmu, bet EP uzsver, cik liela nozīme ir zinātniskajiem pētījumiem, efektīvai datu apmaiņai un brīvai informācijas piekļuvei.



## SAUSAIS ATLIKUMS

2021. gada 22. aprīlī EP pieņēma rezolūciju, bet pagaidām pietrūkst skaidrības, kā to visu īstenot, jo nav kopīga skatījuma uz šo Baltijas jūras problēmu. Vieni pauž viedokli, ka notikušajā vainojama Vācija, kurai arī vajadzētu uzņemt galveno atbildību, citi vaino ASV un Apvienoto Karalisti par kara munīcijas, tai skaitā arī ķīmiskā bruņojuma nonākšanu Baltijas jūrā, vēl citi uzskata, ka tas ir Eiropas Savienības atbildības jautājums. Kā milzīga problēma tiek minēts naudas trūkums, bet visa pamatā tomēr joprojām ir informācija, kas, lai gan it kā atslepenota, joprojām paliek slepena.

ANO Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija (UNESCO) uzsver, ka zinātnei nav izdevies novērtēt cilvēku darbību kumulatīvo ietekmi uz okeāniem un to sekas piesārņojuma, karsēšanas vai paskābināšanas ziņā.

“Pasaulē okeāni un jūras aptver vairāk nekā 70% no mūsu planētas, bet mēs esam izpētījuši mazāk par 5% no šīs ūdens teritorijas, tāpēc, neskatoties uz okeānu lielo nozīmi mūsu planētas drošībā, mums joprojām nav pietiekami daudz zināšanu par okeāniem,” uzsvēra UNESCO ģenerāldirektore Odrija Azulē.■

Sagatavoja Anita Freiberga



# JŪRAS DZELME SLĒPJ VĒSTURES LIECĪBAS

**Jūrmalas pilsētas muzejs ir pirmais Latvijā, kas sāka zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma apzināšanu un pētniecību. Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī, Latvijas ezeros un upēs noorganizētas vairāk nekā 200 ekspedīcijas, iegūstot vērtīgus zemūdens priekšmetus.**

Zemūdens arheoloģijas pētījumi Jūrmalā sākās astoņdesmito gadu beigās, kad jūrmalnieks Voldemārs Rains izveidoja sabiedrisko grupu SELA (senās laivas). Grupas dalībnieki – ūdenslīdēji, inženieri, vēsturnieki un citu profesiju pārstāvji, kas aizrāvušies ar zvejniecības un kuģniecības vēstures pētīšanu.

## SAŅEM ATĻAUJU NO ČEKAS

“Mūsu komanda kuģu vraku apzināšanu sāka jau 1989. gadā, kad Atmosdas laikā bija iespējams iegūt atļauju no Valsts drošības komitejas par izbraukšanu Baltijas jūrā un niršanu uz nogrimušajiem kuģiem,” stāsta Voldemārs Rains.

1990. gadā SELA un Jūrmalas pilsētas muzejs noslēdza sadarbības līgumu par zemūdens vēstures izpētes darbu. Noorganizētas vairākas izstādes “Leģendas un mīti – ko slēpj Latvijas ezeri”, “Reportāža no dzelmes”, “Pēdas ūdenī” un “Kuģa ceļš”. Ar laiku entuziastu grupa pārveidojās par Jūrmalas muzeja Kuģniecības vēstures nodaļu, vēlāk – par Zemūdens arheoloģijas centru. 2004. gadā muzeja paspārnē sāka darbu Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma asociācija.



Atradums Dzirciema ezerā.

## IZSTĀDA VRAKU DETAĻAS

Pēc Jūrmalas muzeja otrās rekonstrukcijas kārtas radās iespēja izveidot vēl nebijušu izstādi “Kuģi dzelmē”, kuras mērķis bija parādīt, cik pilni ir Baltijas jūras Latvijas teritoriālie ūdeņi ar nogrimušu kuģu atliekām, kuras noslēpumainas padara jūras dibenā klejojošie sanesumi, smiltis un mainīgie laika apstākļi.



Muzeja galvenā krājuma glabātāja Inese Helviga un galvenais zemūdens vēstures speciālists Voldemārs Rains šo izstādi veidoja kā eksperimentu, kur izmantoja vizuālos skaņas efektus. Ekspozīcijā tika demonstrēti ar kuģniecību Baltijas jūrā saistīti priekšmeti, kas datēti no 11. gadsimta līdz pat mūsdienām. Bija izstādītas kuģu vraku daļas, detaļas un aprīkojums, kuģu apkalpju sadzīves un personiskās lietas.



Nirēju komandas izceltie priekšmeti.

Uz planšetēm apskatei bija izvietoti lielformāta attēli, kas parādīja kuģus virs un zem ūdens un vēstīja par vraku zemūdens apsekošanas norisēm. Shematiski bija attēlotas kuģu kapsētu vietas Baltijas jūras Latvijas piekrastē un kuģu nogrimšanas galvenie iemesli. Daļu no šīs ekspozīcijas tagad var apskatīt gan Jūrmalas pilsētas muzejā, gan Jūrmalas Brīvdabas muzejā.

## VISDRAUDĪGĀKAIS IR KOLKASRAGS

Rains stāsta, ka viņa pirmais atrastais un identificētais zemūdens vēsturiskais objekts Baltijas jūrā bijis vācu tvaikonis – transporta kuģis “Elbing III”. To viņš uzgājis, vadoties pēc Sikraga zvejnieku sniegtās informācijas. Tas nogrimis, uzskrienot uz mīnas 1941. gadā Irbes jūras šaurumā pusotru kilometru no krasta.

Kā savdabīgu atradumu pētnieks min baltmetāla traukus un galda piederumus, kas pēc speciāla pasūtījuma darināti Valsts Ķemeru viesnīcai ap 1934. gadu. Tos viņš atradis Melnezerā, kas atrodas starp Jaunķemeriem un Ķemeriem. Trauki atradušies ūdenī, zem dūņu slāņa. Nav gan



Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma ekspozīcija.





Jūrmalas muzeja izstāde "Kuģi dzelmē" 2015. gadā.

kuģinieku bojāeju. Reizēm kuģu fragmenti tiek atrasti ne tikai ūdenī, bet arī krasta smiltīs.

## NELABPRĀT ATDOD LAUPIJUMU

Rainu saista un interesē no paaudzes uz paaudzi nodotās leģendas, atmiņas un liecības par Baltijas jūrā nogrimušajiem dažādu laikmetu kuģiem. Baltijas jūra gan nelabprāt atdod savu laupījumu. Reti ir gadījumi, kad tā izsviež krastā avarējuša kuģa atliekas vai priekšmetus.

Rains uzskata, ka Baltijas jūras ūdeņos guļ tūkstošiem nozīmīgu vēstures liecību, kuru atklāšana un pētīšana sniegtu daudz atbilžu par iztrūkstošajiem vēstures posmiem. Tāpēc viņš jūtas gandarīts, ka viņa komandai teju katru gadu ir iespēja vēstures grāmatā ierakstīt ko jaunu. Viņaprāt, interesants ir nevis pats priekšmets, bet gan vēsture, kas ar to saistīta.

Pirms kāda laika Zemūdens arheoloģijas centram izveidojusies sadarbība ar



Priekšmeti no nogrimušā vācu tvaikoņa "Elbing III".

īsti zināms, kāda iemesla dēļ priekšmeti nogremdēti.

Zemūdens arheologs atklāj, ka visdraudīgākais un jūras upuriem bagātīgākais ir Kolkasrags, kas daudzu gadsimtu laikā kļuvis par vienu no lielākajām kuģu kapsētām Baltijas jūrā. Tas ir apvīts daudziem traģiskiem nostāstiem par kuģu un

Stokholmas jūras arheoloģijas institūtu. Kopā ar viņiem iecerēts izpētīt vrakus, starp kuriem, iespējams, ir kāds no desmit Zviedrijas admirāļa Klāsa Larsona Fleminga vadītās eskadras buriem, kas 1625. gadā stiprā vētrā pie Kolkasraga avarēja un vēlāk nogrima Kurzemes piekrastē.■



# PAZAUDĒTĀ PASAULE

## STĀSTI PAR ZEMŪDENS NOSLĒPUMIEM

1913. – 1914. gadā notika pirmie zemūdēns vēsturiskie pētījumi Latvijā. Pēc nostāstiem zināms, ka Krievijas armijas atvaļinātais virsnieks I. Gartongs, kam piederēja Ziemupes muiža, bija dzirdējis, ka Baltija jūrā pie Ziemupes netālu no krasta zem ūdens atrodas lielgabali. I. Gartongs sāka meklējumus un ieradzija jūrā apmēram 110 metru no krasta triju metru dziļumā 15–20 lielgabalus. Bet tālāk, 400 metru attālumā, bija redzams masīvs burinieka dibens un kuģa enkurs. Ievācot informāciju, bijušais virsnieks noskaidroja, ka tās, iespējams, ir atliekas no L. Goļeņiščeva-Kutuzova eskadras karakuģa “Moskva”, kas nogrima 1758. gadā. Šajā katastrofā gāja bojā 98 jūrnieki, kurus apbedīja piekrastes kapos. Ar Liepājas glābšanas biedrības palīdzību turpinot pētījumus, I. Gartongam 1913. gadā izdevās izcelt no jūras lielgabala stobru ar uzrakstu “Voronež”. Viņš uzzināja, ka līdz 1900. gadam arī vietējie zvejnieki tajā pašā vietā izcēluši vienu bronzas un dažus čuguna lielgabalus. Neatļaidīgais virsnieks 1914. gada jūnijā atsāka zemūdēns izpētes darbus. Pirmajā mēģinājumā ar tvaikoņa “Libava” palīdzību tika izcelti trīs lieli un divi mazi čuguna lielgabali, bet pēc desmit dienām no jūras izcēla vēl vienu mazu lielgabalu. Drīz sākās 1. pasaules karš, kura laikā vērtīgos arheoloģiskos atradumus pazaudēja, bet par linijkuģa “Moskva” vraku aizmirsā.



Jau padomju laika norietā, 1989. gadā, sākās Baltijas jūras zemūdēns un piekrastes vēstures apzināšanas darbi, kas palīdzēja sistematizēt un pārbaudīt informāciju par mūsu zemūdēns kultūrvēsturisko mantojumu. Ziemupes zvejniekus brīdināja par burinieka “Moskva” vraku un lūdza paziņot, ja to ierauga. 2000. gadā no vietēja zvejnieka Edgara tika saņemta informācija, ka netālu no Ziemupes krasta triju metru dziļumā jūrā patiešām ir redzamas kuģa atliekas. Lai gan jūra stipri viļņojās, akvalangisti apsekoja šo vietu un konstatēja, ka atradums varētu būt kuģa “Moskva” vraka daļa. Pēc 86 gadiem vraks atkal bija izniris no nebūtības. Tā arhīva dati un zvejnieku stāsti palīdzēja atgriezties pie 1913. – 1914. gadā iesāktajiem zemūdēns vēsturiskajiem pētījumiem Latvijā.

Šis un daudzi citi gadījumi pamudināja mūs, zemūdēns arheologus, savādāk paskatīties uz zvejnieku folkloru – nostāstiem un leģendām un izvērtēt to lomu mūsu darbā. Pirmo burinieku pie Plienciema parādīja zvejnieks V. Dreimanis, kurš vēl pastāstīja par diviem kuģu vrakiem uz sēkļa iepretim Plienciemam.



Vēlāk ar Kešterciema zvejnieka I. Raginska palīdzību apsekojām sēkli un atrādām zem ūdens unikālu dabas veidojumu – morēnas krauju un piecus senus enkurus. Arī pirmo burinieku jūrā pie Kolkas bākas mākslīgās saliņas palīdzēja atrast bijušais bākas uzraugs A. Sopronuks, kurš bieži zvejoja tajā rajonā.

Sadarbība ar zvejniekiem un piekrastes iedzīvotājiem bija veiksmīga. Piemērs tam ir tā dēvētais “Vates vraks” pie Jaunciema. Tas bija pirmais vācu kara transportkuģa vraks, atrasts pēc Sīkraga zvejnieka V. Priedes informācijas. Kuģi “Elbing-III” atrada 1995. gadā desmit minūšu laikā: zvejnieks, sēžot laivā, vienkārši parādīja jūrā ar pirkstu – tas ir šeit. Tagad šis viegli pieejamais vraks ir viens no populārākajiem nirēju apskates objektiem. Bet “Elbing-III” glabā savus noslēpumus un rada jaunas leģendas. Kuģis gāja bojā 1941. gadā, kad mēģināja apiet mīnu laukus Irbes šaurumā, tomēr uzskrēja uz mīnas. Pēc sprādziena jūra krastā izskaloja gan jūrnieku mirstīgās atliekas, gan lielā daudzumā vati, kas bija kuģa vrakā. Pēc tās vraks arī dabūja savu iesauku. Kuģa apsekošanas laikā atrastie trauki ar izskrāpēto kāškrustu, kā arī zelta priekšmeti padarīja nogrimušo kuģi vēl noslēpumaināku. Kam un kāpēc vajadzēja iznīcināt nacistu simboliku uz trauku pamatnēm? Vai zelta atradumiem var būt turpinājums? Neveiksmīgie joki avīzes korespondenta klātbūtnē par to, ka, iespējams, “Elbing-III” kravā vedis daļu no Dzintara istabas (jo rodas versija, ka vate vajadzīga kā pakojamais materiāls, lai nesabojātu kastēs ievietotos Dzintara istabas eksponātus), nospēlēja savu lomu, avīzē parādījās raksts par tādu iespēju, un nirēju skaits uz vraku strauji pieauga. Bet šis vraks nav izņēmums, gandrīz katram ir sava leģenda.

Cilvēku radītā vēstītāja folklorā glabā vēl daudzus noslēpumus, kas var palīdzēt zemūdens arheologu darbā. Pieredze rāda, ka vajag atmet folkloras skaistāko, teiksmaināko daļu un iedziļināties būtiskajā. Folkloras materiālus, īpaši nostāstus, teikas un leģendas, mēs izmantojam kā zemūdens pētījumu organizēšanas sastāvdaļu. Tie jāapstrādā un jāņem nost viss, kas traucē darbam. No saņemtās ziņas paliek tikai kādi pieci, labākajā gadījumā desmit procenti vērtīgas informācijas, ko hidroarheologs var izmantot. Zemūdens darbi diktē savus nosacījumus, īpaši mūsu ūdeņos: slikta redzamība, auksts ūdens, straumes, dziļums, bieži liels dūņu vai smilšu slānis u.c. Atklātā jūrā dažu minūšu laikā var pārsteigt vētra. Nirējs ir pakļauts gaisa padeves ierobežojumam, ir problēmas ar spiedienu utt. Tas viss prasa ļoti nopietnu sagatavošanos darbam un pilnīgu atdevi, kur viss ir pakļauts mērķa sasniegšanai.

Jūrniekiem un zvejniekiem no paaudzes uz paaudzi pāriet nostāsti par kuģu kapsētām ar neskaitāmiem dārgumiem, bez vēsts pazudušiem kuģiem, dreifējošiem buriniekiem bez apkalpes jeb “klīstošajiem holandiešiem”, par jūras spokiem, kuģu rīmām un citiem zemūdens briesmoņiem. Tādi stāsti varēja izrotāt zvejnieku un jūrnieku ikdienu – ciņu ar jūru par iztiku un bieži arī par dzīvību. Mūsu uzdevums ir atklāt šos noslēpumus.



Ar citu mērķi pa jūras katastrofu pēdām iet dārgumu meklētāji, kuri bieži neatrod neko, vēl ļaunāk – paši iet bojā, tā arī neko neuzzinājuši par jūras dzelmes noslēpumiem. 2001. gadā uz Kolkasragu atbrauca vācu ūdenslidēju grupa no komercfirmas “Explorer diving”, lai meklētu zeltu, kas pēc nostāstiem atradās uz zviedru admirāļa Fleminga desmit kuģiem, kuri 1625. gadā nogrima pie Kolkasraga. Vecie Kolkas zvejnieki Aleksandrs un Augusts Zvirgzdiņi 1989. gadā stāstīja, ka jau 1939. gadā Kolkā bija ieradušies zviedri meklēt dārgumus no šiem kuģiem, taču palikuši ar tukšām rokām. Arī šoreiz vācu dārgumu meklētājiem nepaveicās: tā kā viņi ignorēja mūsu likumu “Par kultūras pieminekļu aizsardzību”, tad bija spiesti pamest Latviju. Ne tikai avantūristiem, bet arī vēsturniekiem nedod mieru zemūdens noslēpumi.

Pētījumu objekti ir sadalīti pa grupām. Pirmo grupu veido informācija par nogrimušajiem kuģiem. Otro grupu pārstāv kara atribūti – lidmašīnas, tanki, kara tehnika, municija, maskēti bunkuri, štābi, kosmosa novērošanas stacijas, zemūdens tuneļi un daudz kas cits. Liepājas Karostas pētījumi vien devuši daudz materiāla vēsturniekiem. Trešā grupa aptver pārējos zemūdens objektus, sākot no reāliem vēsturiskiem objektiem, piemēram, ezerā pie Ēdoles vai Daugavā, un beidzot ar fantastiskiem meklējumiem, tādiem kā zemūdens briesmonis Cieceres ezerā, par ko nostāstus atstājusi kāda vietējā iedzīvotāja. Diemžēl lielākā daļa no folkloras mantojuma saistībā ar vēsturiskiem zemūdens objektiem nav pierakstīta. Ekspedīcijās, kas notiek katru gadu, ir ievākts uzziņas materiāls, un tādā veidā apstrādāta visa Kurzemes piekraste no Lietuvas robežas līdz Jūrmalai.

Dārgumu tēma arheologiem nav aktuāla. Uz tās attīstās un plaukst tūrisma industrija ar maršrutu, seno karšu un dažāda veida faktu pārdošanu. Iemesls tam ir informācija, ka zem ūdens atrodas dārgumi 600 miljardu dolāru vērtībā. Tikai uz viena kuģa – britu fregates “Sussex”, kas nogrima 1694. gadā Vidusjūrā, varēja atrasties dārgumi par vairāk nekā 2,5 miljardiem. Karību jūras reģionu ne velti sauc par zemūdens Eldorado, tur tikai uz viena nogrimuša kuģa, spāņu burinieka “San-Roke”, kura vraku atrada ar pavadoņa palīdzību, zelta kravas vērtība ir divi miljardi dolāru, bet tālākie darbi tika apturēti, ņemot vērā zemūdens darbu augstās izmaksas. Tajā pašā reģionā atrasti vēl 20 spāņu galeoni, kas arī gaida savu kārtu. Pie Čīles krastiem, Arauko līcī, atrasts spāņu galeons “San-Huan de Djos”, kas veda sudraba un zelta kravu par pieciem miljardiem dolāru. Cipari iespaidīgi. Mēģinājumi saglabāt tāda veida informāciju slepenībā radīja nepatīšas ziņas un leģendas, vai nu lai nopelnītu, vai novērstu uzmanību no istā objekta.

Līdzīgs process notiek arī pie mums. Padomju laikā materiālo vērtību meklējumu tiesības bija tikai valsts iestādēm VDK stingā uzraudzībā. Šīs darbības rezultāti guļ arhīvos, ar tiem iepazīstas tikai izredzētie, un diez vai kādreiz mums, arheologiem, tie būs pieejami. PSRS laikā vēsturnieki nevarēja brīvi



## JŪRA, VIDE, DZELME

pētīt zemūdens objektus, arī iekšzemes, jo ne tikai jūra bija "slēgta". Padomju varu maz interesēja Latvijas senvēsture un krasta smiltīs apslēptie burinieki, tāpēc kaut kas tomēr ir palicis arī mums, ko pētīt.

Jau vairākas vēsturnieku paaudzes moka jautājums, kādi kuģi bija kuršiem, kur bija kuršu ostas vietas, kuģu būvētavas, apmetnes, kur viņi varēja noslēpties un atpūsties, salabot savus kuģus, nemanāmi novērot ienaidniekus un laupījuma tuvošanos, lai negaidīti uzbruktu? Lielākā daļa latviešu, lībiešu u.c. folkloras jau ir savākta un apstrādāta, bet tā diemžēl nesniedz atbildes uz šiem jautājumiem. Jūrā kuģu meklējumi galvenokārt balstās uz nostāstiem, kas nav vecāki par 300 gadiem. Gandrīz katram zvejniekam ir zināmas vietas – "ķērēji", kur var pazaudēt tīklus. Ir zvejnieki, kam zināmas un iezīmētas (pēc eholotes datiem) vairāk nekā 800 tādas vietas. Tie var būt kuģu vraki, enkuri, lielas bojas, akmeņi, konteineri u.c. Ja vietai dots nosaukums ar vraka vārdu, tur ir vraks. Zemūdens arheoloģijas centra kuģu vraku reģistrā ir aptuveni 500 kuģu vraku, bet diemžēl Zemūdens arheoloģijas centrā nav speciālista, kurš varētu atlasīt leģendas, teikas, nostāstus, tos apkopot un papildināt ar rakstiskiem vēsturiskiem avotiem. Pašlaik šo uzdevumu pilda Latvijas Kultūras akadēmijas speciālisti un studenti, bet tikai par Latvijas ezeriem.

Mēs strauji zaudējam mūsu pagātnes liecības un tradicionālo dzīvesveidu, tāpēc nacionāla jūras muzeja izveide varētu sekmēt zvejniecības, jūrniecības tradīciju un zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšanu.■

Voldemārs Rains

("Latvijas jūrniecības gadagrāmata", 2007. gads)



# NOPIETNAS PROBLĒMAS UZTVERT MAZLIET AR SMAIDU

**“Tāpat kā viens ārsts nevar reizē būt pediatrs un zobārsts, arī katram advokātam ir sava specializācija. Mana ir tā dēvēto balto apkaklišu lietas, jo vairumā gadījumu aizstāvu cilvēkus, kas saistīti ar saimnieciskiem un ekonomiskiem noziegumiem. Domāju, ka klienti mani izvēlas, vērtējot tieši profesionalitāti: ja ar kādu par kaut ko vienojos, tad šis cilvēks var būt pilnīgi drošs, ka viss notiks tā, kā tam jānotiek, jo mani nekad neviens nepārpirks, nesākšu strādāt pretēji klienta interesēm un nebūs nekādas informācijas noplūdes,” par sevi saka advokāts SAULVEDIS VĀRPIŅŠ.**

Atslēgas vārdi teiktajā ir uzticēšanās un profesionālisms. Tas attiecas ne tikai uz Saulveža Vārpiņa amata pienākumiem, bet arī uz viņa hobiiju. “Tu nevari nirt kopā ar cilvēku, kuram nevari uzticēties. Savulaik mani niršanā apmācīja nu jau par leģendu kļuvušais zemūdens arheologs Voldemārs Rains. Bija reizes, kad tumsā zem ūdens viņš mani pat pieturēja pie rokas, un tas ir svarīgi, kamēr apgūsti niršanas pamatus. Pie Slokas ir tāds Melnezers ar kūdrainu pamatni. Kad ienirsti, tur ir pilnīga tumsa, apkārt kūdras putra, un tieši šādos apstākļos Voldemārs mani pieradināja pie domas, ka no tā visa nav jābaidās.



Advokāts Saulvedis Vārpiņš.

Nirstot ir svarīgi apzināties, ka kāds tevi pieskata. Iznirst un paskatās, ja burbuliņi nāk, tātad ar otru viss ir kārtībā. Jābūt pārliecinātam par otru cilvēku un jābūt savstarpējai uzticībai. Un, ja tu kaut ko nezini, tas noteikti ir jāpasaka, lai otrs ar to varētu rēķināties, viņam par tavām prasmēm un iespējām ir jāzina viss.”

Tas pārsteigtu, ja Latvijā kāds nebūtu tuvās attiecībās ar jūru, bet katram cilvēkam šī tuvība, protams, izpaužas savādāk. Arī Saulvedis Vārpiņš ar jūru esot senos draugos. “Tēvs bija jūrnieks, zvejnieks, kolhozu laikos gāja Atlantijas zvejā. Tas bija līdz brīdim, kad tēvu pieķēra ar kontrabandu – japāņu šifona lakatiņiem un saliekamajiem lietussargiem, mohēras dziju un, iespējams, vēl





kaut ko, kas tolaik pie mums bija deficīts. Viņa tāljūras zvejnieka gaitas līdz ar to bija galā, bet manas attiecības ar jūru tāpēc vien nebeidzās,” atceras Vārpiņš. “Dzīvojot Engurē, no jūras un jūras darba biju tik ļoti ietekmējies, ka pēc astotās klases stājos Rīgas jūrskolā, lai mācītos par jūrnieku, taču matemātikas dēļ neizturēju konkursu. Otra problēma varēja būt krievu valoda, jo biju jūrmalas ciemata zēns, tāpēc krievu valoda tolaik man nebija tik raīta. Vidusskolas laikā savu izvēli mainīju, arī tēvs centās atrunāt no domas par jūrnieka profesiju un daudz stāstīja par savu dzīvi. Viņa stāsti par darbu jūrā bija visai skarbi: tur gāja bojā cilvēki un kuģi, tāpat cieta arī ģimenes dzīve. Reizēm tēvs mājās pārrādās tikai uz mēnesi un tad atkal uz četriem mēnešiem vai pusgadu bija projām jūrā.

Pirmajā mirkli šķietami neveiksmīgā stāšanās jūrskolā bija visai liktenīga. Visu kārtīgi pārdomāju un aizgāju pavisam citā virzienā – kļuva par juristu, un to ne mirkli neesmu nožēlojis. Katram darbam ir sava specifika, un tā, kas ir jurista darbam, man ļoti patīk, tajā strādāju ar sirdi.”

**– Lai kādu ceļu esat izvēlēties, taču, kā tai dziesmā dzied – “pie jūras dzīve mana, tāds liktens man ir lemts”, esat jūrā, un ne jau uz jahtas zem baltām burām, bet ar smagu ekipējumu dodaties zem ūdens. Tas varētu būt grūti un bīstami. Kā līdz tādai dzīvei nonācāt?**

– 2002. gadā radio “Skonto” rīta intervijā dzirdēju par kādu cilvēku, kurš komentēja situāciju ar ārvalstu kuģi un nirējiem, kuriem, lai aizsargātu jūrā esošās kultūrvēsturiskās vērtības, mūsējie nav ļāvuši nirt uz kuģu vrakiem. Leinterešajos par šo sižetu un cilvēku, kuru intervēja, piezvanīju uz radio, un tur man iedeva Voldemāra Raina kontaktus. Sazvanījāties, sākām tikties un runāt par jūras arheoloģijas lietām. Sapratu – lai nirtu, ir jāapgūst nepieciešamās prasmes un jāiegūst licence, ko arī nekavējos darīt, tāpēc jau 2002. gadā varēju sākt nirt. Mans pirmais skolotājs bija niršanas instruktors, bet pēc tam ļoti, ļoti intensīvi nirām kopā ar Voldemāru Rainu, kurš, ja nemaldos, līdz pat šim laikam Latvijā ir vienīgais licencētais zemūdens arheologs. Soli pa solim viņš mani apmācīja, un es ieguvu prasmes arī arheoloģijā: kā jāskatās, kā vispār kaut ko var atrast, ko drīkst un ko nedrīkst zem ūdens aiztikt. Esmu niris arī siltajās jūrās, kur krāsainas un skaistas zivtiņas, koraļļi un vēl cita eksotika, bet man tomēr patīk un saista mūsu tumšie un aukstie ūdeņi. Mūsu jūrā redzamība ir ārkārtīgi slikta, tomēr te ir interesanti.

**– Jūs nirstat aukstos ūdeņos, kur faktiski nekas nav redzams, kas tur par kaifu?**

– Nu jā, kas tur par kaifu? Jāpadomā, kā atbildēt. Vienā vārdā to īsti nepateiksi. Jebkura ieniršana ir atrašanās pilnīgi citā vidē, tu esi viens ar sevi un viens ar dabu. Šajā brīdī tikai pats esi par sevi atbildīgs, ja izdarīsi kaut ko nepareizi, ja kļūdsies, tad tas būs tavs liktenis. Pēc visiem noteikumiem drīkst nirt tikai divatā, lai otrs var tevi nodrošināt, ja kas atgadās. Un tomēr arī tad, ja tu nirsti ar kādu kopā, sliktā redzamība mūsu ūdeņos tāpat neļauj otru saskatīt.



Visi, kas Latvijā nirst, formāli pārkāpj šo noteikumu tā vienkāršā iemesla dēļ, ka apstākļi neļauj to ievērot, tāpēc katrs pats uzņemas risku un katrs pats par sevi ir atbildīgs. Un man tas der.

Vēl gandarījumu dod atradēja prieks. Latvijā sagatavo arheologus virszemes pētījumiem, bet reizēm ar to vien nepietiek. Piemēram, vēstures zinātnu doktors un arheologs Juris Urtāns vienmēr interesējas ne tikai par kādu vēsturisku objektu krastā,

bet arī par tam pieguļošo ūdenstilpi, vai arī tur nav kas interesants atrodams, un tad viņš aicina palīgā nirējus. Daudz esmu darbojies kopā ar arheologiem. Ļoti bieži mūsu ezeros redzamība nav nekāda, un tomēr, ja tu tur neko neredzi, bet izdodas atrast kādu senu, pat pie-

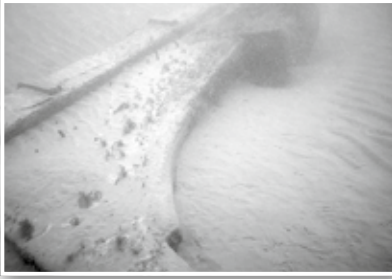


cus tūkstošus gadu vecu cilvēka kaulu, kādu priekšmeta lausku vai vēl ko tamlīdzīgu, kas vēsturniekiem ir ārkārtīgi svarīgs artefakts, tu gūsti gandarījumu, jo redzi savam darbam rezultātu.

**– Lai nirtu, noteikti ir vajadzīga gan laba fiziskā kondīcija, gan laba veselība. Vai nirējam ir nepieciešamas arī kādas īpašas rakstura iezīmes?**

– Spēja saglabāt mieru un novērtēt situāciju. Pie mūsu nelielajiem dziļumiem, kas vidēji ir desmit metru, laika limits vienai ieniršanai ir aptuveni stunda. Tomēr gaisa patēriņš ir atkarīgs no tā, cik intensīvi cilvēks elpo un kustas. Piemēram, pavisam nesen strādājām kopā ar arheologiem un nirām Ķīšezerā pie Bulduru pilskalna, kur kādreiz bija Sužu armijas daļa, jo gribējām paskatīties, kas varētu būt zem ūdens pilskalna tuvumā. Par nelaimi ezers pašlaik ir tā aizaudzis, ka nekas cits neiznāk, kā tikai pēršanās pa zālēm. Un šādās reizēs gaisa patēriņš ir ļoti liels, jo nevari mierīgi papildēt, visu laiku jācinās ar zālēm.

Nirstot visu laiku ir jākontrolē, kāds ir spiediens, cik daudz gaisa palicis, ko parāda speciāli manometri. Ņemot vērā dziļumu, kādā esi ieniris, ar laiku saproti, cik lielai gaisa rezervei jābūt, lai varētu iznirt. Ļoti svarīgi apzināties, ka viens ir tas, ko tu aprēķini, cik būs vajadzīgs gaiss, lai paceltos, bet otrs ļoti svarīgs moments ir rēķināties, ka var gadīties kāda ekstrēma situācija. Piemēram, tu iepinies tīklos. Vienreiz arī man ir gadījies iepīties tīklos, jo peldot nevar redzēt, kas ir priekšā, un pēdējā brīdī ieraugot tīklu, nobremzēt vairs nevari, ūdenī nav bremžu, un tu esi tīklā iekšā. Tieši tāpat kā zivs, arī nirējs sapinas tīklā. Ja tas notiek ezerā, arī redzamība pilnībā zūd, jo dūņas ceļas uz augšu un



Detalja un enkurs no Ulmales vraka (franču trīsmastu barka "Le Tage" no Haiti bija devusies uz Līvavu (Liepāju), vedot sarkankoka kravu. Kad kuģis bija jau tuvu Liepājai, naktī no 1894. gada 23. uz 24. oktobri tas iekļuva lielā vētrā, un spēcīgie Kurzemes piekrastes vēji to aiznesa tālu no iepriekš noteiktā kursa. Vētras mētātā kuģa korpusā radās caurums, un galu galā burinieks tika uzņemts uz sēkļa Ulmalē. Šajā vietā ir daudz viltīgu akmeņainu sēkļu un ne viens vien kuģis šeit beidzis savas aktīvās gaitas. Uzzinot par notikušo, Rīgas un Liepājas ostas vadība aizsūtīja divus kuģus palīgā "francūzīm". Glābējiem izdevās noņemt burinieka kravu un izglābt kuģa komandu.

## **stāstīja, cik emocionāli smags ir šāds pasākums.**

– Psiholoģiski, protams, tas varētu būt smagi, bet – kā labāk paskaidrot, lai teikto nepārprastu? –, ņemot vērā profesionālā darba specifiku, man psiholoģiski tas nebūtu tik smagi, jo, pildot darba pienākumus, kad strādāju par izmeklētāju, nācās braukt arī uz notikuma vietām, tāpēc esmu pietiekami daudz redzējis un piedzīvojis, tai skaitā nācies saskarties ar nāvi un redzēt liķus. Tas

visu vēl vairāk saduļķo. Tādās reizēs ir jābūt absolūti mierīgam: aizver acis, sameklē nazi un lēnā garā sāk griezt sevi no tīkla laukā. Šajā brīdī nedrīkst steigties, nedrīkst stresot vai darīt ko tādu, kas palielina gaisa patēriņu. Ja balonā gaiss būs palicis minimāli, tu vari arī nepagūt atbrīvot sevi no tīkla.

## **– Jūsu balonā kādreiz ir aprūcies gaiss?**

– Vienu reizi man tā ir gadījies, kad strādājām kopā ar arheologiem un nirām Užavas upes atvarā, kas nebija dziļš, tikai kādi trīs metri. Man no kras-ta padeva balonu, uzliku ekipējumu un ieniru. Zinu, ka gaisam jābūt, bet gaisa nav, balons ir tukšs. Izrādījās, ka, dodot balonu, cilvēks bija neuzmanīgi paņēmis aiz šļūtenes un pārrāvis vienu no savienojumiem. Tā ir vienīgā reize, kad man zem ūdens aprūcās gaiss.

## **– Jūs jau teicāt, ka daudz strādājat kopā ar arheologiem, varbūt ir vēl kādi īpaši gadījumi, kad vajadzīga nirēju palīdzība?**

– Reizēm cilvēkiem ir nogrimušas lietas, kuras jāpalīdz atrast. Pašam nav bijusi tāda situācija, bet Voldemārs Rains ir piedalījies noslikušu cilvēku meklēšanā, jo tuviniekiem ir svarīgi noslikušo atrast.

## **– Esmu intervējusi Jūras spēku glābējus, kuri piedalījušies noslikušu cilvēku meklēšanā, un viņi**



nav nekas patīkams, bet arī tā ir dzīve. Kādā intervijā jau esmu teicis, ka, lai gan par eksistenciālām tēmām apzināti sāku interesēties brieduma gados, jau sen apjautu, ka miruša cilvēka ķermenis ir tikai un vienīgi pāri palikusī materiālā daļa, kas uz laiku ir bijis dvēseles apgērbs.

**– Līdzīgi kā cilvēki, mūžībā aiziet arī svētvietas un dabas objekti. Jūs esat niris pie Staburaga, par ko daudzi tagad zina tikai no nostāstiem un īsti nesaprot, par ko tad ir stāsts un kur slēpjas tā lielā sāpe, ka kāda klints aizgājusi zudībā. Bet ir ļaudis, kuri uzskata, ka Staburagu kaut kādā veidā vajadzētu celt laukā no ūdens.**

– Esmu niris pie Staburaga, kas latviešu tautas apziņā ir ierakstīts un nostiprinājies kā simbols, varbūt arī kā simbolisks atgādinājums tam, kā daudzām lietām nevajadzētu notikt, un arī tam, ka kultūrvēsturiskas vērtības dažādu iemeslu dēļ var zust.

Ienirstot pie Staburaga, redzamība pilnīgi nekāda, ūdens ir ārkārtīgi duļķains, stipra straume, bet sajūta tur būt ir vienkārši satricēoša, tu pieskaries klintij, un tas dod neizsakāmu gandarījumu. Un tajā pašā laikā neizskaidrojami, bet Staburags manā apziņā ir iespaidies kā viena no baisākajām vietām, kur esmu niris. Neesmu mānīcīgs, bet, iespējams, dīvaino sajūtu rada tas, ka šai latviešu svētvietai savā laikā ir nodarīts kaut kas slihts. Un tā nav tikai mana sajūta.

Kad nirām pie Staburaga, paņēmām gabaliņu no tā. Jāteic, ka skumji, bet klints zem ūdens ir ļoti bojāta, apaugusi ar gliemežiem un pārklāta dūņām, tāpēc nedomāju, ka tagad skats uz Staburagu būtu pievilcīgs. To varētu nosaukt par Staburaga vraku, tad jau labāk, lai Staburags paliek kā mīts. Esmu ļoti priecīgs, ka izdota lieliska grāmata par Staburagu un ka šāds materiāls paliks ierakstīts vēsturē un atstāts nākamajām paaudzēm, jo Staburags bija mūsu tautas svētuma simbols, un vismaz apziņas līmenī to vajadzētu saglabāt.

**– Taču mums ir arī citas vērtības, ko vajadzētu saglabāt kā vēstures liecību. Jūs interesējaties par nogrimušajiem kuģiem Baltijas jūrā. Mūsu jūra esot ar tiem bagāta.**

– Tiešām, mūsu jūra ir bagāta ar nogrimušiem kuģiem, un zinātāji apgalvo, ka to skaits mērāms tūkstošos. Būtībā jau nekas cits interesants mūsu jūrā nav, ko varētu apskatīt, jo jūras gultne ir diezgan vienmuļa. Ja siltajās jūrās ir eksotika un korāļi, tad Baltijas jūrā tie ir kuģu vraki, kas ir interesanti un saglabājušies diezgan labā stāvoklī, protams, kā kurš, bet lielā vairumā tomēr ir labi.

Voldemārs Rains, Dainis Rozītis un es ļoti daudz esam nirusī trijotā, un tad vienā brīdī sapratām, ka zem ūdens ir ārkārtīgi daudz interesantu lietu, par kurām cilvēki neko nezina. Sākām apkopot informāciju un domāt, ko un kā darīt, lai šī informācija neietu zudumā, lai to pienācīgi varētu saglabāt un nodot citiem. Cik varējām, sākām fotografēt un filmēt, protams, amatieru līmenī, bet tomēr viss tika dokumentēts. 2004. gadā mūsu trijotnei pievienojās Ivetta Pazare, Andris Vilks un vēl citi, ar kuriem kopā nolēmām dibināt Zemūdens



Niršana dūņainajos Latvijas ezeros.

kultūrvēsturiskā mantojuma asociāciju, jo vēlējamies pavisam savādāk veidot niršanu, izveidot niršanas kultūru, ja tā var teikt. Un arī lai savu darbību strikti nodalītu no tā saukto melno arheologu aktivitātēm, kuri tolaik visai netraucēti nira un aplaupīja nogrimušos kuģus. Asociācijai bija arī

ideja attīstīt šajā piekrastē zemūdens tūrismu. Daži no vrakiem atrodas pavisam tuvu, kādus simt piecdesmit divsimt metrus no krasta. Kad ūdens ir dzidrs, tos var saskatīt un apskatīt, pat peldot bez speciāla nirēju aprīkojuma. Godīgi sakot, tos, kas atrodas tik tuvu krastam, par vrakiem var dēvēt tikai nosacīti, jo no kādreizējiem kuģiem palicis pāri visai maz, un arī tas, kas palicis, lielākoties ir ieskalots smiltīs. Bet vraki, kas atrodas dziļāk, jau ir labāk saglabājušies un ir interesantāki.

Kad nodibinājām asociāciju, centāmies nirt uz zināmiem vrakiem, fiksējām katra atrašanās vietu un stāvokli, taču katru gadu situācija mainās, jo smiltis staigā. Piemēram, vienā gadā ir redzama vraka viena daļa, bet otrā pavisam kas cits. Viens vraks ir pie Kolkas bākas, ienirstam un priecājamies: paveras ļoti interesants skats, jo atskalots kuģa kakls. Beidzas gaiss, ir jānirst laukā, tāpēc nolemjam atgriezties nākamajās brīvdienās. Kad ienirstam pēc nedēļas, no lieliskā skata vairs nekā, pāri sanestās smiltis un redzams pavisam kaut kas cits.

Tāpat plānojām izveidot karti ar šiem zem ūdens apskatāmajiem objektiem un atkarībā no to stāvokļa, atrašanās vietas un kultūrvēsturiskās nozīmes radīt sistēmu, lai uz tiem varētu nirt. Tuvu krastam un nelielā dziļumā esošos varētu izmantot bērnu un jauniešu niršanas apmācībai, jo tos iespējams apskatīt ar snorkelēšanas aprīkojumu vien. Tādā veidā varētu apgūt niršanas iemaņas un iegūt priekšstatu par to, kā izskatās Baltijas jūras zemūdens pasaule. Uz lielākā dziļumā esošajiem vrakiem ekskursijas varētu vadīt niršanas klubu instruktori. Mūsu asociācija bija gan ieinteresēta vraku saglabāšanā, gan arī vēlējās dot iespēju interesentiem šos vrakus apskatīt. Aktīvi sadarbojamies ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju, kurai nodevām informāciju par visu atrasto vraku atrašanās vietām, aprakstījām vraku tehnisko stāvokli, dokumentējām, kas ir mainījies, un tā sāka veidoties datu bāze.

**– Tad jau kuģu vraku vietas tagad ir labi apzinātas, bet varbūt jūra vēl daudz ko slēpj un intriga saglabājas?**



– Vēl var atrast arī ko pavisam negaidītu. Tieši tāpēc, ka smiltis jūrā staigā, ik pa laikam atklājas kas vēl neredzēts, vēl ir kuģu vraki, kuri atrodas lielākā dziļumā un kurus tik vienkārši nemaz nevar atrast. Līdz šim pats esmu niris līdz trīsdesmit metru dziļumam, kur var ienirt ar parasto saspiesto gaisu, un šajā dziļumā ir pietiekami daudz, ko apskatīt. Laiku pa laikam *uzpeld* kas jauns, un arī šopavasār ir atrasts kāds interesants vraks, bet pats vēl neesmu paguvis to apskatīt. Lielākais savilņojums un gandarījums ir pats atrašanas moments.

## KĀ NORAKA NIRŠANU UN ZEMŪDENS TŪRISMU

– Vai tiesa, ka 2016. gadā valdības pieņemtie lēmumi ir pārvilkuši svītru gan jūsu asociācijas iesāktajam darbam, gan arī niršanai un ūdens tūrismam?

– Plāniem par zem-ūdens tūrisma attīstību Baltijas jūras Latvijas piekrastē svītru pārvilka 2016. gada martā pieņemtie grozījumi Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā un uz šā likuma pamata izstrādātie Ministru kabineta noteikumi Nr. 133 "Noteikumi par niršanu jūrā ierobežotās teritorijās". Ir noticis tas, par ko publiski jau esmu izteicies, proti, ka mēs Latvijā neprotam saprātīgi risināt jautājumus. Ja kaut kas neiet tā, kā vajadzētu, tad visvienkāršākais ir visu aizliegt, nevis risināt pašu problēmu. Tā tas notiek ar neloģiski izvietotajiem stabiņiem Tērbatas ielā, lai it kā veidotu braukšanas kultūru, un līdzīgi ir noticis arī ar niršanas jautājumu sakārtošanu. Neapšaubāmi, niršanu vajadzēja regulēt un bija nepieciešams pieņemt noteikumus gan no drošības viedokļa, jo brauca nirt visi, kam ienāca prātā, nevienu par to neinformējot, gan arī lai vrakus kā kultūrvēsturiskos pieminekļus pasargātu no izlaupišanas. Pirms regulējuma vrakus tiešām izlaupija *melnie* arheologi, nodarot postījumu kultūrvēsturiskajam mantojumam, taču regulēt vajadzēja saprātīgi, ņemot vērā gan citu valstu pieredzi šajā jomā, gan Baltijas jūras specifiku.



Izstrādājot Ministru kabineta noteikumus, amatpersona paņēma sarakstu, ko mēs bijām izveidojuši par kuģu vrakiem, un uz šā saraksta pamata izveidoja sarakstu objektiem, uz kuriem aizliegts nirt, pēc būtības nemaz neizvērtējot, vai visiem šiem vrakiem patiešām ir kultūrvēsturiska nozīme. Piemēram, Jūrkalnē kādus pārsimt metrus no krasta divu triju metru dziļumā ir vraki, kuriem





nav nekādas kultūrvēsturiskas nozīmes, tie varētu būt nogrimuši zvejas kuģi. Šos vrakus varētu izmantot nirēju apmācībai, bet tagad, lai pie tiem nirtu, ir vajadzīga speciāla atļauja. Nav saprotams, kāpēc nepieciešamas atļaujas un saskaņošana, lai uz tiem nirtu? Ir iespāids, ka noteikumi izstrādāti, pat nepainteresējoties par reālo situāciju un nekonsultējoties ar profesionāliem nirējiem no Latvijas niršanas klubiem. Noteikumus vienkārši izdomā, tie ir atrauti no reālās dzīves, to var nosaukt par bezjēdzīgu rīcību, jo niršanas aizlieguma sarakstā ir iekļauti pilnīgi visi fiksētie kuģu vraki.

Mūsu asociācija savā ziņā jūtas atbildīga par notikušo, un man ir iekšējs pārmetums pašam sev, kāpēc asociācija Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijai vispār ir iedevusi šādu sarakstu, ja viņi šo informāciju izmantoja negodprātīgi, ne ar vienu nekonsultējoties. Tā bija vairāk nekā absurda rīcība, jo dažiem no krastam tuvu esošajiem vrakiem nav pilnīgi nekāda sakara ar kultūrvēsturiskām vērtībām un nevar rasties nekāds drošības apdraudējums, ja kāds mēģinātu šos vrakus apskatīt. Gribot negribot rodas secinājums: kādam ierēdnim vienkārši nav bijusi pilnīgi nekāda saprašana par to, kas īsti zem ūdens atrodas, vai arī noteikumu izstrādāšana ir bijis pašmērķis, nedomājot par sekām. Visticamāk, tā noticis ierēdņu ambīciju un nekompetences dēļ.

### **– Varbūt nav nemaz tik sarežģīti – izņem atļauju un nirsti vesels?**

– Nebūtu jau problēma to darīt, bet pati atļauju sistēma ir neefektīva un savā ziņā pat kaitnieciska, kas nekādā gadījumā neatbilst tam, kā niršana tiek organizēta citās valstīs, tai skaitā arī Lietuvā un Igaunijā. Pirms noteikumu ieviešanas zemūdens tūrisms Latvijā bija populārs. Ja vien laika apstākļi ļāva, katrās brīvdienās vairāki niršanas klubi Latvijā organizēja izbraucienus uz vrakiem, un liela daļa no nirējiem bija ārzemnieki. Situācija mainījās, kad stājās spēkā noteikumi. Daži Latvijas nirēju klubi savas aktivitātes pārcēla uz Sarkano jūru, Vidusjūru, daži atrada citas nodarbes, tātad dziļi kļūdījās tie funkcionāri, kuri cerēja, ka, pateicoties noteikumiem, tiks papildināts Latvijas budžets.

### **– Kādēļ noteikumi ir tik grūti izpildāmi un kādēļ šāds bēdīgs iznākums?**

– Sāksim jau ar to, ka pieteikums niršanas atļaujas saņemšanai iesniedzams Krasta apsardzei vismaz mēnesi pirms plānotās niršanas, jo atļauja tiek izsniegta vai arī atteikta trīsdesmit dienu laikā. Tas nozīmē, ka atkrīt visi ārzemju nirēji, jo diez vai kāds no viņiem būs gatavs tik ilgi gaidīt, lai nirtu uz kādu no mūsu vrakiem, kuri pasaules mērogā ir pat tālu no viduvējiem. Piedevām ārzemniekiem atļaujas saņemšanai ir jāuzrāda izziņa ar notariāli apliecinātu tulkojumu valsts valodā, ka viņi iepriekš nav administratīvi sodīti par niršanas noteikumu pārkāpšanu vai krimināli sodīti par kultūras pieminekļu bojāšanu vai darbībām ar sprāgstvielām. To dzirdot, ārzemnieki rāda ar pirkstu uz deniņiem.

Otra visai grūti izpildāma prasība ir tā, ka pieteikumā jāuzrāda kuģošanas līdzekļa reģistrācijas numurs, nosaukums un radiostacijas identifikācijas numurs, tātad atļauja būs derīga konkrētai personai tikai un vienīgi uz konkrēto



peldlīdzekli. Tas nozīmē, ka ar drauga laivu nebrauksi un ārzemnieks no savas jahtas arī neienirs.

Trešais absurds: atļauju izsniedz tikai uz trīsdesmit dienām. Bet Baltijas jūra ir Baltijas jūra, un niršanas apstākļi tādi nu ir, kādi ir. Jāņem vērā, ka tie, kam niršana ir hobijs, ar to var nodarboties brīvdienās, tātad no trīsdesmit dienām niršanai paliek vidēji astoņas dienas, bet ne vienmēr visas astoņas laika apstākļu dēļ ir piemērotas niršanai. Var jau, protams, pieprasīt atļaujas uz vairākiem mēnešiem, samaksāt naudu, piemēram, par trim, bet ienirt tikai vienu vienīgu reizi, bet tad jau vienkāršāk ir braukt nirt uz Lietuvas, Polijas piekrasti vai pat Vidusjūru. Esošā samaksa par atļaujas saņemšanu ir neadekvāta. Ja trīsdesmit eiro jāmaksā par ieniršanu uz vraku trīs metru dziļumā, no kura labākajā gadījumā var redzēt tikai pāris brangu, tad Sarkanajā jūrā aptuveni par tādu pašu naudu var ienirt uz vienu no šīs jūras skaistākajiem vrakiem – simt divdesmit piecus metrus garo “Thistlegorm” vraku, kur var apskatīt nogrimušā kuģa aprīkojumu, tehniku un kravas telpas. Pat Zviedrijā, lai ienirtu uz pasaulē slavenā kuģa “Mars” vraku, sistēma ir vienkāršāka: niršanas klubs saņem atļauju uz visu sezonu un organizē niršanu, nevis atļauju mēģina saņemt katrs individuāls nirējs.

## VI EGLĀK AIZLIEGT. TĀ RODAS TUVREDZĪGI LĒMUMI

– **Varbūt Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma asociācija nāks ar iniciatīvu mainīt noteikumus, lai niršanai Latvijai dotu otro elpu?**

– Asociācija par to ir domājusi, bet Covid-19 mainīja visus plānus un nobremzēja procesus. Godīgi sakot, mans profesionālais darbs prasa daudz laika un enerģijas, tāpēc ir ārkārtīgi grūti paspēt būt par korķi visām pudelēm. Niršana ir viens no cilvēku atpūtas veidiem, arī viena no ārvalstu tūristu piesaistīšanas iespējām, bet noteikumi visu to padara grūti pieejamu. Latvijas regulējums niršanai izceļas vēl ar vienu brīnumu: atļaujas niršanai izsniedz tikai no 18 gadu vecuma, bet citur civilizētajā pasaulē drīkst nirt, sākot no astoņu deviņu gadu vecuma, protams, ar dziļuma ierobežojumu niršanai: sākot mācīties, tie ir divi metri, apgūstot prasmes – jau četri metri, sasniedzot divpadsmit gadu vecumu



Kaula nazis atrasts Salacas upē pie Riņņukalna 2017.gadā arheoloģiskās ekspedīcijas laikā.



Kauli atrasti Salacas upē pie Riņņukalna 2017.gadā arheoloģiskās ekspedīcijas laikā.



astoņpadsmit metri, bet, ja izietas nepieciešamās apmācības, tad no piecpadsmit gadiem ir tādi paši noteikumi kā pieaugušajiem. Pasaulē ir pat bērnu un jauniešu niršanas nometnes, un tas ir daudz plašāks skatījums uz procesiem. Tie ir pasaules standarti, bet mēs atkal esam izdomājuši savu īpašo kārtību.

### **– Kāds tam varētu būt izskaidrojums?**

– Tā ir cilvēku muļķība un ierēdņu nevēlēšanās uzņemt atbildību. Viegļāk ir aizliegt, nekā mēģināt iedziļināties lietas būtībā un veidot civilizētu regulējumu, tā, lai tas būtu saprātīgs.

### **– Vai šo sistēmu var mainīt?**

– Likumdevējs jau jebkurā brīdī var mainīt sistēmu. Bet diemžēl likumdošanas sfērā valda milzīgs absurds, piemēram, ka nirt drīkst no astoņpadsmit gadu vecuma, bet ar ieroci iet medībās no sešpadsmit gadu vecuma. Kur ir samērīgums? Kur ir saprāts?

### **– Pēdējā laikā esat publiski kritizējis tiesu varu, prokuratūru un izmeklētāju darbu.**

– Jā. Visu darba mūžu esmu nostrādājis šajā sfērā un redzu tās attīstības tendences. Tā kā esmu piedzīvojis un strādājis divās sabiedriskajās formācijās – sociālisma un tagad kapitālisma apstākļos, varu teikt, ka arī sociālismā viss nebija tikai slikti. Bija absolūti precīzi noregulētas lietas, kaut vai izmeklēšanas un iztiesāšanas termiņi, ko nedrīkstēja stiept gadiem ilgi. Tagad nav šāda noregulējuma, tāpēc tas tiek izmantots, lai politiski ietekmētu vai izdarītu spiedienu uz cilvēkiem. Ierosina lietu, cilvēku sauc par smagos noziegumos apsūdzēto, un šo procesu velk gadiem ilgi. Ja lietu nespēj izmeklēt un pierādīt, tad izbeidz šo lietu un nebojā cilvēkam dzīvi desmit gadu garumā, kā tas tagad notiek.

### **– Ar to jūs domājat bijušā Ventspils mēra un Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāja Aivara Lemberga lietu?**

– Atklāti sakot, Lemberga lieta pierāda valsts mazspēju. Tiesa uz viņa lietu skatās ar šodienas acīm, bet laiks, kurā kaut kas tika izdarīts, ja tika izdarīts, un tas vēl ir jāpierāda, bija pavisam cits, ar citiem kritērijiem un ar citu valsts institūciju attieksmi. Ja gribam tiesāt Lembergu, tad vajadzētu tiesāt ļoti daudzus, kuri tajā laikā darbojās līdzīgi. Un vēl vajadzētu izmeklēt, kāpēc tie, kas ieņēma amatus, to visu pieļāva un tolaik neizvirzīja apsūdzības. Tie bija citi laiki. Ja cilvēks tiek tiesāts par notikumiem, kas risinājušies pirms divdesmit gadiem, zūd soda jēga, protams, izņēmums ir noziegumi, kuriem nav noilguma. Vēl lielāka problēma ir izmeklēšana, kas ir noplicināta. Tā ir politiskā griba vai politiskā neieinteresētība, lai notiktu laba izmeklēšana. Ja ir slihta izmeklēšana, tad var atļauties daudz, zinot, ka par to jau tāpat nekas nebūs, bet tas ir abpusēji griezīgs nazis, jo ciešam mēs visi. Diemžēl pie varas esošie cilvēki neaizdomājas, ka tagad viņi ir varas pozīcijās un viņiem ir iespēja daudz ko noteikt no varas pozīcijām, bet šīs pozīcijas nebūs mūžīgas. Pienāks brīdis, kad viņi atkal būs tikai parasti ierindas cilvēki un paši cietīs no tā, ka nav sakārtojuši sistēmu, kad varēja to izdarīt.



**– Jau divus gadus turpinās ņemšanās ap Latvijas lielo ostu pārvaldības modeļa maiņu, kas arī notiek no varas pozīcijām, jo politiskā partija to bija ierakstījusi savā priekšvēlēšanu programmā, bet nozares profesionāļu teiktajā par šo jautājumu diemžēl īsti nevēlas ieklausīties.**

– Neesmu sekojis tieši ostu pārvaldības modeļa maiņas jautājumam, bet domāju, ka arī šajā gadījumā problēma ir tāda, ka ļoti daudzi lēmumi tiek pieņemti no politiskajām pozīcijām, no politiskās ieinteresētības pozīcijām, nevis par pamatu liekot profesionālo skatījumu. Lēmumus pieņem politiķi, kuru motivācija ir iegūt politisko ietekmi, nevis skatīties, kā attīstīsies procesi nākotnē. Liela problēma ir tā, ka bieži vien politiķu intereses aprobežojas tikai ar varas noturēšanu attiecīgajā laikā, Saeimas sasaukuma robežās. Saglabāt politisko varu, nevis domāt par kopējo valsts attīstību ilgtermiņā. Ierēdņi pieņem lēmumus, nekonsultējoties un neieklausoties speciālistos. Un tieši tas, visticamāk, attiecas arī uz ostām.

**– Mēs mēdzam sevi lepni saukt par jūras valsti, bet mums pat nav savs jūras muzejs, kāds ir gan Lietuvai, gan Igaunijai. Un atkal diemžēl tikai jānoplāta rokas.**

– Patīk mums vai nepatīk, bet tā ir politiskās gribas izpausme. Pirmkārt tas ir jautājums par sevis vērtēšanu un tautas vērtībām. Vai kaut ko gribam saglabāt nākamajām paaudzēm par kuģniecības un jūrniecības vēsturi, kas Latvijai ir bijusi ļoti bagāta un labi attīstīta? Žēl, ka šīs vērtības netiek pienācīgi saglabātas vēsturei, un tā savā ziņā ir tuvredzība, jo pietrūkst plašāka skatījuma uz lietām. Reizēm kaut kas parādās, bet ar to ir par maz, tāpēc pagaidām jūrniecības vēstures saglabāšana lielākoties turas uz piekrastes vietējo cilvēku entuziasma.

**– Advokāta darbs ir spriedzes pilns, tāpēc jūs, visticamāk, meklējat veidu, kā mazliet izvēdināt galvu.**

– Niršana ir hobijs, un tas, pirmkārt, ir ļoti labs veids, kā atslēgties no domām par darbu, no spriedzes. Savā ziņā tas ir restarts. Ienirstot esi viens ar savām domām, dzirdi tikai to, kā izplūst burbuļi, ko tu izelpo. Pa laikam dzirdi kādas dīvainas skaņas. Atceros gadījumu Burtnieku ezerā: tu nirsti, un ausis it kā skan dziesma, un tu nevari saprast, no kurienes tā varētu skanēt. Tad aizdomājies par pavisam dīvainām lietām – kā šī dziedāšana varētu būt saistīta ar senkapjiem, kas bijuši blakus Burtnieku ezeram? Nedaudz mistisks piesitiens. Otrkārt, ūdens atīra, bet niršana paņem ļoti daudz spēka, un ne tikai smagā ekipējuma dēļ. Kad iznirsti, galva ir tukša un ķermenis maksimāli atslābis, spēki ir galā, un vakarā tu vienkārši aizmiedz ciešā miegā. Smadzenes dabū atpūsties. Relaksēties man palīdz niršana, snovbords, trekings, kāpšana kalnos un pa vidu vēl mazliet joga.

**– Esat teicis, ka dzīve ir pārāk īsa, lai nedzīvotu saskaņā ar sevi. Jums tas izdodas?**

– Jā, mans dzīves princips tiešām ir dzīvot saskaņā ar sevi, tikai reizēm tas nav tik vienkārši un ne vienmēr ir iespējams. Taču jādzīvo tā, lai vakarā var iet



gulēt ar mierīgu sirdi, ar apziņu, ka visu esi izdarījis pareizi. Gan pozitīvā, gan negatīvā enerģija atgriežas, tāpēc daudzi cilvēki ar laiku tomēr saprot, ka uz pasaules viss savā starpā ir saistīts.

– **Ko tādu vēl nebijušu jums nirstot gribētos piedzīvot?**

– Grūti pateikt. Gribētos zem ūdens palikt dzīvam. Nekļūdīties. Vienmēr jādomā līdzī. Cilvēki ir pieļāvuši muļķīgas kļūdas un par tām samaksājuši ar dzīvību. Pašam gadījās Sakas upē pie Pāvilstas zem ūdens neredzot sataustīt kādu priekšmetu. Nezināju, kas tas ir, bet, kad iznīru, izrādījās, ka tā ir kājniņu mīna.



– **Esat piedalījies zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma apzināšanā un esat viens no Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma asociācijas dibinātājiem. Arī Vētru muzeja atvēršana Jūrkalnē ir bijusi jūsu ideja.**

– Esmu iemīlējis Jūrkalni, tā ir ļoti skaista un enerģētiska vieta, kur var veldzēties pēc darba Rīgā, ne vienmēr te strādājot ar ļoti tīrām lietām. Jūrā pie Jūrkalnes ir ļoti daudz kuģu vraku, un mu-

zejs, pareizāk sakot, izveidotā ekspozīcija šajā vietā ļoti labi iederas.

– **Sevi uzskatāt par mecenātu?**

– Nevarētu teikt, ka esmu mecenāts, vairāk esmu ideju ģenerators, tā būs pareizāk.

– **Mūsu jūra slēpj daudz dārgumu?**

– Ko uzskatām par dārgumiem? Vai tikai zeltu un briljantus? Ik pa laikam pasaules jūrās, protams, tādus atrod, un arī mūsu jūra tādus slēpj, bet man vislielāko prieku un gandarījumu sagādā negaidīts, pavisam jauns atradums. Kāds kuģa vraks. Un tad tu gribi saprast, cik tas ir vecs, vai saglabājušies tikai koki, vai ir vēl kas vairāk. Tāds veiksmīgs atradums bija trīsmastu burinieks "Le Tague", kas 1884. gadā rudens vētru laikā tika uztriekts akmens sēklim pie Ulmales. Un vēl liela vērtība ir cilvēki, kurus tu satiec. Man neaizmirstama tikšanās bija ar leģendārā okeānu pētnieka Žaka Īva Kusto dēlu, arī aizrautīgu nirēju Pjēru Īvu Kusto, kurš 2012. gadā viesojās Rīgā.

Tāpat gandarījums ir jārada darbam, ko dari, un to rada labi izdarītais. Reiz kāda tantīte man uzdāvināja Bibli, kad viņas dēlam panācu izdarītā nozieguma pārkvalifikāciju un mazāku sodu; kāds bijušais ugunsdzēsējs uzdāvināja savu žetonu, jo atteicos no viņa ņemt jebkādu samaksu. Feisbukā mana vārda forma ir Saulis, nevis Saulvedis, un tāda ir mana būtība: arī problēmas uztvert mazliet ar smaidu.■



# EIROPAS VIDES AGENTŪRAS 2021. GADA ZIŅOJUMS

## JŪRU PIESĀRŅOJOŠIE ATKRITUMI

Aptuveni 70% planētas virsmas klāj okeāni, un jūru piesārņojošie atkritumi ir atrodami gandrīz visur. Šie atkritumi, jo īpaši plastmasa, apdraud ne tikai jūras un piekrastes ekosistēmas, bet arī ekonomiku un sabiedrību. Lielāko daļu atkritumu rada sauszemes darbības. Kā ierobežot atkritumu nokļūšanu jūrā? Šī pasaules līmeņa problēma vispirms ir jārisina uz sauszemes.

Francijas piekrastē 2007. gadā izskaloja diezgan neparastus kuģa avārijā cietušos. Tās bija gumijas pilītes, kas tika izskalotas krastā pēc iespaidīga 15 gadu ceļojuma, kas sākās 1992. gada janvārī, kad kāds kuģis ceļā no Honkongas uz ASV vētras laikā pazaudēja kravu. Vienā no konteineriem bija 28 800 rotaļlietu, un dažas no tām pirms vairākiem gadiem tika izskalotas Austrālijas un ASV austrumu piekrastē. Pārējās rotaļlietas šķērsoja Bēringa jūras šaurumu un Ziemeļu Ledus okeānu un tika izskalotas Grenlandes, Apvienotās Karalistes un Jaunskotijas piekrastē.

### UZZIŅAI

Eiropas Vides aģentūra (EVA) ir Eiropas Savienības aģentūra, kuras uzdevums ir sniegt precīzu, neatkarīgu informāciju par vidi. EVA mērķis ir atbalstīt ilgtspējīgu attīstību, palīdzot sasniegt nozīmīgus un izmērāmus uzlabojumus Eiropas vidē un nodrošinot laicīgu, mērķtiecīgu, būtisku un uzticamu informāciju politikas veidotājiem un sabiedrībai.

## PLASTMASAS NEBEIDZAMĀIS CEĻOJUMS

Gumijas pilītes nav vienīgie cilvēku radītie atkritumi, kas dreifē jūras ūdeņos. Jūru piesārņojošos atkritumus veido ražoti un pārstrādāti cietie materiāli (piemēram, plastmasa, stikls, metāls un koks), kas tādā vai citādā veidā nokļūst jūras vidē.

Katru gadu pasaules jūrās un okeānos nokļūst apmēram 10 miljoni tonnu atkritumu. Plastmasa, jo īpaši plastmasas iepakojumi, piemēram, dzērienu pudeles un vienreizlietojamie maisiņi, ir visizplatītākie atkritumi jūras vidē. Atkritumu saraksts ir garš: bojāti zvejas tīkli, virves, vienreizlietojamās salvetes, tamponi, vates kociņi, prezervatīvi, cigarešu izsmēķi, vienreizlietojamās šķiltavas un citi priekšmeti.

Plastmasas preču masveida ražošana sākās 1950. gados, un ražošanas apjomi strauji pieauga no 1,5 miljoniem tonnu gadā līdz pašreizējam līmenim – 280 miljoniem tonnu gadā. Apmēram trešdaļu pašreizējās produkcijas veido vienreizlietojamais iepakojums, kas nokļūst atkritumos apmēram gada laikā.





Atšķirībā no organiskām vielām plastmasa nesadalās un uzkrājas vidē, jo īpaši okeānos. Saules gaisma, sālsūdens un viļņi sadala plastmasu sīkākās daļās. Vienreizlietojamās autiņbikses vai plastmasas pudele mikroskopiskās daļās var sadalīties aptuveni 500 gadu laikā. Tomēr ne visa mikroplastmasa ir radusies sadalīšanās rezultātā. Dažas patēriņa preces, piemēram, zobu pasta, kosmētika un personīgās higiēnas preces jau satur mikroplastmasu.

Okeāna straumes, vēja un Zemes rotācijas rezultātā mikroplastmasas gabali, no kuriem daži ir tikai mikrona (metra miljonā daļa) izmērā, tiek saskaloti kopā un veido lielas platības, ko dēvē par atkritumu virpuļiem. Atkarībā no gabalu lieluma tie var veidot caurspīdīgu plastmasas masu. Atkritumu virpuļi ir šķidri, un to izmērs un forma mainās. Vislielākais un visvairāk pētītais atkritumu virpulis atrodas Klusā okeāna ziemeļos; to veido apmēram 3,5 miljoni tonnu atkritumu, ietekmējot teritoriju, kas divas reizes pārsniedz ASV platību. Pasaules okeānos ir pieci citi lieli atkritumu virpuļi, tostarp Atlantijas okeānā.

Daļu atkritumu izskalo krastā, kur tie sajaucas ar smiltīm pat visnomaļākajās pasaules vietās. Citi nonāk pārtikas ķēdē.

## **KUR RODAS JŪRU PIESĀRŅOJOŠIE ATKRITUMI?**

Pēc dažiem aprēķiniem, apmēram 80% atkritumu jūras vidē rodas no darbībām uz sauszemes. Jūru piesārņojošie atkritumi neveidojas tikai piekrastes iedzīvotāju darbību rezultātā. Upju, plūdu un vēja ietekmes rezultātā jūrā nonāk arī sauszemes atkritumi. Pārējie veidojas zvejniecības, kuģniecības, piekrastes iekārtu, piemēram, naftas urbjtorņu un kanalizācijas sistēmu, darbības rezultātā.

Dažādos reģionos jūru piesārņojošo atkritumu izcelsme ir atšķirīga. Vidusjūrā, Baltijas jūrā un Melnajā jūrā visvairāk atkritumu rada darbības uz sauszemes, bet Ziemeļjūrā līdzīgu apjomu atkritumu rada darbības jūrā.

## **VAIRĀK PLASTMASAS NEKĀ PLANKTONA**

Ir grūti pilnībā novērtēt jūru piesārņojošo atkritumu ietekmi. Jūras dzīvniekiem tie rada divus galvenos riskus — aizrīšanos un sapsīšanos.

Neatkarīgais jūras pētniecības institūts "Algalita", kas atrodas Kalifornijā, 2004. gadā konstatēja, ka jūras ūdens paraugi satur sešas reizes vairāk plastmasas nekā planktona. Dzīvnieki un putni jūru piesārņojošos atkritumus jauc ar pārtiku. Tos ir norījuši vairāk nekā 40% vaļu, delfīnu, cūkdelfīnu, visu jūras bruņurupuču un apmēram 36% jūras putnu. Tie ietekmē veselās zivju grupas un jūras putnu barus. Piemēram, Ziemeļjūrā vairāk nekā 90% krastā izskaloto beigto jūras ķilžu kuņģos bija plastmasa.

Ja kuņģi ir nesagremojama plastmasa, tas var traucēt dzīvniekam uzņemt pārtiku, kā rezultātā dzīvnieks mirst no bada. Turklāt plastmasā esošās ķīmiskās vielas var būt indīgas un atkarībā no daudzuma var pasliktināt dzīvnieka pašsajūtu vai izraisīt nāvi.



Jūras dzīvniekiem apdraudējumu rada arī lielāki plastmasas gabali. Daudzi dzīvnieki, piemēram, vaļi, delfīni un jūras bruņurupuči, var sapīties plastmasas atkritumos, zvejas tīklos vai auklās, kas pamestas jūrā. Lielākā daļa dzīvnieku, kas sapinas atkritumos, iet bojā, jo nevar aizbēgt no plēsīgiem dzīvniekiem, atrast barību vai pacelties virs ūdens, lai ieelpotu.

## AISBERGA REDZAMĀ DAĻA

Jūru piesārņojošie atkritumi ir pasaules līmeņa problēma, un ir grūti apkopot ticamus datus. Straumes un vējš spēj pārvietot pat ļoti lielus priekšmetus, tāpēc atkritumi var tikt pieskaitīti vairākkārt. Turklāt tikai neliela daļa atkritumu peld jūrā vai tiek izskaloti krastā. Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vides programmas (UNEP) datiem tikai 15% jūru piesārņojošo atkritumu atrodas uz ūdens virsmas, 15% atrodas vertikālajā ūdens slānī, bet pārējie 70% jūras gultnē.

Atkritumu "neredzamā" daļa ietekmē vispārējo jūras vides stāvokli. Tiek lēsts, ka visā pasaulē pazaudēti, pamesti vai izmesti apmēram 640 000 tonnu zvejas rīku. Šie pamestie "spoku tīkli" turpina vēl gadus un gadu desmitus sagūstīt zivis un citus jūras dzīvniekus.

Diemžēl cilvēki uzturā regulāri lieto plastmasu norijušas zivis. Tādu jūras velšu lietošana uzturā, kuras bijušas saskarē ar plastmasu un to sastāvā esošajām uz naftas bāzes ražotajām ķīmiskajām vielām, apdraud cilvēku veselību.

## VISVAIRĀK CIEŠ PIEKRISTES KOPIENAS

Vairāk nekā 40% ES iedzīvotāju dzīvo piekrastes reģionos. Jūru piesārņojošie atkritumi kaitē videi un rada sociālās un ekonomiskās izmaksas, kas visvairāk ietekmē piekrastes kopienas. Tīra piekraste ir svarīga pludmales tūrismam. Atlantijas okeāna piekrastē 100 metru garumā savāc vidēji 712 atkritumu vienības. Ja jūru piesārņojošie atkritumi netiek savākti, tie krājas pludmalē. Lai uzlabotu peldvietu pievilcību tūristu piesaistišanai, daudzām kopienām un uzņēmumiem ir jāattīra pludmales vēl pirms vasaras sezonas sākuma.

Nav visaptveroša aprēķina par jūru piesārņojošo atkritumu radītajām kopējām izmaksām sabiedrībai. Tāpat ir grūti aprēķināt vietējām ekonomikām nodarītos zaudējumus, ja potenciālie apmeklētāji izvēlas atpūsties citur. Tomēr ir pieejami aprēķini konkrētām izmaksām par tīrīšanas darbiem. Apvienotajā Karalistē pašvaldības pludmaļu tīrīšanai tērē apmēram 18 miljonus eiro gadā.

Tā var savākt lielākas atkritumu vienības un uzlabot teritorijas izskatu, bet ko iesākt ar sīkiem atkritumiem? Saskaņā ar "Kommunernes International Miljøorganisation" (KIMO, starptautiska organizācija jūras piesārņojuma jautājumos, kas apvieno vietējās varas iestādes) datiem apmēram 10% (pēc svara) pludmales joslas veido plastmasa. Tā kā plastmasas gabali ir ļoti sīki, tos smiltīs nevar pamanīt.



## **JĀSĀK AR ATKRITUMU RAŠANĀS NOVĒRŠANU**

Lai gan atkritumi ir tikai viens no jūras vides veselības apdraudējumiem, tie rada arvien lielākas bažas. Problēmu vēl nopietnāku padara plastmasas uzkrāšanās un ilgais sadalīšanās laiks. Jūru piesārņojošie atkritumi ir pārrobežu problēma — tiklīdz tie nokļūst jūrā, tie vairs nevienam nepieder. Tas apgrūtina atkritumu apsaimniekošanu, kas tādā gadījumā ir atkarīga no veiksmīgas reģionālās un starptautiskās sadarbības.

Daži ES tiesību akti attiecas tieši uz jūras piesārņojuma problēmām. Piemēram, ES Jūras stratēģijas pamatdirektīvā, ko pieņēma 2008. gadā, jūras piesārņojums minēts kā viena no problēmām, kas jārisina, lai līdz 2020. gadam sasniegtu labu vides stāvokli. Saskaņā ar ES direktīvām un vispārējām saistībām šajā jomā, kas tika pieņemtas Ilgtspējīgai attīstībai veltītā ANO konferencē "Rio+20" 2012. gadā, ES 7. vides rīcības programmā (2014–2020) bija paredzēts noteikt pamatscenāriju atkritumu daudzuma samazināšanai.

Lai cīnītos pret jūras piesārņošanu ar atkritumiem, jāsāk ar jaunu atkritumu rašanās novēršanu. Kā var novērst atkritumu rašanos? Vai iepērkoties vienmēr ir vajadzīgs jauns plastmasas maisiņš? Vai dažus produktus un ražošanas procesus nevar veidot tā, lai tie nesaturētu vai neradītu mikroplastmasu? Jā, tas ir iespējams!

## **RĪCĪBA UZ SAUSZEMES**

Darbības uz sauszemes jāveic vēl pirms atkritumu nokļūšanas jūrā. Šajā saistībā ES ir spēkā politika un tiesību akti, kuru mērķis ir uzlabot atkritumu apsaimniekošanu, samazināt iepakojuma atkritumus, palielināt otrreizējai pārstrādei nodoto atkritumu (plastmasas) daudzumu, uzlabot notekūdeņu attīrīšanu un kopumā efektīvāk izmantot resursus. Dažu direktīvu mērķis ir palīdzēt ierobežot piesārņojumu no kuģiem un ostām. Labākai atkritumu rašanās novēršanas un samazināšanas politikai var būt ievērojami ieguvumi.

Ko darīt ar atkritumiem, kas jau nokļuvuši jūrā? Daudzi atkritumi tur krājas jau gadiem, daļa atrodas jūras gultnē, daļu pārvieto straumes. Ir gandrīz neiespējami iztēloties, kā to visu savākt.

Vairākas "atkritumu izzvejošanas" iniciatīvas jau tiek īstenotas, proti, kuģi savāc atkritumus jūrā līdzīgi tam, kā tas notiek uz sauszemes. Tomēr tā var savākt tikai noteikta izmēra atkritumus. Mikroplastmasas piesārņojuma problēmu šādā veidā atrisināt nevar. Turklāt, ņemot vērā problēmas apmēru un okeānu lielumu, šīs iniciatīvas ir pārāk ierobežotas, lai būtu redzami ievērojami uzlabojumi.

Tomēr šādas iniciatīvas ir labs veids, kā veicināt izpratni par problēmu un iesaistīt iedzīvotājus tās risināšanā. Galu galā, varbūt jautājums ir par cilvēku aktīvāku iesaistīšanu. Jo vairāk brīvprātīgo piedalās šādās darbībās, jo labāk var novērst atkritumu rašanos. ■

# ŠTĀBA UN APGĀDES KUĢIS A-53 "VIRSAITIS" DODAS KĀRTĒJĀ DEŽŪRĀ

2022. gada 8. janvārī komandiera komandleitinanta Alekseja Jevstignejeva vadībā "Virsaitis" jau otro reizi devās pildīt SNCMCMG1 komandvadības funkciju, iepriekš tas notika 2017. gadā, kad Latvijas Jūras spēki nodrošināja gan štāba, gan komandfunkciju. Dežūras aktīvā fāze būs Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā. "Virsaitim" un komandai tas ir gods un vienlaikus izaicinājums – kuģot ne tikai zem Latvijas Jūras spēku karoga, bet arī zem NATO karoga.

Jūras spēku štāba priekšnieks komandkapteinis Gvido Ļaudups norāda: "Latvijas Nacionālie bruņotie spēki caur Jūras spēku spējām kārtējo reiz apliecina savu ieguldījumu kopējā drošībā, pastiprinot NATO Reaģēšanas spēkus ar komandvadības kuģi. Tas ir kārtējais solis starptautiskās sadarbības uzlabošanai, Jūras spēku kuģim turpmāko pusgadu nodrošinot SNCMCMG1 štāba darbību. Jāatzīmē, ka dežūras kopējā komandvadība ir uzticēta mūsu ziemeļu kaimiņiem – Igaunijas Jūras spēkiem. Kopā mēs strādājam pie jūras platformas sagatavošanas, lai visi kritēriji un kuģis atbilstu NATO standartiem un uzdevumu izpildei."





# LATVIJAS JŪRAS SPĒKI 2021.GADĀ

## LATVIJAS OSTĀS VIZĪTĒ IERODĀS NATO KARAKUĢI



NATO karakuģi Rīgas ostā.

27. martā Liepājas ostā un 2. aprīlī Rīgā ostā vizītē ieradās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi, apļiecinot NATO klātbūtni un atbalstu Baltijas jūras reģionā.

Jūras spēku štāba priekšnieks uzrunā grupas un kuģu komandieriem pateicās par sabiedroto ieguldījumu, deleģējot kuģus SNMCMG1, kā arī uzsvēra sadarbības svarīgumu, veicot mīnu neitralizēšanas operācijas arī Latvijas ūdeņos.■

## JŪRAS SPĒKI PIEMIN BOJĀ GĀJUŠOS LIDOTĀJUS



8. aprīlī, pieminot bojā gājušos ASV pilotus, kurus 1950. gada 8. aprīlī militārās operācijas laikā virs Baltijas jūras notrieca PSRS iznīcinātāji, Liepājas garnizona vienību komandieri, Liepājas pilsētas vadība un ASV vēstnieks Latvijā Džons Kārvails nolika ziedus pie pieminekļa bojā gājušajiem jūrniekiem.■



## MĀCĪBAS "BALTOPS" ŠOGAD NOTIEK JAU PIECDESMITO REIZI

Mācības "Baltops" šogad notiek jau 50. reizi, un tajās piedalās aptuveni 4000 karavīru, kā arī 40 kuģi un 60 gaisa kuģi no 18 valstīm, tādējādi demonstrējot sabiedroto un partnervalstu sadarbību un savietojamību un apliecinot ilgtermiņa ieguldījumu reģiona drošībā un stabilitātē.

Starptautisko militāro mācību "Baltops 50" mērķis ir veicināt sabiedroto bruņoto spēku sadarbību un savietojamību, stiprināt spēju strauji reaģēt, izmantojot visus spēku veidus, kā arī demonstrēt sabiedroto un partnervalstu apņēmību nodrošināt stabilitāti reģionā un gatavību aizsargāt Baltijas jūras reģionu.

Latvijas Jūras spēkus Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) sastāvā mācībās pārstāv štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis" un mīnu kuģis M-06 "Tāļivaldis", patruļkuģis P-08 "Jelgava", kā arī virsnieki mācību "Baltops 50" štābā.

Starptautisko militāro mācību "Baltops 50" un "Baltic Fortress 2021" laikā notika kuģu sadursmes imitācija, kurā štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis" bija cietušā lomā, bet Jūras spēku kuģis M-06 "Tāļivaldis" un P-08 "Jelgava" pildīja atbalsta funkcijas.■



## SKULTES OSTĀ VINGRINĀS NAFTAS PIESĀRŅOJUMA SEKU LIKVIDĒŠANĀ

12. maijā Skultes ostas reidā jūrā un ostas akvatorijā norisinājās Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un Skultes ostas





organizētās naftas piesārņojuma seku likvidācijas mācības "Oilex Skulte 2021".

Mācību ietvaros Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs saņēma trauksmes signālu no Skultes ostas pārvaldes par ievērojamu jūras negadījumu ostā, kura rezultātā no kuģa notikusi naftas produktu noplūde. Noplūdes seku novēršanā iesaistījās Patruļkuģu eskadras Jūras incidentu novēršanas vienība ar kuģi "Aģe" un Skultes ostas pārvalde ar velkoni "Aitik" un loču kuteri "Pilot Skulte". Mācību mērķis ir uzturēt un pilnīgot valsts gatavību reaģēt uz kuģu negadījumiem jūrā un ostu akvatorijā, lai vides piesārņošanas gadījumā spētu efektīvi ierobežot piesārņojumu un iespējami ātri novērst kaitējumu videi. Mācību laikā negadījumā cietušais kuģis un ostas akvatorija tika norobežota ar peldošajām barjerām un veikta iedomātā naftas plankuma savākšana ar speciālu aprīkojumu pārvietojamās tilpnēs. ■

## RĪGAS BRĪVOSTĀ TESTĒ DIENESTU GATAVĪBU SADARBOTIES

Zemessardzes 1. Rīgas brigāde sadarbībā ar Jūras spēkiem, Rīgas brīvostu, Rīgas brīvostas policiju un Rīgas pašvaldības policiju, kā arī Valsts robežsardzi sekmīgi aizvadīja pirmās starpinstitūciju mācības, kas bija vērstas specifiski



uz Rīgas ostas teritorijas aizsardzības nodrošināšanu. Iepriekš šāda līmeņa mācības nav notikušas, bet tās ir īpaši svarīgas, jo Rīgas osta ir lielākā Latvijas osta gan pēc kravu apgrozījuma, gan sauszemes un ostas akvatorijas platības.

Tā kā apmēram viena piektā daļa no Rīgas teritorijas ir ūdensceļi, kuru kontrole krīzes situācijā ir vitāli svarīga, mācību mērķis bija apzināt visus dienestu resursus un līdzekļus ūdensceļu kontrolei un vienotu sakaru un informācijas apmaiņas procedūru nodrošināšanai. Mācību scenārijs paredzēja, ka Rīgas brīvostas akvatorijā iefiltrējies pretinieks, lai veiktu diversijas.

Rīgas pašvaldības policijas priekšnieka vietnieka pienākumu izpildītājs Andrejs Aronovs atzina, ka šāda veida mācībām jānotiek biežāk, jo tas ļauj sadarbību izstrādāt "refleksu līmeni". ■



## JŪRAS SPĒKU KUĢIS M-06 "TĀLIVALDIS" SĀK DEŽŪRU NATO 1. PASTĀVĪGAJĀ JŪRAS PRETMĪNU GRUPĀ

8. jūlijā Liepājā notika Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģa M-06 "Tālivaldis" svinīga pavadišana uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1). Ceremonijā piedalījās Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis Armands Grebežs.

Mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis" dežūru veiks tā komandiera komandleitnanta Artūra Knoka vadībā. Dežūras aktīvā fāze Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā ilgs līdz šā gada oktobrim.

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas reaģēšanas spēki. NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no divām alianses jūras komponentes daudz nacionālajām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā.

6. oktobrī Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģis M-06 "Tālivaldis", atgriezās Liepājā.■





# NATO 1. PASTĀVĪGĀ JŪRAS PRETMĪNU GRUPA UZLABO SADARBĪBU

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

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

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

Polijas Jūras spēku komandiera M. Džugana vadībā NATO 1. pastāvīgajā jūras

pretmīnu grupas sastāvā pašlaik atrodas vadošais kuģis "FGS Elbe", uz kura dien personāls no vairākām sabiedroto valstīm, un divi mīnu meklētājukuģi – "HNLMS Vlaardingen" un "FGS Bad Bevensen", kā arī divi "Sea-hund" bezpilota lidaparāti.

NATO 1. pastāvīgā jūras pretmīnu grupa ir viena no četrām NATO pastāvīgajām Jūras spēku grupām. NATO pastāvīgās Jūras spēku grupas veido NATO Reaģēšanas spēku jūras komponenti, kas darbojas kā tūlītējas

reaģēšanas spēki. SNMCMG1 ir viena no divām alianses jūras komponentes daudz nacionālām vienībām, kas izveidota mīnu iznīcināšanas operāciju veikšanai, un NATO Reaģēšanas spēku sastāvā spēj veikt pretmīnu darbību jūrā noteiktā gatavības laikā.■



## JŪRAS SPĒKI PIEDALĀS STARPTAUTISKAJĀS MILITĀRAJĀS MĀCĪBĀS "SEA BREEZE 2021"

Līdz 10. jūlijam Jūras spēki piedalījās ikgadējās starptautiskajās militārajās mācībās "Sea Breeze 2021", kas norisinājās Odesā, Ukrainā, kur tos



pārstāvēja Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras ūdenslidēju komanda, kā arī viens virsnieks pildīja uzdevumus mācību štābā. Mācības organizēja Ukrainas Jūras spēki un ASV 6. flote, un to mērķis bija dalībvalstu savietojamības spēju uzlabošana, kā arī drošības un miera stiprināšana Melnās jūras reģionā. Mācībās piedalījās aptuveni pieci tūkstoši karavīru no 32 valstīm, mācību uzdevumus veica 32 kuģi, 40 lidmašīnas, kā arī 18 speciālo operāciju un ūdenslidēju komandas.■

## JŪRAS SPĒKI PIEDALĀS BALTIJAS VALSTU MILITĀRAJĀS MĀCĪBĀS "BALTRON SQUADEX 2021"

No 14. līdz 20. augustam Lietuvas teritoriālajā jūrā un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā notika Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) militārās mācības "Baltron Squadex 2021".

Mācībās piedalījās Latvijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis", mīnu kuģis M-04 "Imanta" un patruļkuģis P-08 "Jelgava", kā arī seši virsnieki BALTRON štābā. Lietuvas Jūras spēkus mācībās pārstāvēja štāba un apgādes kuģis N42 "Jotvingis", mīnu kuģi M53 "Skalvis" un M54 "Kursis", patruļkuģis P11 "Selis", meklēšanas un glābšanas kuģis "Sakiai", velkonis TUG H-21, Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (Klaipēda), ūdenslidēju komanda, kā arī piedalījās Lietuvas Gaisa spēku helikopters.

Mācību mērķis ir veicināt Baltijas valstu jūras spēku militāro sadarbību, uzlabot eskadras saliedētību, sekmēt valstu sadarbību mīnu meklēšanas operācijās, kā arī pilnīgot personāla zināšanas.

BALTRON militāro mācību "Baltron Squadex 2021" ietvaros notika arī Lietuvas Jūras spēku mācības "Flotex 21".

BALTRON tika izveidots 1998. gada augustā, lai nodrošinātu pastāvīgas atbrīvošanas spējas jūrā miera un krīzes laikā. Par tās pirmo komandieri kļuva Latvijas jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis.

Baltijas valstis BALTRON sastāvā kuģus deleģē rotācijas kārtībā uz sešiem līdz 12 mēnešiem, veidojot vienību ar diviem mīnu kuģiem un štāba un apgādes kuģi. Eskadras kuģi piedalās jūras atminēšanas operācijās un militārajās mācībās, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā, kā arī meklēšanas un glābšanas darbos.

BALTRON komandieris ir Latvijas Jūras spēku virsnieks komandkapteinis Kristis Kristlībs, kurš šā gada 19. janvārī amatā nomainīja Lietuvas Jūras spēku virsnieku komandkapteini Andrusu Širvi.■



## “HODOPS” GALVENAIS UZDEVUMS IR ATRAST UN NEITRALIZĒT SPRĀDZIENBĪSTAMUS PRIEKŠMETUS IRBES ŠAURUMĀ

No 29. novembra līdz 9. decembrim Irbes jūras šaurumā notika NATO 1. pastāvīgās jūras pretminu grupas (SNMCMG1) militārās mācības “Hodops” (*Historical Ordnance Disposal Operation*). Mācību galvenais uzdevums bija atrast un neitralizēt Pirmā un Otrā pasaules kara laikā Irbes šaurumā atstātos sprādzienbīstamos priekšmetus, lai uzlabotu kuģošanas drošību Baltijas jūrā, kā arī pilnveidotu SNMCMG1 sastāvā esošo kuģu iemaņas mīnu neitralizēšanas operācijās.

### UZZIŅAI

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

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

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

## ZVIEDRIJAS TERITORIĀLAJĀ JŪRĀ NORISINĀJĀS STARPTAUTISKĀS JŪRAS SPĒKU MĀCĪBAS “NORTHERN COASTS 2021”

No 10. līdz 23. septembrim Zviedrijas teritoriālajā jūrā norisinājās starptautiskās jūras spēku mācības “Northern Coasts 2021”. Uz Latvijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģa A-53



“Virsaitis” atradās divu kuģu grupu štābs, ko vadīja Igaunijas Jūras spēku virsnieki. Savukārt Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandieris komandkapteinis Kristis Kristlībs vadīja deviņu kuģu grupu un Jūras spēku štāba un apgādes kuģis A-90



“Varonis” nodrošināja štāba funkciju izpildi. Mācībās piedalījās arī Jūras spēku patruļkuģis P-08 “Jelgava”. Mācību “Northern Coasts 2021” mērķis – trenēt kuģu komandu un vienību sadarbību ierobežotos un seklos ūdeņos starptautiskā vidē, izspēlējot dažādu krīžu scenārijus, kā arī veikt mīnu iznīcināšanas treniņus, ieskaitot vēsturisko sprādzienbīstamo objektu iznīcināšanu.



Mācībās “Northern Coasts 2021” kopā piedalījās 30 kuģi, 10 lidmašīnas un aptuveni 2000 karavīru no 15 valstīm – Beļģijas, Dānijas, Vācijas, Igaunijas, Somijas, Francijas, Kanādas, Latvijas, Lietuvas, Itālijas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Zviedrijas un ASV.■

## JŪRAS SPĒKI PIEDALĀS MĀCĪBĀS “NAMEJS”

No 30. augusta līdz 3. oktobrim visā Latvijā norisinājās Nacionālo bruņoto spēku militārās mācības “Namejs 2021”, lai pārbaudītu un pilnveidotu gatavību izvērsties valsts aizsardzības uzdevumu izpildei gan patstāvīgi, gan arī kolektīvās aizsardzības sistēmas ietvaros. Mācību laikā Jūras spēki trenēja ostas un bāzes aizsardzību, notika praktiskās šaušanas nodarbības, jūrniecības elementu vingrinājumi, kā arī spēku aizsardzības treniņi krastā un jūrā. Militārajās mācībās “Namejs 2021” piedalījās visas Jūras spēku apakšvienības, tai skaitā Patruļkuģu un Mīnu kuģu eskadru kuģi. Mācību ietvaros Jūras spēki veica kopīgus treniņus ar Zemessardzes, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta un Valsts robežsardzes apakšvienībām. ■



NBS komandieris ģenerālleitnants L. Kalniņš apmeklē mācības “Namejs” NBS Jūras spēkos.





# JŪRAS SPĒKI PIEDALĀS STARPTAUTISKĀS MILITĀRĀS MĀCĪBĀS "AEGEAN SEAL 2021"



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

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

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

## NATO 1. PASTĀVĪGĀS JŪRAS SPĒKU GRUPAS UN LATVIJAS JŪRAS SPĒKU KOPIĢI TREIŅI BALTIJAS JŪRĀ

Novembra sākumā Baltijas jūrā, tai skaitā Rīgas licī, norisinājās NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas (SNMG1) un Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku kopīgi treniņi.

Rīgas ostā pietauvojās Portugāles Jūras spēku "Vasco de Gama" klases fregate "Corte Real", savukārt SNMG1 vadošais kuģis, Kanādas Jūras spēku "Halifax" klases daudzfunkcionālā patruļfregate "Frederickton" bija noenkurots Rīgas piekrastē.■

Sagatavots pēc JS info



# JŪRAS UZRAUDZĪBAS OPERĀCIJĀS IESAISTĀS ATTĀLINĀTI VADĀMAS LIDMAŠĪNAS

Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), neatkarīga ES institūcija, kuras centrālais birojs atrodas Portugālē, Lisabonā, pārstāv ES jūrniecības intereses drošas, zaļas un konkurētspējīgas jūrniecības nozares attīstībā. Lai realizētu šādu politiku, nepieciešams operatīvi reaģēt uz iespējamiem incidentiem, pastāvīgi uzraudzīt drošību jūrā, sniegt tehnisko palīdzību, turpināt digitalizāciju, kā arī nodrošināt integrētus pakalpojumus. 2020. gadā EMSA sāka visām ES dalībvalstīm bez maksas piedāvāt tālvadības lidaparātu sistēmas (RPAS) pakalpojumus, kas izstrādāti, lai visās ES valstīm piegulošajās jūras teritorijās operatīvi sniegtu atbalstu krasta apsardzes funkciju veikšanā, tai skaitā jūras uzraudzības operācijās, kuģu emisiju monitoringā, ātrā reaģēšanā un piesārņojuma novēršanā, kā arī meklēšanas un glābšanas darbos. Lai gan pakalpojumi dalībvalstīm tiek piedāvāti individuāli, EMSA reģionālās RPAS stratēģijas ietvaros tiek pieļauts, ka ar vienu vai vairākiem RPAS pakalpojumiem var atbalstīt vairākas krasta apsardzes funkcijas vairākās ES dalībvalstīs.



Attālināti vadāmais lidaparāts Baltijas jūras uzraudzībai.

2020. gadā EMSA reģionālais RPAS dienests pievērsa pastiprinātu uzmanību Baltijas jūras uzraudzībai. Lai gūtu labāku priekšstatu par Baltijas jūrā notiekošajiem procesiem, ņemot vērā to, cik šeit noslogoti kuģošanas ceļi un intensīva satiksme, kas vienmēr ir zināms izaicinājums kuģošanas drošībai, RPAS nodeva Igaunijas policijas un robežsardzes rīcībā tālvadības lidaparātu. Sākotnēji to apkalpoja Igaunijas policija un robežsardze, 2020. gada beigās procesā iesaistījās arī Somijas robežsardze, bet operatīvā sadarbība ir iespējama starp visām šī reģiona valstīm – Igauniju, Somiju, Latviju un Zviedriju. Attālināti vadāmās lidmašīnas savāktā informācija vienlaikus tiek nosūtīta visām kaimiņvalstīm, tā palīdz



radīt kopīgu jūras ainu, ciešāku koordināciju, kā arī sadarboties un vajadzības gadījumā operatīvi reaģēt.

“Tas, ko esam redzējuši, kā strādā bezpilota droni Igaunijā, un arī mums *online* ir iespēja sekot notikumiem jūrā, varu teikt, ka esam patīkami pārsteigti, cik laba ir fotoattēlu kvalitāte. Tā ir optiskā informācija, ko iegūst drons, un mēs redzam optiskā sensora attēlu, ar kura palīdzību varam atpazīt kuģus, novērot situāciju jūrā, kā arī sekot ūdens virsmas stāvoklim,” saka Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta (KAD) Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC) priekšnieks komandleitnants Pēteris Subbota. “Tas ir pilnīgi cits attēls un cita informācija, nekā tā, ko iegūstam, ja uz attiecīgo jūras rajonu nosūtām kuģi iespējamā piesārņojuma pētīšanai, jo kuģa signāls tver attēlu aptuveni no sešu metru augstuma, bet drons to dara no kilometru liela augstuma. Dronam, kas strādā Igaunijā, ir četru stundu gatavības laiks, tas ir neatsverams palīdzības rīks: mazs izmēros, ātrs un ar plašu tvērumu. Pašlaik sekojam, kā viss notiek pie igauņiem, kuri izmanto EMSA dronu, visu izvērtēsim un tuvākajā laikā centīsimies šo spēju piesaistīt arī Latvijai.”

Jautāts, kāpēc Latvija, atšķirībā no Igaunijas un Lietuvas, šādu EMSA piedāvāto iespēju vēl nav izmantojusi, Pēteris Subbota pauda viedokli, ka Latvijā šis jautājums nav bijis aktualizēts valdības līmenī. Būtu loģiski, ja šo jautājumu uzturētu aktuālu Aizsardzības ministrijas ierēdņu līmenī.

No 2021. gada 23. marta Klaipēdas osta trīs mēnešus izmantoja EMSA RPAS sniegto pakalpojumu, lai ar bezpilota dronu noteiktu sēra saturu degvielā kuģiem, kas ienāk Klaipēdas ostā vai arī kuģo drona sensoru darbības zonā. Sensori monitorē emisijas no kuģiem, ņemot vērā, ka sēra saturam flotes degvielā šajā sēra emisiju kontroles zonā (SECA) jābūt ne lielākam par 0,1%. EMSA šo sistēmu izmanto, lai palīdzētu pildīt ES sēra direktīvu, kā arī atbalstītu ostas inspektoros, kad tie vēršas pret kuģiem, kas nepilda direktīvas prasības.

Lai gan Lietuvā ir liela interese par EMSA RPAS dienesta emisiju monitoringa spējām, tomēr Vides aizsardzības departaments sadarbībā ar citām Lietuvas iestādēm, tostarp Jūras spēkiem, MRCC un zivsaimniecības kontroles dienestiem, turpinās strādāt arī pie tā, lai varētu veikt arī cita veida jūras uzraudzības funkcijas.

RPAS sistēma atbalsta arī vairākas Melnās jūras reģiona valstis, tai skaitā Rumānijas Jūras administrāciju un Valsts zivsaimniecības un akvakultūras aģentūru.

RPAS integrācija tika veikta sadarbībā ar Rumānijas Gaisa spēkiem un Rumānijas Gaisa satiksmes vadības dienestu, kas sniedza specializētu atbalstu. Vēlāk EMSA pievienos reģionam otro RPAS (kvadracikla gaisma), kas būs operators no Rumānijas patruļkuģa “Stefan Cel”.

Vidēja izmēra RPAS lidaparāts gaisā var uzturēties līdz septiņām stundām, tā darbības rādiuss ir 200 kilometru robežās, tas aprīkots ar kameru, kas spēj



veikt dienas un nakts operācijas, jūras virsmas skeneri, briesmu signāluguns detektoru un sensoru, kas var noteikt kuģa atrašanās vietu. Lidaparātu var izmantot dažādām darbībām: robežkontrolei, satiksmes uzraudzībai, meklēšanai un glābšanai, kā arī vides aizsardzībai. RPAS datus var reģistrēt un pārsūtīt EMSA RPAS datu centram reāllaikā un pēc tam nekavējoties darīt pieejamus valstu iestādēm.

RPAS paredz 2022. gadā turpināt projektu un paplašināt darbību arī citos reģionos.■

Sagatavoja Anita Freiberga



# LATVIJAS JŪRAS SPĒKI KOPĀ AR SABIEDROTAJIEM IR GATAVI JEBKURAM UZDEVUMAM

**Militārajā dienestā katrs nonāk, ejot savu ceļu. Kādam tā ir bijusi pavisam nejauša izvēle, vien apstākļu sakritības vadīta, citam apzināta un mērķtiecīga virzība. Kuldīgā dzimušais ARMANDS GREBEŽS, kurš sevi pilntiesīgi sauc par kurzemnieku, pirmo militāro pieredzi ieguva jaunsardzē, kad mācījās arodskolā. “Daudz darijām paši, piedalījāmies mācībās, ar mums nodarbojās armijas instruktori, un tā soli pa solim militārā dzīve mani ievilka, līdz radās patiesa interese un nolēmu savu dzīvi saistīt ar militāro dienestu,” stāsta Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras komandieris komandkapteinis ARMANDS GREBEŽS, kurš komandējošā sastāva virsnieka dienesta pieredzi ieguva, dienot Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras Mīnu karadarbības taktiskā atbalsta centra priekšnieka amatā. Dienesta laikā A. Grebežs ir bijis mīnu kuģu M-04 “Imanta”, M-06 “Tālivaldis”, M-08 “Rūsiņš” un M-07 “Visvaldis” komandieris.**

Armands Grebežs dienestā bruņotajos spēkos ir kopš 1997. gada, kad sāka studijas Latvijas Nacionālajā aizsardzības akadēmijā. Laikā, kad Latvija vēl nebija uzņemta NATO, Latvijas Jūras spēkiem jau bija laba sadarbība ar daudzām NATO valstīm, tāpēc mūsu virsnieki pēc studiju pabeigšanas Latvijā zināšanas papildināja ASV, Polijā, Zviedrijā, Norvēģijā, Dānijā un Vācijā, kurp 1999. gadā mācīties devās arī Armands Grebežs. “Lai mācītos Vācijā, protams, vajadzēja vācu valodu. Skolā vācu valodu kā svešvalodu biju mācījies, tomēr ar to īsti nepietika, lai sekmīgi studētu, vispirms nācās iziet intensīvos vācu valodas sešu mēnešu kursus. Tolaik ar svešvalodu zināšanām visiem bija diezgan bēdīgi. Man, piemēram, angļu valoda bija nulles līmenī, tādēļ, pēc trim studiju gadiem atgriezies no mācībām Vācijā, gāju angļu valodas kursus, jo Jūras spēkos bez angļu valodas neiztikt.”

**– Kad iegūta izglītība Latvijā un papildināta vēl kādā no ārvalstīm, teorētiski labi sagatavotais ir gatavs pildīt dienesta pienākumus. Kā tad tālāk notiek karjeras izaugsme?**

– Jūras spēku virsnieki zināšanas ir ieguvuši Latvijā un daudzās citās valstīs, gadiem ejot un veidojoties karjerai, viņi tās arvien papildina karjerasursos ārvalstīs. Pabeidzot Nacionālo aizsardzības akadēmiju, jaunais speciālists saņem leitnanta pakāpi un tiek norīkots Jūras spēku komandiera padotībā, bet tālāk



jau karjera katram veidojas atšķirīgi. Parasti tā sākas ar zemākajiem amatiem ieroču komandās vai navigācijas komandās, un iegūtās teorētiskās zināšanas ir jānostiprina jūras praksē. Tā nu jauniņie kuģu komandieru un vecāko virsnieku vadībā iziet jūras praksi un iegūst tiesības, lai vēlāk jau paši varētu vadīt kuģi. Kad teorija ir nostiprināta praksē, arī karjera



Armands Grebežs.

iet uz priekšu, jo katram karavīram ir izstrādāts karjeras plāns, kurā, pildot dienesta pienākumus, ir divi galvenie atslēgas vārdi – mācības un pieredze, tātad zināšanu nostiprināšana praksē jūrā.

**– Ja jūs šodien no Mīnu kuģu eskadras pārceltu uz Krasta apsardzes dienestu, vai jūs pilnīgi mierīgi spētu pildīt attiecīgos pienākumus?**

– Jūras spēki ir īpašs spēku veids, un mūsu zināšanas ļauj jebkurā brīdī iesaistīties jebkuru funkciju veikšanā. Arī tagad, esot jūrā, mīnu kuģi pilda daļu no Krasta apsardzes pienākumiem, piemēram, vajadzības gadījumā mēs atbalstām Krasta apsardzi meklēšanas un glābšanas operāciju laikā.

## NOTEICOŠĀS IR ZINĀŠANAS UN SPĒJAS

**– Jūsu CV teikts, ka esat bijis BALTRON vadītājs. Ko jums kā Jūras spēku virsniekam nozīmē un dod šāda starptautiska darba pieredze?**

– Man bija tas gods, ka Baltijas valstu Jūras spēku komandieri uzticēja pienākumu būt par BALTRON vadītāju, jo tā tiešām ir ļoti liela atbildība. Kuģi, kas iesaistās Baltijas valstu eskadrā, arī štābs, kur kopā strādā Baltijas valstu Jūras spēku virsnieki, uztur gatavību un trenējas, lai vajadzības gadījumā varētu iesaistīties ātrās reaģēšanas grupās. Tā bija laba sadarbības pieredze, ko ieguvu, strādājot kopā ar kaimiņvalstu Jūras spēku virsniekiem, uzturot savstarpējo savietojamību un plānojot gan Latvijas, gan kaimiņvalstu kuģiem apmācību un treniņus.

**– Kā Latvija izskatās uz pārējo fona, ja salīdzina mūsu un kaimiņvalstu kuģus un aprīkojumu? Vai esam viena līmeņa spēlētāji?**

– Aprīkojuma ziņā mēs, protams, esam atšķirīgi, jo aprīkojuma iegāde ir atkarīga no katras valsts politikas un iespējām, bet apmācības ziņā praktiski





nav atšķirību starp Latvijas, Igaunijas un Lietuvas karavīriem. Arī tad, kad domāties ātrās reaģēšanas grupās, mēs pierādām, ka mūsu zināšanas un spējas ir ļoti augstā līmenī. No partnervalstīm esam saņēmuši ļoti labas atsauksmes par mūsu karavīru augsto profesionālo sagatavotību un spējām, strādājot gan štābā, gan uz kuģiem.

**– Pamatīgu atbildību Latvijai, arī Jūras spēkiem noteikti uzliek mūsu kā NATO dalībvalsts statuss.**

– Pirms iestāšanās un arī tūlīt pēc iestāšanās NATO mums viss bija pilnīgi jauns, jutāmies kā zinātkāri pirmklasnieki, mācījāmies un visas iespējamās zināšanas ķērām gluži vai lidojumā, bet tagad jau droši var teikt, ka esam sasnieguši vienādu līmeni ar pārējām NATO valstīm.

**– Bet iesākumā jūs droši vien tikāt uzskatīti par mazajiem brāļiem.**

– Jābūt godīgiem un jāatzīst, ka mēs tiešām daudzas lietas nezinājām. Tolaik pats vēl biju jauns leitnants un lieliski atceros, ka mūsu NATO partneri tiešām centās sniegt visa veida atbalstu. Ja bija kāds neskaidrs jautājums, viņi vienmēr sniedza izsmeļošu skaidrojumu un virzīja pareizajā virzienā, atlika vien pašam to visu spēt ņemt pretī.

**– Esat piedalījies un guvis pieredzi arī starptautiskajā misijā ATALANTA.**

– ATALANTA ir Eiropas Savienības pretpirātisma misija, kuras mērķis ir novērst pirātismu un uzturēt drošību. Arī ATALANTA man ir devusi nenovērtējamu pieredzi. Liels ieguvums bija tas, ka virspavēlniecību tolaik nodrošināja Zviedrija uz Nīderlandes kuģa, uz kura bija internacionāls štābs. Tieši tur, plānojot operācijas un drošības uzturēšanas darbības, pārņēmu pieredzi no citu valstu Jūras spēku virsniekiem. Esot uz vietas, darbs bija ļoti apjomīgs, bet tai pašā laikā arī interesants. Dienests Jūras spēkos ir interesants un aizraujošs. Protams, ir arī ikdienas rutīna, no tās nekur neaizbēgt, bet katru dienu jebkurā uzdevumā, kurā esam iesaistīti, vai tie būtu ikdienas darbi vai starptautiskā pieredze, kāda man bija BALTRON komandiera amatā un ATALANTA misijā, vienmēr nāk jauni izaicinājumi, kaut kas vēl nebijis, kas uztur tonusu un dod stimulu iet uz priekšu, lai attīstītos.

**– Vai tolaik, kad bijāt ATALANTA misijā, pirātisma vilnis Somālijas krastos jau bija mazinājies?**

– Kad devos šajā misijā, lielākais vilnis jau bija noplacis, jo drošības uzturēšanas operācijas tur norisinājās jau gadus četrus. Piedevām pirātisma apkarošana tajā laikā notika ne tikai no jūras puses, Eiropas Savienības karavīri bija iesaistīti arī krasta operācijās, un tas deva labus rezultātus. Misijas ietvaros tika apmācīti vietējie dienesti un sniegts atbalsts varas iestādēm, lai palīdzētu sakārtot viņu dzīvi un normalizēt situāciju. Tāpat tika veikta visas krasta līnijas novērošana, tāpēc droši var teikt, ka šīs misijas veikums ir bijis ļoti apjomīgs un tajā ieguldīti lieli finansiālie un cilvēku resursi. Misijā bija iesaistīts operāciju



Armands Grebežs.

plānošanas darbā. Lai gan kopumā pirātu aktivitātes tajā laikā bija mazinājušās, vēl joprojām turpināja darboties aktīvi pirātu grupējumi. Mums bija informācija par katru kuģi, kas kursēja Indijas okeānā, un zinājām, no kurienes tas nāk un kurp dodas. Ne jau katram tirdzniecības kuģim var piekmandēt klāt militāro kuģi, kas to apsargātu, bet bija izveidota tāda kā buferzona, kur vajadzības gadījumā varējām būt klāt un sniegt militāro palīdzību. Redzot šādu militāro atbalstu un arī kara kuģu klātbūtni, pirāti saprata, ka viņu iespējas ir krasi mazinājušās, jo ar tādām laivām, ar kādām pirāti pārvietojās, militārajam kuģim pretī nevar stāties.

## **MĪNU MEKLĒŠANA UN IZNĪCINĀŠANA NAV BEZRŪPĪGA PASTAIGA PA JŪRAS CEĻIEM**

**– Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras specializācija ir mīnu meklēšana un iznīcināšana. Tas taču ir viens ārkārtīgi bīstams pasākums!**

– Protams, mīnas un sprāgstvielas ir saistītas ar zināmu risku un bīstamības pakāpi. Nevienam neieteiktu uz savu roku nodarboties ar sprādzienbīstamu objektu neitralizēšanu, kā tas reizēm tomēr notiek uz sauszemes, kad kāds mežā atrod kādu vēsturisku sprādzienbīstamu priekšmetu un nes to uz mājām. Tāda rīcība nekādā gadījumā nav pieļaujama, jo arī veca sprāgstviela jebkurā brīdī var uzsprāgt un radīt bojājumus, ievainojumus vai pat izdzēst cilvēka dzīvību. Jūrā viss ir vēl daudz sarežģītāk un savādāk nekā uz sauszemes, tāpēc,



lai neitralizētu jūrā atrastus nesprāgušus objektus, mūsu speciālisti ir nopietni apmācīti. Viņi zina, kas jādara, apzinās bīstamību un spēj adekvāti novērtēt situāciju, lai rīkotos atbilstoši apstākļiem, ievērojot visus drošības noteikumus. Tieši tāpēc ar ikdienas treniņiem uzturam augstu sagatavotības līmeni. Nav jau tā, ka vienā dienā izdomājam: nu, tagad dosimies jūrā iznīcināt mīnas! Tas ir ļoti nopietns sagatavošanās darbs gan apmācības ziņā, gan plānojot operācijas. Mums ir ūdensslidēju komanda, nesprāgušās munīcijas neitralizētāji, kuri mācās kopā ar sauszemes spēku nesprāgušās munīcijas speciālistiem un iziet pilnu apmācību, lai vajadzības gadījumā tiktu galā ar attiecīgo situāciju. Pārsvārā mūsu nesprāgušās munīcijas neitralizētāji tiek iesaistīti gadījumos, ja tādi objekti tiek atrasti ūdenī, jo tā ir īpaša specializācija. Mūsu munīcijas neitralizētāji iziet mācību kursu Jūras spēku Mācību centrā.

**– No informācijas, kas pieejama dažādos avotos, var secināt, ka Baltijas jūra vēl ir gana pilna ar nesprāgušu munīciju, un arī intensīvai kuģošanai izmantojamais Irbes jūras šaurums nav izņēmums.**

– Piekritu, jūrā vēl ir ļoti daudz nesprāgušu mīnu, taču, ja tās nekustina, īpašu bīstamību tās nerada. Tomēr viss tik droši nav, jo jūrā strādā zvejnieki, kuri savos tīklos reizēm noķer arī kādu sprādzienbīstamu priekšmetu, piemēram, mīnu, un izceļ uz kuģa. Tā 2020. gadā Ziemeļjūrā pie Lielbritānijas krastiem krabju zvejnieki, velkot no ūdens zvejas ekipējumu, aizķēra mīnu, un tā pēkšņi sprāga, pametot gaisā kuģi. Par laimi neviens no zvejniekiem nezaudēja dzīvību, tomēr viņi bija smagi cietuši. Mīnas taču ir radītas, lai iznīcinātu, un nav starpības, veca tā vai jauna, jo bīstamas ir visas, tāpēc ar tām jāapietas uzmanīgi un ar pietāti.

**– Kā reāli notiek mīnu meklēšana, kā tā tiek plānota un kā iegūstat informāciju, kur jāmeklē?**

– Nav tā, ka mēs uz aklo skrienam pa jūru, lai meklētu mīnas. Katrai jūrā izlaistai mīnai ir savi parametri, tāpēc var prognozēt vietas, kur tas varētu būt darīts. Veicot šo analīzi, varam sašaurināt to jūras teritoriju, kurā vajadzētu un būtu lietderīgi munīciju meklēt. Ja runājam par vēsturiskajām mīnām, ir daudz rakstisku liecību, kur kādreiz ir bijuši mīnu lauki un kur tās varētu būt meklējamās. Tāpat liela daļa šo teritoriju ir dokumentētas, bet ir, protams, daļa, par ko nav informācijas. Reizēm ir diezgan grūti spriest, kā, piemēram, Pirmā pasaules karā tika plānota mīnu izlikšana. Ļoti iespējams, ka kādas neparedzētas situācijas dēļ mīnas vajadzēja izlikt ātrāk, nekā bija plānots, bet par to mēs varam tikai minēt. Taču, analizējot pieejamo informāciju, mēs varam samazināt to teritoriju, kurā mīnas varētu atrasties, un, atrodot vienu līniju, varam jau virzīties tālāk.

**– Vai esat apkopojusi informāciju par to, kuros Baltijas jūras un Ziemeļjūras reģionos ir visvairāk sprādzienbīstamu priekšmetu?**

– Ja uz kartes aplūkojam Baltijas jūras kuģu ceļus, droši varam novērtēt situāciju, jo neviens jau nelika mīnas vietās, kur nekursē kuģi, to darija



tajos kuģu ceļos, kur gribēja samazināt kuģu kustību, un tieši tur arī mīnas ir meklējamas.

**– Ir pietiekami daudz publiski pieejamu dokumentāru liecību par to, kā pēc Otrā pasaules kara jūrās tika apglabāta kara municija, un ne vienmēr tas tika darīts dziļākajās vietās jūrā.**

– Baltijas jūras reģiona vēsturisko sprāgstvielu drošības apvienībā ir apvienojušās Baltijas jūras valstis Latvija, Lietuva, Igaunija, Somija, Zviedrija, Dānija, Vācija un Polija, lai apkopotu informāciju par vēsturiskajām mīnām, mīnu līnijām un noglabāto municiju. Mēs apzinām iespējamās noglabātās municijas vietas un tās novērojam, lai šajās zonās nenotiktu niršana vai kādas citas darbības.

**– Kādas ir jūsu darbības, kad jūsu rīcībā nonāk informācija, teiksim, par kādu līdz šim vēl neapzinātu ar municiju piepildītu kuģa vraku? Vai tādos gadījumos mērķis ir municiju neitralizēt vai raudzīties, lai šī vieta ir nepieejama?**

– Viss atkarīgs no blakusapstākļiem, piemēram, vai šajā reģionā tiek plānotas kādas darbības. Mūsu mērķis nav visu atrasto un apzināto tūlīt neitralizēt vai spridzināt, mūsu mērķis ir uzturēt augstu drošības līmeni. Ja attiecīgajā vietā nav paredzētas kādas zemūdens būves, tad mēs šo objektu norobežojam un darām visu, lai tas būtu nepieejams tiem, kuru hobijs ir niršana.

**– Vai civilā pasaule izrāda kādu īpašu interesi par niršanu šādās vietās?**

– Kā liecina pieredze, šāda interese ir. Nereti tiek pieķerti nirēji, kuri nirst uz vēsturiskajiem vrakiem vietās, kur tas nav atļauts un kur ir iezīmētas lieguma zonas. Par šādām neatļautām darbībām cilvēki, protams, tiek sodīti. Tā kā pats neesmu ūdenslīdējs, īsti nevaru izskaidrot, kas cilvēkus tur saista, bet vēlreiz vēlos uzsvērt, ka interese ir liela un reizēm šādas neatļautas darbības prasa pat cilvēku dzīvības. Piemēram, Polijā pie vēsturiskajiem vrakiem tika atrasts noslēcis ūdenslīdējs. Neuzmanība un pārgalvība dārgi maksā, jo niršana lielos dziļumos ir bīstama, saistīta arī ar ūdenslīdēju slimību, kas piemēklē cilvēku, ja neievēro visus drošības nosacījumus un pareizas procedūras.

Lai mūsu ūdenslīdēji izietu pilnu apmācības kursu, ir nepieciešami aptuveni pieci gadi. Nelielā dziļumā viņi sāk nirt arī ātrāk, bet visa apmācība tomēr prasa laiku. Droši var teikt, ka Latvijas ūdenslīdēji ir vieni no labākajiem Eiropā. Uz mūsu ūdenslīdēju skolu brauc kursanti un instruktori no Lietuvas un Igaunijas. Ir bijuši kursanti arī no Gruzijas, Ķīnas, Azerbaidžānas, Ukrainas un Horvātijas. Latvijas ūdenslīdēju komandā ir karavīri ar piecpadsmit un vēl vairāk gadu pieredzi, kuri piedalījušies daudzās starptautiskās mācībās un misijās. Ārzemju partneri atzīst, ka tik pieredzējusi komanda ir reti kurai valstij.

Vācieši, piemēram, nirst tikai līdz noteiktam dziļumam, citu valstu ūdenslīdēji nav kvalificēti izcelt mīnas, bet mēs tam visam esam gatavi. Tieši tāpēc Latvijas ūdenslīdēji ir iemantojuši cieņu un prestižu. Ūdenslīdēju skolā ir pamatīga atlase. Vispirms kandidāti tiek kārtīgi testēti ar tā saucamo slapjo nedēļu, bet



barokamerā tiek pārbaudīta kursantu spēja izlīdzināt spiedienu, psiholoģiskā noturība, atrodoties slēgtā telpā. Iegremdējoties piecdesmit metru dziļumā, ūdens spiediena saspīestā slāpekļa gāze organismā iedarbojas kā smieklu gāze, var uzņākt smieklu lēkme, var reibt galva, var būt grūtības koncentrēties un pieņemt svarīgus lēmumus, tāpēc viens otrs pārbaudi neiztur, visi nevar būt ūdenslīdēji.

**– Pēc tam, kad Baltijas jūrā notikušās kārtējās starptautiskās mācības, sabiedriskajos medijos izskan Jūras spēku informācija, ka atrastas un neitralizētas tik un tik mīnas, un tas ir starptautisko mācību rezultāts, bet kā mīnas tiek neitralizētas?**

– Mēdz būt dažādi scenāriji. Mīnu var iznīcināt speciāli apmācīts ūdenslīdējs vai zemūdens robots, kuru izmantošana mīnu neitralizēšanā nav nekas jauns, tomēr vajadzīgs ļoti dārgs ekipējums. Lai visas darbības saistībā ar mīnu iznīcināšanu būtu maksimāli drošas gan ūdenslīdējiem, gan zemūdens robotiem, nopietni raugāties uz visām niansēm: ūdenslīdējiem ir speciāls ekipējums, lai droši varētu pieiet mīnām, tāpat arī drošība tiek ievērota, izmantojot zemūdens robotus. Pirms spridzināšanas tiek veikti visi nepieciešamie sagatavošanās darbi, bet, kad mīnas tiek spridzinātas, visi, protams, atrodas drošā attālumā.

Kuģiem strādājot grupā, štāba uzdevums ir rūpīgi plānot starptautiskās mācības, lai kuģi cits citam netraucētu, bet reālais ieguvums no šīm mācībām ir iespēja kopīgiem spēkiem pārmeklēt un pārbaudīt daudz plašākas teritorijas un tajā pašā laikā uzlabot procedūru savietojamību. Katram kuģim ir dots savs rajons, kurā tas arī veic visas darbības. Ja mācību laikā tiek atrasta mīna, ļoti rūpīgi pēta un analizē esošo situāciju, lai saprastu, cik droši ir attiecīgajā vietā šo mīnu iznīcināt, vai tuvumā nav kuģi, vai zem ūdens nav kādi kabeli, vai šī teritorija neietilpst aizsargājamā vai dabas lieguma zonā. Gadījumā, ja šajā vietā mīnu nedrīkst iznīcināt, objekts ar speciālu aprīkojumu tiek pārvietots uz neitralizēšanai drošu vietu.

**– Diemžēl zivis gan neviens nevar pabrīdināt.**

– Tā gluži nav, mums ir dažādi veidi, kā zivis tomēr tiek brīdinātas. Viens no veidiem ir detonēt nelielu lādiņu, lai aizbaidītu zivis.

**– Vai mīnu meklēšana Baltijas jūrā ar kaut ko atšķiras no mīnu meklēšanas, piemēram, Ziemeļjūrā vai Vidusjūrā?**

– Atšķiras tikai apstākļi šajās jūrās, bet pati meklēšana ne ar ko neatšķiras. Ziemeļjūrā ir lielāka straumes ietekme, tāpat paisuma un bēguma ietekme, ko Baltijas jūrā praktiski nemaz neizjūt. Savukārt Baltijas jūrā ir ļoti slikta redzamība, reizēm tā nepārsniedz vienu metru, tāpēc vairāk nākas paļauties uz tehniku. Apstākļi ietekmē gan kuģu pozicionēšanu, gan niršanu, jo ir jāaprēķina, kad būs mazākā straume un droši varēs doties zem ūdens. Lai varētu iznīcināt mīnu, sagatavošanās prasa nopietnu un apjomīgu darbu. Vislielākās problēmas parasti sagādā grunts, kas pārvietojas viļņu ietekmē.

**– Kad interesējos par vēsturisko piesārņojumu Baltijas jūrā, sapratu, ka speciālistu vidū lielu satraukumu rada Otrā pasaules kara ķīmisko**



**vielu apbedījumi – iprīta lauki pie Zviedrijas un Polijas. Vai Jūras spēku kompetencē ir arī šo ķīmiski bīstamu reģionu apzināšana un kādas ir konsekvences šajā sakarībā?**

– Šis ir daudz plašāks jautājums, un par to tiek spriests visu Baltijas jūras valstu līmenī. Ķīmiski piesārņotās vietas jūrā tiek apzinātas, notiek starptautiskas sarunas, kā arī tiek spriests, kā tālāk rīkoties, jo tas neietekmē tikai vienu valsti, tas ietekmē visu Baltijas jūras reģiona valstu un pašas Baltijas jūras drošību. Ja gadījumā no bojātajiem konteineriem sāktu izplūst ķīmiskas vielas, tas ietekmētu apkārtējo vidi un katru kuģi, kas kuģotu šajās bīstamajās vietās. Šis nav tikai lokāls jautājums, tā ir starptautiski risināma problēma, varētu teikt, pat visas pasaules līmeņa jautājums.

– Šā gada janvārī Liepājā notika Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" pavadīšanas ceremonija uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā,



**un tā nav pirmā reize, kad Latvijas Jūras spēki ar saviem kuģiem piedalās starptautiskās mācībās, kur NATO pārbauda ātrās reaģēšanas spējas jūrā. Uz ko ir jāspēj ātri reaģēt?**

– Pirmais ātrās reaģēšanas bataljons ir izvietots Baltijas jūrā un Ziemeļjūrā, un šī grupa ir izveidota reaģēšanai krīzes situācijās, kad NATO spēkiem ir jāpilda atbalsta pasākumi, piemēram, ir saņemta informācija, ka nomīnēts kuģu ceļš. Tiklīdz saņemts uzdevums, šiem pirmās grupas kuģiem ir jābūt gataviem nekavējoties reaģēt un doties to pildīt – meklēt mīnas, lai iztīrītu ceļu pārējiem.

**– Tas nozīmē, ka šī ātrās reaģēšanas vienība ir pilnībā gatava tā sauktajai X stundai?**

– Tieši tā, šī vienība pastāvīgi ir gatava X stundai. Un arī mūsu kuģi, tieši tāpat kā citu NATO sabiedroto kuģi, ir pilnībā gatavi aizsargāt Latvijas valsti.

**– Cik moderni un labi aprīkoti ir mūsu Jūras spēku kuģi, un kādu aprīkojumu vēl varētu vēlēties?**

– Mūsu kuģi ir ļoti labā līmenī un kopā ar sabiedrotajiem ir gatavi jebkuram uzdevumam. Tajā laikā, kad saņēmām savus mīnu kuģus, tie bija vieni no modernākajiem mūsu Jūras spēkos. Laiks iet, kuģi jaunāki nepaliek, bet tehnoloģijas arvien attīstās, tāpēc tagad ir izstrādāts kuģu modernizācijas projekts, kura





ietvaros vislielākā vēriba tiek veltīta mūsu karavīru lielākai drošībai, piemēram, mīnu meklēšanai attālināti. Lai kuģim nevajadzētu pietuvoties sprādzienbīstamajam objektam, paredzēts iegādāties lielus un autonomus robotus. Varētu teikt, ka mēs ejam līdzī laikum un darām to līdzīgi Beļģijas un Nīderlandes Jūras spēkiem, skatāmies, kādas ir mūsu iespējas, iepazīstamies ar jaunajām tehnoloģijām un aprīkojumiem, izvērtējam, ko varam atļauties un, protams, raugāmies arī uz to, kas nākotnē būs aktuāls, un plānojam, kā attīstīsies mūsu Jūras spēki.

**– Bija ziņa, ka Igaunijas Jūras spēki gatavojas no somiem iepirkt modernas mīnas. Ko šī ziņa varētu vēstīt man, vienkāršajam cilvēkam? Ko igauņi gatavojas darīt ar šīm modernajām mīnām – liks plauktā vai liks jūrā?**

– Visticamāk, ka Igaunija vēlas uzturēt profesionālo tonusu, jo gadījumā, ja pienāk X stunda, bet karavīrs nav strādājis ar mīnām, viņš nezinās, kā ar tām rīkoties: kā izlikt mīnas, veikt apkopi vai citas darbības, kurām viņš nebūs gatavs. Karavīriem ir jātrenējas ik dienas, viņi ir morāli jāsapagatavo, tāpat jāmaca disciplīna, tas viss pieder pie lietas, un ar to katru dienu arī nodarbojas mūsu Bruņotie spēki.

**– Vai pilnvērtīgi trenēties var arī uz simulatoriem?**

– Gan Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem, gan sabiedrotajiem ir ļoti labi attīstīta kuģu vadīšanas apmācība uz simulatoriem, tāpat arī mīnu iznīcināšanai ar robotiem ir labi simulatori, bet praktiskajai darbībai mīnu simulators tomēr nebūs īstais palīgs, jo Baltijas jūrā redzamība zem ūdens ir ļoti maza, un tad, kad strādā ūdenslidēji, viņi parasti visu dara ar tausti, tāpēc tik ļoti svarīga ir praktiskā sagatavotība.

**– Tad jau citu valstu ūdenslidēji Baltijas jūras sliktajā redzamībā varētu justies apjukuši?**

– Tā gluži nebūs, jo visi ūdenslidēji tiek vienādi apmācīti un trenēti. Redzamībai zem ūdens šajā gadījumā nebūs nekādas nozīmes, jo atminētajiem sprādziena bīstami priekšmeti jāpārzina detalizēti, tāpēc apmācība notiek ļoti augstā līmenī. Kā mēdz teikt, atminētājs var pieļaut divas kļūdas: vienu, kad izvēlas profesiju, un otru, ja kļūdās savā profesijā. Viss. Viena kļūda var būt liktenīga, tāpēc katru atminētāju apmāca un trenē ļoti rūpīgi.

**– Situācija pasaulē tagad ir ļoti saspringta, un cilvēku prātus nodarbina jautājums, vai tiešām X stunda ir neizbēgama. Kam jānotiek, lai šāda X stunda iestātos?**

– X stunda nekādā gadījumā nevarētu atnākt kā zibens spēriens no skaidrām debesīm, radušos saspīlējumu nevarēs noslēpt, to redzēs visi cilvēki pasaulē. Tas, visticamāk, varētu notikt politisku apsvērumu dēļ, un indikatorus mēs visi varam paši nolasīt gan no publikācijām presē, gan sekojot tam, ko runā sabiedrotie un kaimiņi. Arī sekojot procesiem, kas notiek pie Austrumu kaimiņa.



**– Kā vajadzētu uztvert ziņas, ka Latvijas robežas tuvumā ir manīti Krievijas kara kuģi. Kā jūs atbildētu uz šo jautājumu?**

– Tā kā mēs visi lieliski zinām, kur atrodas Kaļiņingradas apgabals, ir jāsaprot, ka Krievijai ir tikai viens – jūras ceļš, lai apgādātu savu teritoriju, tāpēc arī viņiem ir jāšķērso mūsu ekonomiskie ūdeņi, un mums jāapzinās, ka Krievijas kara kuģi arī turpmāk kursēs šajā maršrutā. Sabiedrībai ir jāsaprot, ka šādas ziņas ir bijušas un arī turpmāk būs. Reizēm Krievijas kara kuģu kustība ir lielāka, reizēm tā samazinās, bet jebkurā gadījumā mēs to visu novērojam un esam modri. Vēlreiz vēlos uzsvērt, ka Latvijas Jūras spēki vienmēr ir gatavībā un gan krastā, gan jūrā visu novēro 24/7, mūsu kuģi visu laiku atrodas patrulēšanā, kā arī notiek informācijas apmaiņa ar Baltijas jūras valstīm.

**– Vai varam nešaubīties arī par to, ka vajadzības gadījumā tiks iedarbināts NATO 5. pants?**

– Protams. Bez šaubām! Pilnīgi droši!

**LAI VIRZĪTOS UZ AUGŠU, IR NEPĀRTRAUKTI JĀMĀCĀS**

**– Ja atgriezāties pie jūras karjeras un ambīciju jautājuma, no kā būs atkarīgs tas, kā turpmāk veidosies dienests un karjera, vai tas būs atkarīgs no ambīcijām vai Jūras spēku politikas attiecībā uz jūsu karjeras iespējām?**

– Sasniedzot katru nākamo pakāpienu un ieņemot augstāku amatu, aug arī ambīcijas, tāpēc arī tiek darīts viss iespējamais, lai sasniegtu arvien jaunus mērķus. Par saviem nākotnes izaicinājumiem, tālākajiem ceļiem un iespējām pašlaik nevēlētos runāt, jo nereti taču saka, ja savas vēlmes izteiksi skaļi, tās nepiepildīsies.

**– Viena lieta tomēr ir droši zināma: lai virzītos uz augšu, nepārtraukti ir jāmācās, jāpilnveido zināšanas un prasmes.**

– Tieši tā. Virsniekiem ir karjeras kursi, ar katru nākamo amatu nostiprinām jau iegūtās zināšanas, kā arī sagatavojam sevi jauniem izaicinājumiem.

**– Bet kā jūs uz kuģa pamanāt, kuru no karavīriem virzīt pa karjeras kāpnēm? Vai cilvēkā ir kāds īpašs militārs talants?**

– Protams. Ikdienas darbos karavīri pilda savus ierastos rutīnas pienākumus, bet tūlīt var pamanīt, kurš to dara ar īpašu attieksmi. Tāpat kā skolā, kad notiek darbs grupās, tūlīt viss nostājas savās vietās: kurš būs līderis un vadīs procesu un kuri to visu pildīs. Tieši tāpat notiek militārajā dienestā, arī šeit darbojas tie paši principi. Vienlaikus katram karavīram ir arī karjeras attīstības plāns.

**– Kāds jūsu līdzšinējā dienestā ir bijis viskriticākais brīdis, tāds, kad jāizlemj – būt vai nebūt?**

– Tādi gadījumi ir bijuši vairāki, bet par tiem īsti runāt nevēlos, vien teikšu, ka tas notika, kad biju kuģa komandiera amatā. Kuģa komandieris atbild par ikviena jūrnieka dzīvību uz kuģa, īpaši sarežģīti pieņemt lēmumu ir tad, kad



tuvojas vētra, tad tu šaubies, vai šādos apstākļos vajadzētu doties pildīt savus pienākumus, vai arī nevarēsīm to darīt. Vienmēr ļoti rūpīgi sekojam līdzi laika prognozēm, lai saprastu, doties vai nedoties jūrā, bet dažreiz pienākums liek doties jūrā arī visai bīstamos laika apstākļos un atrasties vietā un laikā, kad negribētos tur būt, un arī tādos apstākļos ir jātiek ar visu galā. Mēs nekad nepakļaujam savus cilvēkus neattaisnotam riskam, bet reizēm, lai izglābtu kādu cilvēku, jūrnieki dara pat vairāk, nekā ir viņu spēkos.

### **– Kas notiek pēc tam, ja mācību laikā ir noticis negadījums, ko iepriekš nekad nevar zināt un paredzēt?**

– Šādos gadījumos vienmēr notiek izmeklēšana, tāpat arī, neskatoties uz to, ir vai nav bijušas kļūmes, pēc mācībām vienmēr notiek analīze, lai labāk saprastu stiprās un vājās vietas. Iespējams, kādam ir idejas, varbūt kaut kas ir palicis nepamanīts, to visu izrunā un analizē, saliekot plusus un mīnus, lai nākamajās mācībās to visu ņemtu vērā.

### **– Kāda mūsdienās ir militāro jūrnieku psiholoģiskā noturība?**

– Lielākoties tā ir laba, bet gadās situācijas, kad ar cilvēkiem ir īpaši jāstrādā. Mums ir ļoti labs psiholoģiskais dienests, arī kapelāns, kurš vajadzības gadījumā vienmēr ir klāt. Viņš, piemēram, lai uzlabotu karavīru morālo stāju, bija vizītē pie Jūras spēku kuģa M-06 "Tāļvaldis" apkalpes, kas atradās NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas dežūrā. Mēs tiešām ļoti rūpējamies par saviem jūrniekiem.

### **– Vai savas dzīves civilajā pusē jūs paliekat karavīrs, vai tomēr varat no tā atbrīvoties?**

– Ja es teiktu, ka varu, tad melotu, jo kāda daļa no manis visu laiku ir dienestā. Disciplīna jau ir asinīs, tāpēc skatoties, kā lietas notiek civilajā dzīvē, kā reizēm rīkojas mani draugi, radi vai kaimiņi, nākas aizrādīt, ja šķiet, ka kaut kas nenotiek pareizi. Bet nav arī bijis tā, ka kāds par maniem aizrādījumiem apvainotos, jo viņi tos respektē. Ir gadījumi, kad aizrādu nepazīstamiem jauniešiem, un man šķiet, ka reizēm viņiem pat pietrūkst, lai kāds viņiem aizrādītu par nepareizu rīcību. Veidot sabiedrību labāku vajadzētu būt katra cilvēka pienākumam, un, paskatoties uz Jūras spēku virsniekiem, instruktoriem un matrožiem, var just lepnumu, jo viņi ir kā paraugs sabiedrībai. Mundieris ir goda lieta, un tā ir karavīra ikdiena.

Civilās personas varu tikai iedrošināt – nāciet dienēt Jūras spēkos, jo mums ir labas dienesta vietas, interesanta dzīve, iespēja mācīties starptautiskajā vidē, apmeklēt ārzemes, sadarboties, strādāt kopā ar dažādu valstu kolēģiem, dalīties pieredzē, kas dod plašāku skatījumu uz dzīvi un procesiem. Garlaicīgi nebūs! Bet karavīriem novēlu, lai ir izturība gan grūtos, gan labos laikos!

Turamies! ■



# LATVIJAS, EIROPAS UN NATO ROBEŽU SARGĀJOT

**2021. gadā pasaulē nav bijis mierīgi. Visai nestabila situācija ir uz Polijas, Lietuvas un Latvijas robežas ar Baltkrieviju. Kopš 8. novembra notiek nelegālo imigrantu masveida mēģinājumi no Baltkrievijas puses vardarbīgi ielauzties Polijas teritorijā, 24/7 gatavībā ir arī Latvijas karavīri un zemessargi, kuri sniedz atbalstu robežsardzei, un Lietuvas robežsargi.**

**Eiropas Savienība iedarbina dažādus politiskos instrumentus un sankcijas pret Baltkrieviju. Pret režīmu ne tikai vērstas jaunas sankcijas, bet daži Eiropas valstu līderi pat sākuši diskusijas ar Baltkrievijas prezidentu Aleksandru Lukašenko. Ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs notiekošo nodēvējis par hibridkaru. Latvija ir Eiropas Savienības un NATO ārējā robeža, tāpēc ir ļoti svarīgi saprast, cik droši tā tiek sargāta. Par to, kas notiek uz mūsu jūras robežas, kā tiek uzraudzīta Latvijas Republikas teritoriālā jūra un ekskluzīvā ekonomiskā zona, saruna ar Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienesta komandieri komandkapteini MAREKU KALMANI.**

## NO JŪRAS SPĒKU JŪRAS NOVĒROŠANAS UN SAKARU DIENESTA VĒSTURES

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

1999. gada vidū ar aizsardzības ministra pavēli bijušais Krasta apsardzes bataljons tika sadalīts divās vienībās: Radiotehniskajā bataljonā (JNSD nākotnē) un Atbalsta bāzes Ventspils filiālē. 2001. gada nogalē JNSD tiek pie vēl viena jauna nosaukuma — JS Krasta aizsardzības bataljons, bet 2004. gada 29. aprīlī ar aizsardzības ministra pavēli izveido Jūras spēku flotiles (JSF) JNSD. 2011. gada sākumā JNSD no Ventspils pārcēlās uz Liepāju, kur līdz pat šodienai bāzējas JS teritorijā.



Mareks Kalmanis kopā ar dēlu Tēvu dienā.

## **JŪRAS NOVĒROŠANAS UN SAKARU DIENESTS IZVEIDOTS UZ LABIEM PAMATIEM**

“Pēc pusotra gada obligātajā dienestā Siguldas sakaru mācību centrā bija pilnīgi skaidrs, ka turpināšu dienestu. Tolaik pat nedomāju, ka varētu kļūt par virsnieku. Turpināju dienestu Jūras spēku Krasta aizsardzības bataljonā, kas tagad ir Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienests. Bataljonā sāku dienestu kā instruktoru, un tagad esmu pārliecināts – tas, ka tūlīt nekļūvu par virsnieku, man ir devis lielas

priekšrocības. Tieši tāpēc daudzas lietas izprotu pēc būtības un man ir vieglāk saprast, kā domā matroži un instruktori, jo pats to visu esmu izdzīvojis, sākot no kareivja, izejot cauri instruktora darbam un tikai pēc tam kļūstot par virsnieku,” saka Jūras spēku Jūras novērošanas un sakaru dienesta komandieris komandkapteinis Mareks Kalmanis. “Protams, deviņdesmitie gadi bija pavisam cits laiks, arī citas prasības un citi nosacījumi, bet cilvēks visos laikos ir un paliek indivīds ar savām vajadzībām, būtībā jau pats cilvēks nemainās. Pēc Nacionālās aizsardzības akadēmijas pabeigšanas 2000. gadā ieguvi pirmo virsnieka pakāpi – leitnanta, tad Krasta aizsardzības bataljonā dažādos amatos turpināju dienestu, līdz tiku pārcelts uz Liepāju. Tad Nacionālajā aizsardzības akadēmijā beidzu štāba jaunākā virsnieka kursus, pabeidzu Baltijas Aizsardzības koledžu un tagad esmu JNSD komandiera amatā. Izejot šo dienesta loku, atkal esmu atgriezies JNSD struktūrā, tikai tagad jau komandiera amatā.

Varu teikt, ka vienība pa šiem gadiem ir ļoti mainījusies, protams, tikai uz to labāko pusi, jo iepriekšējie dienesta komandieri ir devuši ļoti lielu ieguldījumu.



Nevar neuzsvērt iepriekšējo komandieru komandkapteiņa Magnusa Līča un Arta Guzlēna veikumu, esmu mantojis vienību, kas tiešām ir izveidota uz labiem pamatiem, komandieru ieguldījums ir acīmredzams.”

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

– Komandkapteiņi M. Līcis, A. Guzlēns un es esam no viena Krasta aizsardzības bataljona, līdzīgi ir noritējis mūsu dienests, cits citu ļoti labi pazīstam, tāpēc droši varu teikt, ka mūsu redzējums par to, kādam jābūt attiecīgajam dienestam, un sapratne, kā jānotiek lietām, noteikti vērsta vienā virzienā un ir ļoti laba pēctecība, jo cits citu tikai papildinām.

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

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

**– 2021. gads ir parādījis, cik ļoti svarīga ir valsts robežas drošība un cik reizēm grūti to nosargāt no nelegāliem robežas pārkāpējiem, jo īpaši, domājot par to visu, kas notiek uz Baltkrievijas robežas ar Poliju, Lietuvu un Latviju. Jūsu atbildības zona ir jūras robeža, un dienesta mērķos**





### **ierakstīts: nodrošināt nepārtrauktu 24/7 Latvijas Republikas teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas radiotehnisko un vizuālo novērošanu un kontroli. Kas ir tas, ko jūs novērojat 24/7?**

– Tieši tā, viens no mūsu galvenajiem uzdevumiem ir nodrošināt Latvijas Republikas teritoriālās jūras un ekskluzīvās ekonomiskās zonas radiotehnisko un vizuālo novērošanu un kontroli 24/7 trīssimt sešdesmit piecas dienas gadā. Mums ir moderna jūras novērošanas sistēma, kas izvietota pa visu jūras piekrasti Latvijas teritorijā un nosedz visu mūsu interešu zonu. Tā ir jūras novērošanas sistēma, ko pārvalda Jūras spēki. No radariem un videonovērošanas kamerām, kas novietotas torņos, visa informācija nonāk Vadības centrā šeit, Liepājā, kur informācija tiek apkopota, analizēta un apstrādāta. Protams, šo darbu nedarām vieni, tas ir kopējs darbs, kurā iesaistītas arī citas Jūras spēku apakšvienības. Patruļkuģu eskadras kuģi veic patrulēšanu, savukārt Krasta apsardzes dienests kontrolē, kā tiek ievēroti normatīvie akti un starptautiskās tiesību normas, kas nosaka Latvijas ūdeņu izmantošanas kārtību. Viens otram sniedzam atbalstu, jo darām taču kopīgu darbu.

#### **– Ko reāli šāds kuģis dara jūrā?**

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

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

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

#### **– Jau teicāt, ka laba sadarbība informācijas apmaiņas ziņā izveidojusies ar tuvākajiem Baltijas un Ziemeļvalstu kaimiņiem. Kā bez informācijas apmaiņas vēl uzturat tonusā savu sadarbību?**

– Katru gadu regulāri notiek mācības, arī tikšanās un apspriedes. Strādā triju Baltijas valstu Jūras situācijas apzināšanas darba grupa, kuras uzdevums ir izveidot, uzturēt un attīstīt kopīgu un nepārtrauktu datu apmaiņu starp jūras novērošanas sistēmām Baltijas valstīs. Šis projekts veiksmīgi virzās uz priekšu, esam sākuši datu apmaiņu, un mūsu starpā nepārtraukti notiek arī



konsultācijas. Tāpat mūsu karavīri ir iesaistīti tādos starptautiskos projektos kā Baltijas valstu jūras novērošanas sadarbības projekts (SUCBAS), un šogad viena no mūsu Sakaru dienesta virsniecēm vada šo grupu.

## **ATTĪSTĪT SPĒJAS, LAI REDZĒTU TĀLĀK UN DZIRDĒTU LABĀK**

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

– Mūsu speciālisti mācās gan Latvijas augstskolās, gan arī sūtām viņus uz dažādiem kursiem ārvalstīs, kuri mums tiek nodrošināti. Bet jāsaprot, ka apmācības process ir nepārtraukts, jo tehnoloģijas strauji attīstās un speciālistiem ir jāapgūst viss jaunais. Tāpat cenšamies piesaistīt arvien jaunus speciālistus, īpa-



ši aktuāla mums ir IT joma, jo nav noslēpums, ka tieši tehnoloģijas ir tas, kas ļoti strauji attīstās un ietekmē visas dzīves jomas, arī militāro jomu, tāpēc arī šis ir mūsu prioritātes jautājums. Operatoriem, kuri ikdienā strādā ar jūras novērošanas sistēmu, apmācība notiek Jūras spēkos. Praktiskā apmācība Jūras spēkos izdodas ļoti veiksmīgi, jo jūras novērošanas sistēma ir draudzīga lietotājam, viss ir saprotams, vēl jo vairāk mūsdienu jaunatnei, kura ar tehnoloģijām ir uz tu. Tomēr, lai karavīrs nokļūtu līdz tam, viņam/ai pamatzināšanas jāiegūst Alūksnē un Jūras spēku Mācību centrā. Mūsu dienestam primāri cenšamies piesaistīt tos karavīrus, kuri jau kādu laiku ir dienējuši uz kuģiem un vēlas turpināt dienestu krastā. Šos karavīrus ļoti labprāt ņemam pie sevis, jo viņiem ir jūras pieredze, daudzas lietas viņi zina no praktiskās puses, tāpēc ir vieglāk apmācāmi jauniem izaicinājumiem.

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

– Nenoliedzami, arī mums ir atbildība par robežas drošību. No jūras novērošanas viedokļa situācija ir būtiski uzlabojusies. Ja vēl nesenā pagātnē bija



problēmas ar informācijas apmaiņas ātrumu un noteikts konkrēts sadarbības ietvars, tad tagad droši varu teikt, ka šie jautājumi ir noņemti no dienaskārtības. Ar iespējami detalizētu un precīzu informāciju nodrošinām mūsu Baltijas jūras partnervalstis.

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

– Tas tieša. Atceros to, kāds Krasta aizsardzības bataljons bija deviņdesmitajos gados ar novecojušajām padomju armijas sakaru sistēmām un radariem, kad katrā krasta postenī sēdēja obligātā dienesta karavīri, kuri centās pildīt dienesta pienākumus ar to aprīkojumu, kas bija. Arī tolaik, protams, karavīri pēc labākās sirdsapziņas maksimāli darīja, cik vien tas bija iespējams, bet tās iespējas nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar mūsdienu iespējām.

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

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

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

– Principā mēs to redzam katru dienu un ar to saskaramies ikdienā. Ja Krievijas kara kuģis pārvietojas no punkta A uz punktu B un paiet garām mūsu teritoriālajai jūrai, šāda ziņa faktiski neko nenozīmē, tas nav nekas sevišķs, par ko cilvēkiem būtu jāuztraucas, jo šie kuģi drīkst tur uzturēties un kuģot. Mēs tos monitorējam un sekojam līdzī to kustībai. Tāpat savlaicīgi saņemam informāciju no Baltijas jūras partneriem par kuģu kustību.

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

– Zinu par šo gadījumu, tas diezgan skaļi tika afišēts, bet es teiktu, ka katrs gadījums ir jāvērtē atsevišķi, un man nav pamata teikt, ka tas bija kāds naidīgs uzbrukums vai provokatīvs gājiens, tikpat labi varēja būt notikusi navigācijas kļūda. Ja pareizi atceros, tad pēc Igaunijas Krasta apsardzes brīdinājuma šis kuģis nekavējoties atstāja Igaunijas teritoriālos ūdeņus. Igaunija nosūtīja notu un izteica savas pretenzijas, bet mēs ar līdzīgiem incidentiem neesam sastapušies. Jā, mūsu ekonomiskajā zonā notiek Krievijas militārās mācības, pārsvarā



tās ir zemūdeņu treniņi un pārbaudes, bet jāsaprot, ka tas nav aizliegts un to šeit var darīt jebkura valsts, ievērojot noteiktās prasības. Vēlreiz uzsveru, ka mēs visu novērojam un visam sekojam. Tāpat mums ir ļoti laba sadarbība ar atbildīgajām valsts iestādēm, tāpēc izpratne par vispārējo situāciju ir plaša. Pašlaik nav tādu indikāciju, kas liktu mums satraukties par esošo situāciju. Baltijas jūra teritorijas ziņā nav milzīga, bet kuģu koncentrācija šeit reizēm tiešām ir liela, jo te atrodas gan civilie, gan NATO kuģi, kā arī citu valstu militārie kuģi. Ikdienā tiek apkopots apjomīgs informācijas daudzums, tas ir pietiekami detalizēts, lai mēs būtu informēti par visu Baltijas jūrā notiekošo.



Starptautiskajās operācijās Afganistānā.

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

– Mēs mēdzam jokot, ka citiem tās ir mācības, bet mums tā ir ikdiena, jo tāpat kā ierasts notiek dežūras un mūsu uzdevumi nemainās. Protams, mācību laikā varam saņemt kādus papildu uzdevumus, lielāku vēribu veltot tam vai citam rajonam, bet pēc būtības nekas nemainās.

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

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



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

– Būšu godīgs, mūsu sistēmas ir pamatā slēgtas un bez publiskās piekļuves, tāpēc pašlaik tām īpašu apdraudējumu nesaskatu, bet Krievijas rīkotajās pēdējās “Zapad” mācībās mēs konstatējām, ka apzināti tiek traucētas publiskās “Marine traffic” un “VesselFinder” datu bāzes, kur tiek ievietoti viltus mērķi, ko mēs saucam par *spoofing*. Taču tas ātri vien tika identificēts, un paldies arī poļu kolēģiem, no kuriem saņēmām izsmeltošu informāciju. Jāteic, ka šādi datu viltošanas incidenti ir bijuši.

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

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

**– Labi, ka pie jums līdz šim nav bijuši tādi karstie punkti, bet, ja jūsu vadītajam dienestam vajadzētu strādāt pie Somālijas vai Nigērijas krastiem, tad, visticamāk, darba būtu krietni vien vairāk. Bet varbūt arī Baltijas jūrā ir novērotas kādas pirātiskas darbības?**

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

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

– Neteiktu, ka tas būtu kāds īpašs izaicinājums, es to sauktu par vienības spēju attīstību, jo mēs nevēlamies palikt pie sasniegtā, gribam savas spējas attīstīt, lai redzētu tālāk un dzirdētu labāk. Vispirms jau tā ir cilvēku apmācība, kas ir ļoti specifiska un ko nevar izdarīt tikai pie mums uz vietas, zināšanas jāpapildina arī ārpusmēs. Tā, protams, ir arī tehniskā atbalsta pilnveidošana. Izaicinājums ir tas laiks un darbs, kas tiek ieguldīts dienesta spēju pilnveidošanā, jo apzināties, ka katru dienu pieaug gan izaicinājumi, gan apdraudējumi



riski, tāpēc mums ir jābūt ja ne soli priekšā, tad vismaz jāiet vienā solī ar tiem, šobrīd ir pārāgri runāt par tālākiem darbības soļiem.

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

– Finansējums, protams, ir nepieciešams, jebkuru jaunu spēju attīstība prasa gan finanses, gan cilvēku resursus. Ņemot vērā esošo kārtību, sniedzam Aizsardzības ministrijai informāciju par attīstībai nepieciešamo finansējumu. Vēl jāpiebilst, ka Jūras novērošanas un sakaru dienestu nevar nodalīt no Jūras spēkiem un arī no Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem, viss jāskata kop-sakarībās, jo mēs esam tikai viens puzles gabaliņš, jā, ļoti svarīgs, kas veido kopējo ainu. Tāpēc arī šim vienam posmam ir jābūt labi un pareizi darbināmam, tas nevar stagnēt. Ļoti būtiski ir cilvēku re-



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

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

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

**– Mēdz teikt, ka hakeru spējas iet soli pa priekšu to iespējām, kuru da-tu bāzes tie vēlas uzlauzt.**

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





### **ARMIJĀ LĒMUMU PIEŅEM KOMANDIERIS**

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

– Grūti spriest, vai būs vēl kādi izaicinājumi manā militārajā karjerā, bet varu teikt, ka esmu ļoti apmierināts ar to, kur tagad esmu. Vai iešu tālāk? To vēl nezinu, jāskatās, bet tik ilgi, cik atļaus, noteikti dienēšu JS. Bet vispār dienestā esmu kopš 1992. gada, esmu piedalījies trijās starptautiskajās operācijās, un tās visas bija Afganistānā. Tieši starptautiskajās operācijās guvu ļoti labu pieredzi. Vispirms jau tāpēc, ka tur visas lietas izskatās savādāk nekā no šejienes, un eiropieši daudz no visa notiekošā gluži vienkārši nesaprot. Bet, esot uz vietas, tu mēģini iedzīlīnāties un izprast patiesos iemeslus, kāpēc viss tā notiek. Tāpat nenovērtējama bija sadarbības pieredze ar norvēģu un zviedru kolēģiem. Pateicoties šo valstu virsniekiem, esmu ieguvis labu praksi darbā ar personālu, un tas ir ļoti palīdzējis manā tagadējā darbā.

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

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

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

Sarunājās Anita Freiberga



# LAI PROGNOZĒTU, IR VAJADŽĪGI FAKTI

**Latvijas Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta (KAD) Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC) priekšnieks komandleitnants PĒTERIS SUBBOTA, atbildot uz jautājumu, kāpēc izvēlējies militārā jūrnieka karjeru, atmiņā atsauc deviņdesmito gadu sākumu un atklāti atzīst, ka vēlējies studēt Rīgas Tehniskajā universitātē, bet Rīgā īsti nav spējis integrēties ne pilsētas, ne augstskolas vidē. Saprotot, ka kļūdījies studiju programmas izvēlē, un piedzīvojot motivācijas trūkumu, viņš izmantoja iespēju doties dienēt, pēc principa – izdaris, kas jāizdara, jo tolaik Latvijā vēl nebija atcelts obligātais militārais dienests. Tieši ar obligāto dienestu arī sākās Pēteris Subbotas militārā karjera.**

“Man bija privilēģija izvēlēties, kur dienēt, izvēlējos Jūras spēkus, un šī izvēle bija loģisks turpinājums bērnības sapņiem par mācīšanos jūrskolā. Pēc obligātā dienesta piedāvāja kļūt par virsnieku, un es, ilgi nedomājot, piekritu, jo visvairāk aizrāva iespēja tikt uz Zviedriju un tur mācīties virsnieku



Pēteris Subbota bija pirmais patruļkuģa “Skrunda” komandieris, un tas bija pirmais no pieciem “Skrundas” tipa kuģiem, ko uzbūvēja Latvijā.

skolā. Bija 1997. gads, tajā laikā Latvijā jūras virsniekus nesagatavoja, bet tikt mācīties uz ārzemēm bija kaut kas tāds, par ko nebiju atļāvies pat sapņot. Angļu valoda man bija tīri labā limenī, bet tas nebija tik svarīgi, jo mācības notika zviedru valodā. Tā nu pusgada laikā man no nulles vajadzēja iemācīties zviedru valodu, un vēlāk tas tiešām izrādījās ļoti vērtīgi, jo, zinot zviedru valodu, lieliski varu komunicēt arī ar norvēģu, dāņu un daļēji arī somu kolēģiem. Pusgadu, kas bija dots, lai sagatavotos mācībām, pavadīju Zviedrijas obligātā militārā dienesta sistēmā, tā ka zināmā mērā esmu izgājis militāro dienestu arī Zviedrijas armijā, bet pirms tam divus mēnešus skolā mācījāties tikai zviedru valodu.



Zviedrijā apguvu kuģu vadītāja profesiju, tāpēc loģiski, ka attiecīgi veidojās arī karjera, izejot cauri visiem amatiem un pienākumiem, kas saistīti ar navigāciju un kuģu vadīšanu: uz patruļkuģa "Linga" biju ieroču virsnieks, uz flagmaņkuģa "Virsaitis" navigācijas komandas komandieris, uz mīnu meklētāja "Namejs" kā jaunais virsnieks biju ūdenslīdzēju komandieris, vēlāk uz patruļkuģiem P-03 "Linga" un P-05 "Skrunda" biju kuģa komandieris."

Piebilstu, ka Pēterim Subbotam ir bijis tas gods būt par komandieri uz mūsu Jūras spēku jaunā kuģa "Skrunda", par ko viņš mazliet pasmaida: "Prieks dzirdēt vēl arvien šo kuģi saucam par jaunu, taču aprīlī tam nosvinējām jau desmito dzimšanas dienu. Bet dienēt uz "Skrundas" tiešām bija gods."

**– Pieļauju, ka militārajā karjerā katram cilvēkam ir kādas ambīcijas un tiešanās uz augšu, bet, visticamāk, ar to vien nepietiek, jo karjera ir atkarīga arī no vadības redzējuma un politikas. Ko jūs savā karjerā vēlētos sasniegt?**

– Noteikti gribētu iziet karjeras kursus, un man ir iespēja to darīt, tātad būs iespēja pakāpties arī militārajā pakāpē. Ļoti labprāt vēlētos dienēt Latvijas Nacionālo bruņoto spēku štābā, tomēr man nav izteiktas ambīcijas uz kādu konkrētu amatu. Esmu vērstis uz sevi un diezgan pārliecināts par to, ko daru, un, ieņemot kādu konkrētu amatu, vienmēr cenšos savu darbu paveikt maksimāli profesionāli un godīgi.

**– Vai to amatu, ko tagad pildāt, tēlaini runājot, varētu uzskatīt par tādu kā ieskrējieni un starta līniju jaunam karjeras lēcienam?**

– Jebkuru ieņemamo amatu varētu uzskatīt par pakāpienu uz nākamo, bet starta līnija bija pirmais amats Jūras spēkos, savukārt šis ir ļoti svarīgs dzīves un darba posms, kas ļāvis pasauli ieraudzīt savādāk, nekā to redzēju līdz šim. Lai arī drīz būs divdesmit pieci gadi, kopš dienu Jūras spēkos, par Krasta apsardzi, pirms sāku tajā dienēt, zināju ļoti maz. Protams, bija izveidojies zināms priekšstats, taču tikai tad, kad 2017. gadā nokļuvu šeit, man sāka rasties detalizēta sapratne par to, kas patiesībā ir Krasta apsardze, kādas ir šī dienesta funkcijas, ko dara Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs Jūras spēku ietvaros un kāds ir Krasta apsardzes dienesta pienenums Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem. Esot Krasta apsardzē, saprotu, ka līdz šim nenovērtēju, cik svarīgus pienākumus pilda šis dienests. Tagad Krasta apsardzi uztveru kā ļoti svarīgu posmu, tādu kā tiltu starp Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem un civilo sabiedrību. Krasta apsardze ir minēta ļoti daudzos Latvijas likumos un Ministru kabineta noteikumos, definējot dažādus uzdevumus un pienākumus, kas tieši attiecas uz civilo sabiedrību, bet tajā pašā laikā Krasta apsardze ir integrēta Latvijas Nacionālajos bruņotajos spēkos kā to sastāvdaļa, un gluži kā monētai tai ir divas puses: viena – Bruņotie spēki un pienākumi saistībā ar tiem, bet otra – milzīgi liela atbildība pret sabiedrību, un šajā ziņā droši var teikt, ka tik cieša saistība ar civilo sabiedrību nav



Pēteris Subbota.

nevienai citai Jūras spēku vienībai. Krasta apsardzei ir pilnīgi cits režīms un cita, ja tā var teikt, aura.

## **VIDES MONITORINGS DIVDESMIT ČETRAS STUNDAS DIENNAKTĪ**

**– Kādā no vides ziņojumiem izlasīju informāciju, ka gadā jūrā notiek apmēram pieci seši incidenti, kas saistīti ar vides piesārņojumu.**

– Es teiktu, ka ir vairāk šādu gadījumu. Vides monitoringa ir stipri vien kompleksāks, nekā tikai Krasta apsardzes dienesta veiktās darbības. Krasta apsardzes dienests, kas esam mēs, pilda noteiktus, mums deleģētus uzdevumus, un vides aizsardzība un monitoringa, protams, ir tikai viens no mūsu dienesta uzdevumiem, kura veikšanā cieši sadarbojamies gan ar Latvijas Valsts vides dienestu, gan ar Eiropas kolēģiem. Galvenais mūsu vides monitoringa instruments pašlaik ir Eiropas Savienības EMSA projekta "CleanSeaNet" nodrošinātie tehniskie līdzekļi – "Synthetic Aperture Radar" (SAR), kas ar satelītattēlu palīdzību nodrošina jūras zonu pārklājumu, veic

### **UZZIŅAI**

Viens no nozīmīgākajiem MRCC informācijas plūsmas sadarbības partneriem ir Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), no kuras tiek saņemta un kurai nosūta informāciju par kuģošanas līdzekļiem. EMSA nodrošina MRCC ar regulāri veiktiem Baltijas jūras satelītuzņēmumiem, kas ļauj plašāk spriest par jūrā notiekošo.



## UZZIŅAI

“CleanSeaNet” ir Eiropas naftas noplūdes un kuģu atklāšanas satelītpakalpojums, kas piedāvā palīdzību iesaistītajām valstīm šādās darbībās:

- naftas piesārņojuma identifi- cēšana un izsekošana uz jūras virsmas;
- nejauša piesārņojuma monito- rings ārkārtas situācijās;
- veicināt piesārņotāju identifi cēšanu.

laist noteikta sastāva notekūdeņus, bet satelīts informāciju nešķiro, tikai pa- rāda, ka attiecīgajā vietā kaut kas ir noticis. Tāpat satelīts neuzrāda, kas veido piesārņojumu – nafta vai notekūdeņi, tikai iekrāso piesārņojuma koncentrā- ciju trijās krāsās – zaļš, dzeltens, sarkans, tātad neliels, vidējs un stiprs piesār- ņojums. Kad saņemam ziņojumus par *CleanSeaNet* gadījumiem, kā mēs tos saucam, vienmēr veicam izmeklēšanu. Mūsu statistika rāda, ka 2018. gadā bija trīspadsmit *CleanSeaNet* gadījumi, 2019. gadā septiņi, 2020. gadā trīspadsmit gadījumi, bet šā gada piecos mēnešos vēl neviens.

## UZZIŅAI

Pēc Valsts vides dienesta aprē- ķiniem, kas balstīti uz Latvijas NBS Jūras spēku Krasta apsar- dzes patruļkuģu ievāktajiem da- tiem par naftas plankuma lau- kumu un krāsu un no gaisa uz- ņemtajiem attēliem, 2020. gada 28. decembrī no Būtiņģes naf- tas termināļa noplūdušās naftas apjoms bija aptuveni 444 litri jeb 0,44 m<sup>3</sup>, svara mērvienībās 510 kg jeb 0,51 tonna, kas nav uzskatāms par ekoloģisko katas- trofi. Tomēr šis vidē nokļuvušais piesārņojums kopā ar piesārņo- jumu, kas radies no dažādām cita veida darbībām jūrā, summējo- ties var atstāt negatīvu ietekmi uz Baltijas jūras vidi.

monitoringu un nosūta informāciju. Šis projekts tiešām lielā mērā atbalsta mūsu centienus uzrau- dzīt ekoloģisko situāciju Latvijas atbildības zonā Baltijas jūrā. Ziņojums no satelītattēla atnāk auto- mātiski, mēs apstrādājam saņemto informāciju un padziļināti to pētām, lai saprastu, kurš no kuģiem nelikumīgi radījis piesārņojumu. Ja rodas pārlieci- ba, ka varētu būt kāds nopietnāks incidents, pie- mēram, naftas noplūde, tad datu precizēšanai un situācijas pārbaudei papildus uz iespējamo noti- kuma vietu nosūtām kādu no Jūras spēku kuģiem.

### – Kādu piesārņojumu kuģi parasti rada jūrā?

– Kā kuru reizi, taču jāņem vērā, ka ir gadījumi, kad kuģis, ievērojot visas prasības, drīkst jūrā iz-

### – Tas jums nešķiet aizdomīgi, ka šogad vēl nav bijis neviens piesārņojuma gadījums?

– Ir samazinājusies kuģošanas intensitāte, un, lai gan samazinājums nav īpaši liels, tomēr šis fakts varētu būt iemesls tam, kāpēc samazinājies arī zi- ņojumu skaits par iespējamo piesārņojumu. Šajā gadījumā runāju ne tikai par tiem kuģiem, kas nāk uz Latvijas ostām, bet par visiem kuģiem, kas vis- pār kuģo Baltijas jūrā. Esam novērojuši, ka pēdējā laikā kuģi bieži vien jūrā gaida kravu, reizēm bez- mērķīgi riņķo, pievēršot mūsu uzmanību, un tas ir pamats paaugstināties, kas īsti notiek. Parasti sa- ņemam atbildi, ka kuģis gaida kravu, bet kāpēc tā notiek, tas jau jāanalizē citām institūcijām.

– 2020. gadā no Būtiņģes naftas terminā- ļa noplūda nafta, un arī mūsu Jūras spēki bija spiesti sekot šim incidentam un iesaistīties tā risināšanā, jo vējš naftas piesārņojumu dzina uz Latvijas pusi.



MRCC centrā Rīgā.

– Valstu starpā ir stingri noteiktas atbildības zonas, un šis incidents notika Lietuvas atbildības zonā. No saviem Lietuvas kolēģiem saņēmām informāciju par reālo situāciju, ka no termināļa varētu būt noplūduši aptuveni četrsimt litri naftas, tāpēc mūsu Krasta apsardzes patruļkuģi gāja pretim noplūdušajam naftas pleķim, un mums izdevās to arī identificēt. Izrādījās, ka naftas koncentrācija bija ļoti niecīga, savukārt viļņošanās jūrā liela, tāpēc tobrīd nevarēja uzsākt naftas savākšanu. Tā nu šis naftas produkts kūlās pa viļņiem, kāda daļa no tā grima un zuda, bet kāda daļa iztvaikoja, beigu beigās varam tikai minēt, kur īsti tas viss palika, visticamāk, ka tomēr nogrima.

**– Šī naftas produktu noplūde bija kvalificēta kā neliels incidents, bet vai ir bijis arī kāds lielāks?**

– Pēdējo piecu gadu laikā Būtiņģes gadījums ir lielākais naftas piesārņojuma incidents, lai gan godīgi jāteic, ka tas nebija nekas īpaši liels, vairāk šis gadījums izraisīja sabiedrības rezonansi un mediju uzmanību, apjomīgu un akūtu kaitējumu videi tobrīd nenovērojām.

**– Tas tiešām ir apsveicami, ka jūrā nekas īpaši bīstams nenotiek, bet kā šādos, salīdzinoši mierīgos apstākļos, jūsu dienests uztur tonusu, jo modrību nedrīkst zaudēt, tieši tāpat kā spēju reaģēt un profesionāli rīkoties?**

– Mēs rīkojam mācības. Un darām to ļoti nopietni četras piecas reizes gadā, tomēr saglabāt modrību un uzturēt sevi tonusā, ja reāli nekas nenotiek, nemaz nav tik viegli. Tāpēc varētu teikt, ka Būtiņģes incidents bija ļoti labs





atgādinājums Krasta apsardzes dienesta sastāvam par to, ka ne uz mirkli nedrīkst atslābt, tieši tāpat kā nedrīkst zaudēt profesionālās iemaņas. Labi, ka Būtiņgē naftas noplūde nebija liela, bet jāsaprot, ka incidents varēja būt arī daudz nopietnāks. Ostās un ostu akvatorijā regulāri notiek jūras vides aizsardzības mācības "Oilex" – "Oilex Rīga", "Oilex Ventspils" un "Oilex Liepāja", nesen bija mācības arī Skultes ostā "Oilex Skulte", lai uzturētu un pilnveidotu gatavību reaģēt uz vides piesārņojuma incidentiem ostās vai to tiešā tuvumā, lai spētu efektīvi novērst piesārņojumu un iespējami ātri ierobežotu un novērstu kaitējumu videi. Reizi gadā vingrināties kopā ar kolēģiem no Igaunijas, kad notiek plānotās jūras vides aizsardzības mācības "LAT-EST OILEX", lai trenētu Latvijas un Igaunijas atbildīgās institūcijas piesārņojuma seku novēršanas darbu organizēšanā, kā arī trenētu mācībās iesaistīto kuģu apkalpes Irbes šaurumā vai Rīgas jūras līcī.

**– Īsti nezinu, vai būtu pareizi teikt, ka mums patīk, tomēr mēs mēdzam salīdzināties ar saviem ziemeļu un dienvidu kaimiņiem. Kā izskatās Latvijas Krasta apsardze, salīdzinot ar Igaunijas un Lietuvas Krasta apsardzi, kādas ir jūsu spējas reaģēt?**

– Man šķiet, ka salīdzinoši mierīgās situācijas dēļ, Latvijā Krasta apsardzes jautājumi ikdienā nenonāk mediju virsrakstos. Varbūt tas tāpēc, ka nopietni incidenti, par laimi, notiek salīdzinoši reti un savā ikdienas darbā lielāko akcentu liekam uz mācībām. Šāds relatīvs miers ietekmē mūsu jautājumu aktualitāti ikdienā, atslābina uzmanību un, iespējams, rada uzskatu, ka esam pašpietiekami un apmierināti. Zinu, ka Lietuvas kolēģi būvē kuģi, lai iespējami operatīvi varētu reaģēt uz vides aizsardzības problēmām. Igaunijas Krasta apsardzei nesen jau ir uzbūvēta jauna, darbam jūrā piemērota platforma. Mums šādas, īpaši Krasta apsardzes funkcijām paredzētas platformas nav, tāpēc iztiekam ar Jūras spēku flotes karakuģiem. Pielāgojamies, kā varam, bet tas nekādā gadījumā nenozīmē, ka nespējam pilnvērtīgi veikt mums uzticētos uzdevumus, tomēr daudz vieglāk būtu tad, ja kuģis būtu būvēts, domājot par Krasta apsardzes specializāciju un darba specifiku.

**– Ja mūsu kaimiņiem jau ir vai tūlīt būs šādi krasta apsardzes darbam piemēroti kuģi, vai pastāv iespēja, ka vajadzības gadījumā Latvija varēs piesaistīt arī kaimiņvalstu resursus?**

– Pilnīgi noteikti, un ne tikai no Lietuvas un Igaunijas, jo Baltijas jūras baseinā mēs ļoti paļaujamies uz savstarpējo palīdzību. Ne tikai mēs paļaujamies uz savu kolēģu atbalstu, arī viņi uz mums var paļauties, jo esam diezgan labi mūsu kuģus pielāgojuši reaģēšanai dažādās situācijās.

**– Pieļauju, ka teorētiski esat izspēlējuši situāciju, kas un kā notiktu, ja Baltijas jūrā atgādītos patiešām milzīga katastrofa. Vai ir scenārijs šādai X stundai un vai ir spējas reaģēt?**

– Spējas reaģēt noteikti ir, bet glābt situāciju vieni paši mēs varētu tikai nosacīti, tāpēc ļoti lielā mērā paļautos uz starptautisko palīdzību. Vēlreiz gribu



uzsvērt, ka Baltijas jūras baseinā starptautiskās palīdzības mehānisms ir ļoti labi izveidots un attīstīts, un arī Eiropas Jūras drošības aģentūra ļoti atbalsta visas iniciatīvas.

## **KUĢOŠANAS DROŠĪBA UN DROŠĪBA JŪRĀ**

**– Lai arī visi vides jautājumi ir arī Baltijas jūras drošības jautājumi, tomēr Krasta apsardzes pārziņā ir vēl citi, tieši ar drošību jūrā saistīti jautājumi, ko angļu valodā nošķir ar *security un safety*.**

– Runājot par drošības jautājumiem, informācija pie mums nonāk tad, kad viss jau ir pārkāpts un tie jau kļūst par statistikas datiem. Kad 2017. gadā atnācu turpināt dienestu Krasta apsardzē, biju pārliecināts, ka MRCC galvenie klienti, kā es viņus saucu, varētu būt tirdzniecības flotes jūrnieki, bet tie tirdzniecības flotes jūrnieki, kuri kuģo Baltijas jūrā, ir ļoti profesionāli un disciplinēti. Izvērtējot jūrā notikušo incidentu statistiku, Latvijā jau gadus trīs ar profesionāliem jūrniekiem problēmu nav bijis, protams, ir atsevišķi gadījumi un pārkāpumi, kas jārisina, taču lielākā problēma nav vis jūrnieki, bet gan atpūtnieki, kuru skaits līdz ar sabiedrības labklājības celšanos pēdējos gados ir krietni pieaudzis un cilvēki attīsta savas spējas apgūt jūru. Pagaidām vēl tiekam ar viņiem galā, bet jūtam, ka problēma pieaug, protams, ne tik ļoti kā, piemēram, Norvēģijā, kur mēneša laikā reģistrē vairāk nekā divsimt pārkāpumu, bet arī pie mums situācija mainās. Un tas attiecas gan uz peldlīdzekļu izmantošanu ūdeņos, gan cilvēku uzvedību pludmalēs, kas arī ir mūsu atbildības jautājums, jo incidenta gadījumā ir jāreaģē un jāsteidzas palīgā.

### **– Ko tad saka jūsu statistika par pēdējo gadu tendencēm?**

– Ūdenstilpēs gada laikā dzīvību zaudē aptuveni simt cilvēku, no tiem lielākā daļa noslikst iekšējos ūdeņos. Ja skatāmies uz jūru un jūras piekrasti, tad te bojā iet mazāk nekā pieci procenti no kopējā skaita, tie būtu pieci cilvēki piecsimt kilometrus garā jūras piekrastē, un šo statistiku varam vērtēt kā labu rādītāju. Lai arī gadās kāda traka vasara, kopumā, salīdzinot ar iekšējiem ūdeņiem, jūra ir mierīga, tomēr arī te ir ko pilnveidot un uzlabot.

### **– Un kā ir ar peldlīdzekļu vadītāju apzinīguma līmeni?**

– Šajā gadījumā jārunā par preventīvo pārbaudi, un tā vistiesākajā veidā ir mūsu atbildība, tas, cik aktuāli šo jautājumu tveram un uzturam, cik spēcīga ir mūsu iniciatīva rīkoties un, protams, kādi ir mūsu resursi un tehniskie līdzekļi, lai to veiktu. Viena no preventīvām darbībām, kas tika aktualizēta vēl salīdzinoši nesen, bija atpūtas kuģu vadītājiem uzliktais pienākums ziņot par iziešanu no ostas un atgriešanos ostā, bet reāli tas nedarbojās, šī prasība izrādījās neefektīva, jo nevarējām situāciju izkontrolēt. Ziņojumu skaits bija ievērojami mazāks nekā to peldlīdzekļu daudzums, kuri patiesībā atradās jūrā. Bija laiks, kad mūsu patruļkuģi fiziski pārbaudīja jahtas jūrā, aptaujājot to vadītājus, vai viņi ir ziņojuši par savu atrašanos jūrā, un daudziem tā bija pirmā dzirdēšana,



ka viņu pienākums ir ziņot par savu pārvietošanos. Krasta apsardzes dienestam šādas pārbaudes bija papildu slodze, un vienu brīdi radās iespaids, ka esam kļuvuši par tādu kā dispečeru punktu. Tagad spēkā esošais regulējums nosaka, ka katrs var ziņot pēc saviem ieskatiem, tas vairs nav obligāts pasākums.

## **– Vai tas nozīmē, ka Krasta apsardzes dienests peldlīdzekļu pārvietošanos vēro tikai datora ekrānā?**

– Nosacīti, jo atpūtas kuģu kustību AIS sistēmā mēs praktiski neredzam, ar to uzraugām tirdzniecības kuģu pārvietošanos, un, ja mēs savos monitoros neredzam jahtas, nevaram arī apgalvot, ka pārredzam jūru. Fiziski mūsu kuģu klātbūtne un uzraudzība notiek gadījumos, kad tiek rīkotas jahtu regates, norisinās organizēts pasākums vai vērojama kāda īpaši liela aktivitāte un jūrā ir daudz atpūtnieku. Rezumējot par atpūtas kuģu uzvedību jūrā, varu teikt, ka apmierinātībai nav pamata, jo daudzas drošības prasības vēl arvien netiek ievērotas, kaut vai pati elementārākā prasība par drošības vestēm, bet katram jau pārbaudītāju klāt nevar pielikt un pamatā atbildība jāuzņemas katra peldlīdzekļa vadītājam.

Ievērojamākā mūsu darba daļa ir medicīniskā evakuācija, kas lielākoties notiek tieši no pasažieru prāmjiem. Ja tā varētu teikt, "Tallink" bija tāds kā mūsu sadarbības partneris, jo uz šīs kompānijas kuģiem atradās daudz cilvēku, tāpēc loģiski, ka reizēm kuģa kapteinis ziņoja, ka nepieciešama mūsu palīdzība. Ir bijušas dzemdības, kas beigušās helikopterā pa ceļam uz slimnīcu, kaulu lūzumi, sirds problēmas, dažādu slimību saasinājumi, reizēm kāds pārlietu daudz *atpūties* un viņam jāsniedz palīdzība, bet katru gadu ir bijuši arī viens vai divi suīcīda gadījumi. Kopš pandēmijas sakarā ieviesto ierobežojumu dēļ vairs nenotiek regulāra prāmju kustība, protams, ievērojami samazinājusies nepieciešamība pēc medicīniskās evakuācijas.

## **UZZIŅAI**

Uz katra kuģa jābūt uzstādītam Automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) modulim, kas ļauj sekot, kurp kuģis iet un kur bijis. Tā iespējams atrast, piemēram, jūrā iekritušas kravas saimnieku. Šajā datu sistēmā MRCC nodrošina vairāk nekā 95% informācijas pieejamību, kas Eiropas Savienībā ir starp augstākajiem rādītājiem. Spēja uzturēt šīs sistēmas un informācijas plūsmu ir drošības garants kuģotājiem un uzticamības rādītājs citu valstu apriņķī.

Sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju organizējam kuģu pārbaudes, jo mūsu pienākums ir kuģošanas režīma uzraudzība. Ja rodas aizdomas, ka kuģis neievēro Latvijas normatīvos aktus, kuģošanas noteikumus vai nav izpildījis ziņošanas prasības, pārbaudām kuģi. Kopīgi ar Valsts vides dienesta inspektoriem pārbaudām zvejniekus. Rīkojam reidus vairākas reizes mēnesī. Līdzīgi kā tas notiek uz sauszemes ceļiem, arī jūrā tiek veikti alkohola testi. Tā ir neatņemama procedūra situācijās, ja kuģis, piemēram, uzskrējis sēklim. Protams, sākumā tiek novērsta bīstamība, bet pēc tam noteikti veicam pārbaudi, lai izvērtētu apstākļus, kas ietekmējuši negadījumu. Sodis par alkohola lietošanu jūrā ir paredzēts septiņsimt eiro.



## TEHNOLOĢIJAS ATTĪSTĀS

– Jūs jau teicāt, ka liels akcents ir uz novērošanas sistēmām, tātad monitoringu no krasta. Tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, tāpēc pasaulē daudz tiek runāts gan par datu drošību, gan arī par kibernetisku draudiem. Vai šajā ziņā jūsu sistēmas un dati ir pietiekami nodrošināti, lai nebūtu ievainojami?

– Dzirdot vārdu salikumu kibernetiska, kā arī datu un informācijas drošība, kā militāra iestāde mēs, protams, to uztveram ļoti nopietni un šajā ziņā uzmanība ir maksimāli saasināta. Mūsu IT speciālisti ir testējuši MRCC, tāpēc jūtamies diezgan droši. Neskatoties uz to, ka sistēmu darbībā tiek lietots internets, tāpēc esam diezgan atkarīgi no uz internetu balstītām sistēmām, tomēr esam gatavi veikt visas funkcijas arī bez interneta nodrošinājuma, jo paši uzturam šādu nodrošinājumu. Protams, tas varētu nopietni samazināt spējas vienā vai otrā jautājumā, bet kopumā mēs varētu pielāgoties, tomēr es īsti nezinu, kāda varētu būt motivācija uzbrukt MRCC sistēmām, un līdz šim šajā ziņā neesam cietuši. Divtūkstošo gadu sākumā MRCC tika izveidota Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra sakaru sistēma, lai mēs pastāvīgi varētu klausīties jūru un sarunāties ar visiem jūrā, neatkarīgi no telefona vai interneta sakariem. Tā kā šī sistēma darbojas nu jau divdesmit gadus ar visu savu smago centrālo serveri, ir pienācis laiks mainīt, kā mēdzam teikt, dzelžus, bet funkcionāli neko mainīt nevēlamies, jo pati sistēma ir laba un nodrošina globālus sakarus, tā tikai jāpapildina atbilstoši visam jaunajam, kas ienāk. Ceram, ka jau 2022. gadā mūsu sistēmai būs jauns tehniskais aprīkojums.

## SADARBĪBA IR PANĀKUMU PAMATĀ

– Jūras spēki vienmēr uzsver, un jūs sarunas laikā arī to uzsvērāt, ka liela nozīme ir starptautiskajai sadarbībai.

– Tā tiešām ir. Regulāri notiek starptautiskas mācības. Jau pieminēju “Oilex” mācības, kurās reizi gadā kopā ar Igauniju atjaunojam savas prasmes. Diezgan plaša starptautiskā sadarbība ir arī meklēšanas un glābšanas jomā, reizi divos gados Baltijas jūras baseinā NATO organizē meklēšanas un glābšanas mācības. Vismaz reizi gadā rīkojam Latvijas nacionālā mēroga meklēšanas un glābšanas mācības jūrā, iesaistot Jūras spēku resursus. Līdz pandēmijai bija izveidota sistēma, ka reizi gadā mēs tikāmies ar kaimiņvalstu koordinācijas centriem un apmainījāmies ar pieredzi, bet pēdējos divus gadus diemžēl šādas tikšanās nav bijušas, tāpēc ka neuzskatām par lietderīgu rīkot tās attālināti, jo vissvarīgākais ir dzīvais kontakts. 2022. gadā atsāksies starptautiskās meklēšanas un glābšanas mācības “Baltic Sarex”, ko līdz 2015. gadam uzturēja Dānijas Jūras spēki, bet tagad pārņem Vācijas kolēģi. Tāpat ļoti svarīgi ir uzturēt tonusā mūsu vietējo koordinātoru kapacitāti ne tikai ar praktiskiem treniņiem, tāpēc regulāri sūtām mūsu koordinātorus, koordinātoru kandidātus un palīgus uz kursiem Igaunijā,



ko organizē Igaunijas Jūras akadēmijā, un pats vērtīgākais šajosursos, protams, ir tikšanās ar kolēģiem. Ja starp dažādu valstu speciālistiem, mācotiesursos, ir izveidojusies savstarpēja sapratne, tad daudz vieglāk saprasties arī tad, kad tas nepieciešams jau kādā reālā situācijā. Šajā ziņā koordinācijas centriem izveidojusies tāda kā sava komūna, tāpēc bez problēmām jebkurā laikā varam sazināties ar kolēģiem Zviedrijā, Igaunijā vai Lietuvā.

Kas attiecas uz sadarbību Latvijas institūciju starpā, tad varu teikt, ka mums ir lieliska sadarbība ar robežsargiem, jo viņi atbalsta MRCC Koordinācijas centra darbu ne tikai ar jūras kuteriem, kas bāzējas lielajās ostās, bet arī ar helikopteru.

**– Diemžēl ik pa laikam tomēr mēdz notikt arī lielāka mēroga negadījumi, piemēram, kā tas bija 2007. gadā, kad vētras laikā uz sēkļa uzskrēja Kiprai piederošais kuģis “Golden Sky” un notika diezgan liela degvielas noplūde. Šādās ārkārtas situācijās MRCC kļūst par krīzes koordinatoru.**

– Mehānisms ir ne tikai izveidots, bet arī pārbaudīts reālajā darbā, un gadījumā, ja notiek incidents, kas pārsniedz MRCC iespēju robežu, tiek sasaukta tā dēvētā MRCC komiteja, un arī šajā ziņā ik pa laikam notiek vingrināšanās. Pēdējo reizi MRCC komiteju mācību ietvaros sasaucām 2019. gadā. Taču var būt gadījumi, kad incidents pārsniedz tikai vienas valsts kompetenci, un tad tiek iesaistītas arī citu valstu krīzes komitejas, un ir mehānisms, kā izsludināt starptautisku trauksmi.

**– Kas ir tie darbi, kurus esat sev uzdevis paveikt laikā, kamēr strādājat par MRCC vadītāju?**

– Ir divas lietas, kas man uzreiz nāk prātā. Spēkā esošie Ministru kabineta noteikumi paredz, ka Krasta apsardzes dienests izstrādā operatīvās rīcības plānu par meklēšanu un glābšanu jūrā, bet pašlaik nav vienotas izpratnes par to, kam vajadzētu būt ietvertam šajā plānā, kā tas būtu jāsaskaņo un kādu lomu šim plānam vajadzētu spēlēt. Pirms tieku aizrotēts kādā citā amatā, noteikti gribētu atrisināt šo lietu, lai operatīvās rīcības plāns par meklēšanu un glābšanu jūrā būtu sakārtots, gatavs un pieņemts, lai tas mierīgi gulētu plauktā, bet, ja kas atgadās, lai visiem būtu skaidrs, kas un kā jādara, lai būtu pilnīgi skaidrs, kā notiek starpinstitūciju un resoru iekšējā sadarbība un rīcības saskaņošana. Tas nav jautājums par plāna saturu, bet virzības mehānismu. Otra lieta, kas man šķiet svarīga, ir kopīgas nacionāla līmeņa masu glābšanas mācības, kas mērķētas, piemēram, uz liela mēroga pasažieru prāmja avāriju. Tas ir scenārijs, no kā mēs šeit baidāmies visvairāk, tāpēc uzskatu, ka tā ir mana atbildība sākt kustināt šo jautājumu. Tomēr pagaidām pats nejūtos īsti gatavs to darīt, jo neesmu sev īsti atbildējis, kā šo problēmu pareizāk risināt, kāda būtu tā ambīcija, ko MRCC būtu gatavs pacelt, kādas institūcijas vajadzētu iesaistīt un kā reāli noorganizēt tādas nacionāla līmeņa mācības. Tas pamatā ir jautājums par palīdzības sniegšanu krastā, kad tur tiek nogādāti iespējamie prāmja avārijas upuri, kad glābšanas darbos jāiesaistās gan ugunsdzēsējiem, gan policijai, gan







## PATRIOTISMA, PIENĀKUMU UN PROFESIONALITĀTES SARDZĒ

Šoruden Jūras spēku Mācību centram (JSMC), kas ir viena no Mācību vadības pavēlniecības (MVP) pakļautībā esošajām militārajām mācību iestādēm, dubulta jubileja. Pašam mācību centram, kas 1991. gadā tika izveidots kā militāra mācību iestāde jūras robezsargu sagatavošanai, 1. oktobrī dzimšanas dienas tortē tika nopūstas 30 svecītes, savukārt JSMC Ūdenslidēju skola 5. septembrī atskatījās uz 20 darbības gadiem. Pirms gada par Mācību centra komandieri kļuva komandleitnants KASPARS MIEŽĪTIS. Viņa darba kabinetā ar lielu cieņu izveidots Jūras spēku mīnu kuģa M-03 "Namejs" piemiņas stends, jo kuģis vairs nav Jūras spēku ierindā. 1960. gadā būvēto kuģi "Namejs" pēc Liepājas domes lūguma un ar vācu kolēģu atļauju 2009. gadā nodeva Liepājas Jūrniecības koledžas vajadzībām.

"1999. gadā devāmies uz Vāciju, lai no vācu kolēģiem saņemtu Jūras spēkiem dāvināto mīnu kuģi "Namejs", mani uz šī kuģa nozīmēja par komandiera palīgu. Var teikt, ka dienests uz "Nameja" ir manas militārās karjeras sākums, no 2003. līdz 2008. gadam man bija gods būt tā komandierim," stāsta Kaspars Miežītis. "Tas bija laiks, kad Latvija izgāja NATO iestāšanās procedūras, un arī mēs izgājām sagatavošanās procesu un visas nepieciešamās pārbaudes, lai atbilstu NATO standartiem. "Namejs" bija pirmais Jūras spēku kuģis, kas 2007. gadā tika iesaistīts 1. pastāvīgās NATO pretmīnu grupas sastāvā."



Jūras spēku mīnu kuģa M-03 "Namejs" piemiņas stends.

– **Kādas prasības bija jāizpilda, lai iztūrētu NATO kritērijus?**

– Jābūt atbilstoši sagatavotai komandai un atbilstošām sakaru iekārtām, jāspēj veikt uzdevumus ne tikai sevišķi kā vienam kuģim, bet strādāt grupā kopā ar vairākiem NATO valstu kuģiem. Sekmīgi jānokārto "Maritem operational see test"



(MOST) pārbaude. Pārbaudes notiek Beļģijā un ilgst divas nedēļas, bet nu jau tā ir rutīna, taču, kad pirmo reizi tur ieradāties, kolēģi mums atvēra acis un iepazīstināja ar to, kādi tad īstenībā ir šie standarti un uz ko mums jābūt gataviem.

**– Tolaik NATO valstis Latviju un mūsu Jūras spēkus uzskatīja par tādiem kā mazajiem brāļiem, vai tomēr par līdzvērtīgiem partneriem?**

– Pirms gadiem piecpadsmit NATO partneri par mazajiem brāļiem uzskatīja ne tikai Latviju, bet arī Lietuvu un Igauniju. Kad pirmajā gadā nevarējām izpildīt NATO operacionālās gatavības testa prasības,

šķiet, viņi bija pilnīgi pārliecināti, ka arī nākamajā gadā īpaši tālāk nebūsim tikuši, un bija patiesi pārsteigti, kādu progresu bijām sasnieguši. Gadu nepavadījām veltīgi, strādājām pie savu spēju pilnveidošanas un šim procesam piegājām ļoti nopietni. Nu jau gadus desmit tiekam uzskatīti par līdzvērtīgiem partneriem visās jomās, bet jo īpaši pretmīnu jomā. Katru gadu kāds no Latvijas Jūras spēku kuģiem piedalās NATO pretmīnu grupā, visas trīs Baltijas valstis ir vadījušas šo pretmīnu grupu, un arī Latvija sekmīgi tikusi galā ar saviem pienākumiem.

**– Ko nozīmēja gada laikā sasniegt progresu un kur tad jums radās tās nepieciešamās zināšanas, lai šo progresu varētu sasniegt?**

– Patiesībā katram no mums jau bija zināšanas, tās ieguvām savā iepriekšējā mācību procesā. Es, piemēram, četrus gadus mācījos kara skolā Vācijā, mans palīgs bija mācījies Zviedrijā, tāpat Latvijā jau bijām strādājuši pie procedūru izveides, nu vajadzēja visas iepriekšējās zināšanas un iemaņas salikt kopā tā,



Komandleitnants Kaspars Miezītis.



kā NATO partneri bija to rādījuši. Atlika tikai trenēties, ko visu gadu intensīvi arī darījām. Jau pēc gada nokārtojām NATO testu un NATO prasībām atbilstošu sistēmu ieviesām uz visiem Jūras spēku kuģiem. Arī tagad, pirms doties NATO mācībās, visi kuģi iziet šādas pārbaudes, un tās mūsu kuģiem vairs nesagādā nekādas problēmas.

## **PIRMAJĀ VIETĀ ZINĀŠANAS**

**– Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots vienmēr uzsver, cik svarīgs Jūras spēkiem un, protams, ne tikai tiem, ir labi apmācīts speciālists. Diezin vai bez labas skolas mūsu jūrnieki tik profesionāli tiktu galā ar NATO standartiem?**

– Admirālim vienmēr, un arī šajā ziņā ir taisnība, tāpēc darām, ko varam. Jūras spēku mācību centrs veic Nacionālo bruņoto spēku karavīru individuālo apmācību, sagatavojot labi trenētus, zinošus, motivētus, NATO standartiem un Nacionālo bruņoto spēku kvalifikācijas prasībām atbilstošus Jūras spēku karavīrus. Darbojamies vairākos virzienos. Sagatavojam Jūras spēku personālsastāvu stūresvīra signālista, Jūras spēku sakarnieka un kuģa elektromehāniķa specialitātēs. Lielu akcentu liekam uz Nacionālās aizsardzības akadēmijas (NAA) kadetu apmācību. Studiju laikā NAA kadeti trīs reizes – pirmajā, trešajā un ceturtajā kursā nonāk mūsu Mācību centrā un kopumā šeit mācās vairākus mēnešus. Beidzot studijas, kadets ir izgājis praksi uz JS kuģiem, kur līcis lietā savas teorētiskās zināšanas, un tas viss būs nepieciešams, kad viņš strādās uz kāda no JS kuģiem. Kadetu apmācībā kā pilotprojektu esam izveidojuši kadetu programmu, un šogad, beidzot studijas, viņi pirmo reizi šīs programmas ietvaros kārtos pārbaudījumu, kas būs identisks tam, kādu kārtu uz kuģiem dienotie virsnieki. Ieskaite sastāv no vairākiem atsevišķi vērtējamiem blokiem, un kadeti jātiek galā ar pārbaudījumu visos blokos, tāpēc ļoti liela nozīme būs tam, cik nopietni viņi piegājuši mācību praksei uz kuģa un ko paši vēl papildus apguvuši. Šo pārbaudījumu varam uzskatīt arī par kadetu attieksmes jautājumu, jo NAA beidzējs lieliski apzinās, ka pārbaudījums nekādā veidā neietekmēs bakalaura darba aizstāvēšanu un augstskolas diploma saņemšanu. Kadetu programma vairāk domāta kā profesionālo jūras zināšanu pārbaude, un tas, cik sekmīgi jaunieši ar pārbaudījumu tiks galā, parādīs, cik veiksmīgi programma strādā, kā arī to, vai tajā ir kas maināms un uzlabojams. Ja kadeti pilnībā vai kaut tikai daļēji spēs nokārtot pārbaudījumu, varēsim uzskatīt, ka mērķis sasniegts, bet, ja viņiem tas neizdosies, tad varēsim analizēt, ko esam nepareizi darījuši un kuram no blokiem neesam pievērsuši pietiekami lielu vērību. Kuģu vadītāju specialitāti Jūras spēku kadeti apgūst Latvijas Jūras akadēmijā, ar kuru izveidojusies ļoti laba sadarbība, bet pie mums šie kuģu vadītāji apgūst, piemēram, taktisko manevrēšanu, kas civilajiem jūrniekiem nav nepieciešama, bet militārajiem jūrniekiem jāzina kā ābece patiesība.



**– Tirdzniecības flotes jūrnieki reizi piecos gados Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā apliecina savu kompetenci, vai līdzīgas prasības ir arī militārajiem jūrniekiem?**

– Militārie kuģi jūrā atrodas pavisam citā statusā nekā tirdzniecības kuģi, tāpēc ir noteikts, ka militārie jūrnieki JSMC kvalifikācijas celšanu iziet reizi trijos gados. 2018. gadā iegādājāmie ļoti modernu simulatoru un šogad pabeidzām visu programmu integrāciju, tāpēc tagad varam piedāvāt mūsdienu prasībām atbilstošu apmācības procesu un izspēlēt situāciju reālajai videi pietuvinātos apstākļos. Ir pieejams plašs kvalifikācijas kursu klāsts: kuģu dzīvotspēja – trīs bloki, radiolokatora informācijas grafiskās apstrādes kurss, stūres mājas resursu organizācijas un vadības kvalifikācijas paaugstināšanas kurss, GMDSS – divi līmeņi, taktiskā manevrēšana – divi līmeņi, Jūras spēku kuģa sardzes virsnieka kurss un laivu vadīšanas taktiskās apmācības kurss. Tāpat visus šos kursus nodrošinām ne tikai Nacionālo bruņoto spēku vajadzībām, bet arī mūsu sadarbības partneriem Latvijā – Valsts policijai, robežsardzei un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestam, kā arī ārvalstu partneriem. Tā kā specialitāšu klāsts uz kuģiem pēc būtības ir nemainīgs, darbs vairāk notiek pie esošo programmu uzlabošanas, inovatīvu metožu izmantošanas mācību procesā, jo nekas nestāv uz vietas, tāpēc rūpīgi sekojam visam jaunajam, lai Jūras spēku personālsastāvs pie mums varētu apgūt visas tās prasmes un iemaņas, kas nepieciešamas viņu ikdienas darbā.

**ŪDENSLĪDĒJU SKOLA – ŪDENSLĪDĒJU MĀCĪBU CENTRS BALTIJĀ**

**– Jūs JSMC esat dienējis arī pirms divdesmit gadiem, kad tikai vēl tika izveidota Ūdenslīdēju skola. Tagad esat atgriezies kā Mācību centra komandieris, tāpēc varat salīdzināt – kā bija un kā ir tagad.**

– Te tiešām ir ko salīdzināt, jo viss ir mainījies un attīstījies, un Ūdenslīdēju mācību daļa šo divdesmit gadu laikā ir izveidojusies par modernu, visiem starptautiskajiem standartiem atbilstošu skolu, ko ar lepnumu var saukt par Mācību centra vizītkarti. Bet Ūdenslīdēju skola ir arī specifiska mācību iestāde, jo pretendenti, kuri vēlas šeit mācīties, izvirza ļoti augstas prasības. Vispirms jau veselībai jābūt nevainojamai, arī





Ūdenslīdēju skola.

fiziskajai sagatavotībai un intelektuālajam potenciālam jābūt augstā līmenī.

**– Pieņemsim, ka cilvēkam ir laba veselība, arī ar galvu it kā viss kārtībā, bet kā viņš var būt pārliecināts, ka ir piemērots šim darbam un tiešām vēlas kļūt par ūdenslīdēju?**

– Ir izveidots nedēļu ilgs iepazīšanās kurss, lai cilvēks saprastu, kāds tad ir ūdenslīdēja darbs, ko viņš īsti dara un kādas ir prasības. Sākot dienestu Jūras spēkos, visiem karavīriem un arī kadetiem, kuri mācās NAA jūrnieku plūsmā, ir iespēja iziet šādu iepazīšanās kursu. Pieredze rāda, ka ūdenslīdēja specializācija interesē ļoti nelielu cilvēku skaitu, tāpēc rekrutēšana šajā profesijā ir ļoti sarežģīta. Paaudžu maiņa notiek lēni, mūsu instruktori novēco, daudzi no viņiem šeit strādā jau divdesmit gadus, kopš Ūdenslīdēju skolas dibināšanas.

**– Vai ir kāds laika limits, cik gadus cilvēks var strādāt par ūdenslīdēju?**

– Vienīgais, kas to limitē, ir cilvēka veselības stāvoklis. Mums ir ūdenslīdēji, kuri arī pēc piecdesmit gadu vecuma mierīgi nirst sešdesmit metru dziļumā, jo viņu veselība to atļauj, bet ir cilvēki, kuri veselības stāvokļa dēļ nedrīkst to darīt jau ap trīsdesmit gadiem, tāpēc turpina strādāt par instruktoriem, pasniedzējiem vai tehniķiem, un arī šie profesionāļi mums, protams, ir ļoti vajadzīgi.

**– Lai gan JSMC un Ūdenslīdēju skola ir nacionāla mācību iestāde, tomēr tā stipri vien ir izgājusi ārpus šīm robežām un ir centrs Baltijas valstu ūdenslīdēju sagatavošanai.**

– Pēc NATO standartiem pastāvīgi apmācām studentus no Lietuvas un Igaunijas, bet Partnerattiecības mieram (PfP) ietvaros Ūdenslīdēju skolā ir apmācīti studenti no Horvātijas, Gruzijas un Armēnijas, tagad PfP un divpusējās sadarbības ietvaros jau trešo gadu tiek apmācīts Ukrainas bruņoto spēku personālsastāvs. Šogad mācības jau pabeidza seši, bet pašlaik mācās vēl četri Ukrainas karavīri, kuri iziet taktiskās laivu vadīšanas kursu. Jāteic, ka mani stipri pārsteidza tas, ka šo valstu cilvēkiem lielas problēmas joprojām sagādā angļu valoda, bet mācības Ūdenslīdēju skolā notiek tikai angļu valodā, tāpēc nākas stipri vien strādāt pie kontingenta atlases. Ūdenslīdējus sagatavojam no nulles līdz profesionālam līmenim, protams, iemaņas un pieredze ar gadiem tiek noslīpēta vienībās. Taču vispirms ir pirmās deviņas nedēļas, lai cilvēks saprastu, vai viņš var būt ūdenslīdējs, un tikai tad jau nāk specializācija: kuģu ūdenslīdēju



kurss, zemūdens sprādzienbīstamu priekšmetu (SBP) izlūkošanas kurss, zemūdens konvencionālās municijas neitralizēšanas (KMN) operatoru kurss, kaujas peldētāju (S-24) kurss, bet no nākamā gada ciešā sadarbībā ar Kaujas atbalsta un nodrošinājuma mācību centru Ūdenslīdēju mācību daļa būs gatava realizēt ūdenslīdēju improvizēto spridzināšanas ierīču neitralizēšana kursu.

**– Vai iespēju apgūt ūdenslīdēja prasmes izmanto arī citas Latvijas institūcijas?**

– Pie mums tiek sagatavoti ūdenslīdēji Militārajai policijai un Gaisa spēkiem, jo viņiem šādi speciālisti nepieciešami glābšanas operācijās. Tāpat ūdenslīdēju kursu iziet Nacionālo bruņoto spēku speciālās vienības karavīri, policijas specvienības “Omega” karavīri, jo viņiem jāspēj strādāt un reaģēt dažādos apstākļos.



## **VIENMĒR IR, UZ KO TIEKTIES**

**– Trīsdesmit gadi Jūras spēku Mācību centram ir zināms atskaites punkts, kas ne tikai ļauj atskatīties uz paveikto, bet arī liek lūkoties nākotnē. Kādi ir nākotnes izaicinājumi?**

– Jūras spēku Mācību centrs strādā kā ļoti ieeļļots mehānisms, tomēr no jauna vadītāja vienmēr sagaida arī kādas pārmaiņas, jo katrs taču nāk





Jūras spēku Mācību centrs.

ar savu redzējumu. Lai gan strādājam reglamenta ietvaros, arī es pirms gada šurp atnācu ar savu redzējumu un gada laikā esmu paguvis ieviest dažas izmaiņas, tomēr īpaši gribu uzsvērt, ka iepriekšējie komandieri šeit ir izdarījuši milzīgu darbu. Kad tu atnāc pie izveidotas un sakārtotas sistēmas, tad pārmaiņas var būt tikai niansēs. Kā jau teicu, tagad ļoti svarīgi ir sagaidīt kadetu programmas pārbaudes rezultātus, un, ja tie mani neapmierinās, nāksies pārstrādāt programmas un sēsties pie viena galda ar NAA, lai diskutētu par nepieciešamajām izmaiņām mācību programmās. Protams, komandierim vienmēr jāstrādā pie materiāli tehniskās bāzes pilnveidošanas. Visām vajadzībām līdzekļu nekad nepietiek, tāpēc jāspēj izvērtēt svarīgāko un paskaidrot, kāpēc tieši tās ir prioritātes. Īdenslīdēju skolai ir jauns komandieris, un mēs kopīgi esam sākuši darbu pie plāna, lai tikmēr, kamēr esam savos amatos, varētu īstenot savu redzējumu un pēc trim četriem gadiem palūkoties, ko konkrēti esam izdarījuši. Jau piecpadsmit gadus Mācību centrs nav Jūras spēku pakļautībā, bet visas programmas izstrādājam ciešā sadarbībā ar Jūras spēkiem, jo speciālistus taču sagatavojam viņu vajadzībām, tāpēc ir svarīgi darīt tieši to, kas viņiem vajadzīgs. Tāpat Jūras spēki palīdz ar saviem instruktoriem, kuri vajadzības gadījumā iesaistās arī mācību procesā, lai palīdzētu sagatavot jūras speciālistus.

Jūras spēku Mācību centrs ir vecākā militārā mācību iestāde Latvijā. Trīsdesmit gadu laikā ir daudz padarīts, un tad ir jautājums – ko vēl tādu labu šeit varētu paveikt? Deviņdesmitajos gados, kad viss veidojās, attīstības dinamika bija daudz jūtāmāka, tagad, kad sistēma ir izveidota, jāpieliek pūles, lai to vēl vairāk sakārotu un pilnveidotu, bet dinamika vairs nav tik liela.

**– Kādi ir mērķi un ko uzskatāt par lielāko problēmu gan Jūras spēkiem, gan, protams, arī Jūras spēku Mācību centram?**

– Varbūt stratēģiskie mērķi būtu mazliet par skaļu teikts, bet man, protams, ir savs redzējums, kā JSMC varētu izskatīties pārskatāmā nākotnē.

Proti, būtu paplašināta starptautiskā sadarbība, eksportējot mūsu pieredzi un importējot trūkstošās kompetences, būtu patstāvīgi un spējīgi reaģēt



un pielāgoties Jūras spēku vajadzībām atbilstoši viņu attīstības plāniem, medicīnas apmācības jomā būtu spējīgi sagatavot "karavīrus glābējus", lielāka loma Nacionālās aizsardzības akadēmijas kade-tu (jūrniecības virziena) apmācībā.



Ja runājam par problēmām, tad paš-laik lielākā ir saistīta ar rekrutēšanu, par ko ru-

nā gan Aizsardzības ministrija, gan NAA un ko izjūt Jūras spēki. Cilvēku Latvijā jau vairāk nekļūst, bet aizsardzības nepieciešamība nekur nepazūd, īpaši pēc Ukrainas un Baltkrievijas notikumiem ir skaidrs, cik sagatavotam un skaitliski lielam ir jābūt militārajam kontingentam, lai aizsargātu mūsu valsts drošību.

**– Militārajai dzīvei ir sava specifika, savi noteikumi un vajadzības. Kā viens jauns cilvēks, kurš stāv profesijas izvēles priekšā, var nonākt līdz domai par militāro karjeru ar jūras specializāciju? Varbūt tas ir aicinājums? Kā bija jums?**

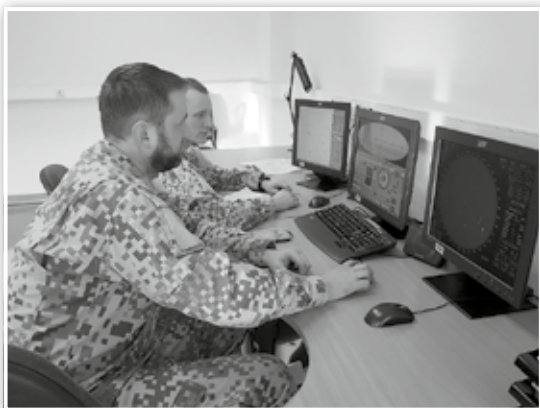
– Tā bija laimīga sagādīšanās, un nu NBS esmu jau kopš 1993. gada. Kad pabeidzu vidusskolu, vēl bija obligātais militārais dienests, kura laikā apjautu, cik interesanta tomēr varētu būt militārā dzīve. Iestājos Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, no turienes tiku nosūtīts iegūt militāro izglītību Vācijā. Kad atgriezos atpakaļ Latvijā, tad arī soli pa solim sāka veidoties mana militārā karjera. Dienesta laikā esmu bijis trīs kuģu – "Namejs", "Tālvāldis" un "Rūsiņš" komandieris, komandiera pieredze vairāk nekā desmit gadu.

**– Vai arī par savu militāro karjeru varat teikt, ka tā ir bijusi laimīga sagādīšanās?**

– Laimīga sagādīšanās bija līdz brīdim, kamēr nonācu karaskolā Vācijā un ieguvu labu izglītību, bet, kad pēc studijām atgriezos Latvijā, biju nospraudis mērķus, skaidri zināju, ko vēlos sasniegt un apzināti uz to gāju. Piedevām tas bija laiks, kad Latvijā viss tikai vēl veidojās.

**– Iespējams, toreiz bija vieglāk būt pamanāmam.**

– Arī tagad vari kļūt pamanāms, tas viss ir atkarīgs tikai no cilvēka paša. Taču toreiz bija kas cits – cilvēkiem bija lielāka iniciatīva, entuziasms un patriotisms. Arī es pēc studijām varēju izvēlēties citu ceļu, bet biju pārliecināts, ka manas zināšanas un darbs būs vajadzīgi Jūras spēkiem. Zināju, ka darba



būs daudz, un zināju arī to, ka darbs būs interesants. Viena lieta ir sēdēt pie uzklāta galda, bet pavisam cita – šo galdu klāt pašam.

**– Sakāt, ka toreiz bija patriotisms, vai tagad patriotisma vairs nav?**

– Tolaik bija beznosacījuma patriotisms, tagad esmu novērojis, ka patriotisms veidojas,

bet tas notiek pakāpeniski. Pārmaiņas vislabāk var redzēt, kad pie mums atnāk pirmā, trešā un ceturtnā kursa kadeti: četru gadu laikā, cilvēkam nobriestot, lietas mainās. Pirmajā kursā viņi ir bikli un varbūt pat nepārlicināti par savu izvēli, bet pēc četriem gadiem cilvēks jau pilnībā apzinās, kāda būs viņa dzīve un atbildība, un tad viņā var just to patriotismu, ar kādu mēs savulaik Jūras spēkos spērām pirmos soļus.

**– Parasti saka: sūrs darbs, saldi augļi. Esat saņēmis aizsardzības ministra goda zīmi “Par ieguldījumu bruņoto spēku attīstībā”, NBS komandiera 2. un 3. pakāpes goda zīmes “Par nopelniem”, NBS komandiera goda zīmi “Par centību militārajā dienestā” un arī Lietuvas Jūras spēku komandiera apbalvojumu – medaļu “Par izcilību”. Bet kas jūsu militārajā darbā emocionāli pašam ir sniedzis gandarījumu?**

– Gandarijums bija, kad pirmo reizi ar “Nameju” izturējām “Maritem operational see test” (MOST) pārbaudi, jo tas bija komandas darba rezultāts. Liels pagodinājums bija 2017. gadā kļūt par Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandieri. Pagodinājumam, protams, līdzi nāk arī atbildība un pienākumi, bet, ja tu esi šajā sistēmā, pietiekami ilgi esi bijis kuģa komandieris, BALTRON štāba priekšnieks, tad BALTRON komandiera amats ir loģisks nākamais solis. Komandiera amatā tu vairāk apliecini savas spējas pārstāvēt savu valsti un NBS, kā arī prasmi vadīt internacionālu štābu. Dzīvē un dienestā vienmēr turos pie sava moto: “Nesaki hop, kamēr neesi pārlēcis!”.

Sarunājās Anita Freiberga

## “JŪRAS VILKI” DAILES TEĀTRĪ

No Elzas Siliņas recenzijas “Jaunais Ceļš”, 1933, Nr. 25 Eduarda Smiļģa “Jūras vilku” iestudējumam Dailes teātrī:

““Jūras vilkiem” Dailes teātrī jau 50. izrāde. Šai R. Valdesa lugai vēl netrūkst skatītāju, jo visus valdzina īpatnējā jūrnieku dzīve, lāgie tipi un lieliskie jūras skati. Te ir svaiga un maz izmantota viela no latvju jūrnieku dzīves, kas drosmīgi un uzņēmīgi trauc jūras vilņos uz tālām svešām zemēm. Šie braucieni nelielos buriniekos gan saistīti ar dažām briesmām, tak vienam otram sagādā un nodrošina labklājību. Tā vecam Drostam, kas ir bagātākais jūrnieks visā Reņģu ciemā. Ar plašu labsirdīgu žestu un pašai dziedīgumu viņš tomēr veltī savas priekšrocības ciema vispārējam labumam. Autors līdztekus paver dēkainus notikumus un, pretstatā jūras dzīvei, notēlo krastmales dzīvi, kas iezīmēta laikmetam raksturīgām vāci ētiski “smalkā toņa” niansēm. Romāna dramatizējums, ievadot lugā arī dažus jaunus scēniski motivētus notikumus, veidots saziņā ar autoru un režisoru. Ed. Smiļģa bagātā režisora fantāzija pārliciesi tver īpatnējo jūrnieku pasauli. Viņa skatuviskais darbības traktējums ar savu romantisko ievirzi padots iekšējai likumībai un formas skaidrībai. Tāpat arī lieliskās jūras ainas O. Skulmes dekorācijās ar gaudi ir izvēlētas sava nozieda krāšņumā.”





# AINAŽU JŪRSKOLAS SKOLOTĀJS KAPTEINIS KRISTIĀNS DĀLS (1839 – 1904)

**Latviešu un igauņu kuģniecības vēsture nav iedomājama bez di-  
viem tās pamatlicējiem – Krišjāņa Valdemāra un Kristiāna Dāla,  
kurš savu mūžu veltīja latviešu un igauņu jūrnieku izglītošanai.**



Kristiāns Dāls.

Kristiāns Dāls dzimis 1839. gada 19. aprīlī Rēvelē (Tallinā) zviedru kuģu būvmeistara ģimenē. Bērnu die-  
nas pavadīja Tallinas apkaimē, igauņu zvejniekciemos,  
bradājot pa akmeņaino randu, vērojot tēva – amatnie-  
ka darbu buru kuģu būvviētās.

1853. gadā Dāls beidza Rēveles aprinķa skolu, pēc  
tam iestājās ģimnāzijā, bet tās pilnu kursu neapguva.  
Zināšanas papildināja pašmācības ceļā, apgūdamis fi-  
zikas un matemātikas kursu, kā arī sešas valodas. 1857.  
gadā Rīgas pilsētas maģistrāta izveidotajā Valsts komi-  
sijā kā eksterns saņēma stūrmaņa diplomu, bet devi-  
ņus gadus vēlāk arī tālbraucēja kapteiņa diplomu. Seko vairāki veiksmīgi reisi  
uz Rietumeiropu ar dažādiem tirdzniecības kuģiem, to skaitā ar ainažnieku  
Andreja Veides un Jāņa Miķelsona dzimtu buriniekiem. Dāls meklēja darbu uz  
tolaik perspektīvās Krievu – amerikāņu līnijas kuģiem, bet liktenīgā tikšanās ar  
Ainažu kabotāžniekiem 1863. gadā mainīja viņa plānus. Šos vīrus vienoja kopī-  
ga doma – attīstīt latviešu un igauņu kuģniecību, un viņi atbalstīja Valdemāra  
ideju par jūrskolu dibināšanu zemniekiem.

Te nu Dālam bija jāpārdomā, pa kuru ceļu turpmāk iet – vai par labu grūta-  
jam un atbildīgajam jūrskolotāja amatam atteikties no daudzsološas un spo-  
žas kuģinieka nākotnes ar tās poēziju un ideāliem, kas nav šķirami no jūrnieka  
dzīves, vai savus paša labumus nest par upuri vispārējam labumam, kuģniecī-  
bas idejas veicināšanai. Pēc ilgām pārdomām Dāls atstāja nodrošināto jūrnieka  
amatu, lai 1864. gada 23. novembrī uzņemtos grūtos pedagoga pienākumus  
jaundibinātajā Ainažu jūrskolā. Tas bija izšķirīgs brīdis, no kura bija atkarīga vi-  
sa Dāla turpmākā dzīve.

Pirmie skolas darbības gadi bija visgrūtākie. Trūka inventāra, mācību  
grāmatu dzimtajās valodās, nebija pat piemērotas skolas ēkas. Jūrsko-  
lu iemitināja nelielā koka namiņā, kas piederēja kabotāžniekam Jurim  
Veidem.



Jūrskolas darba sekmes noteica skolotāja prasme saprotami izskaidrot mācību vielu saviem mazizglītojamiem audzēkņiem, 18 – 25 gadus vecajiem jūrnīkiem. Skolotāja uzdevums bija ne tikai sniegt jūrnīcības zinības, bet arī veidot savu skolēnu pasaules uzskatu.

Vidzemes jūrmalas iedzīvotāju interese par jūrskolu auga gadu no gada. Mācības skolā notika bez maksas. Kristiāns Dāls ātri ieguva autoritāti, ko sekmeja ar audzēkņiem kopējie reisi vasarās uz Rietumeiropu. Dāls bija paties jūrnīcības entuziasts, viņš dažos mēnešos apguva latviešu valodu un pirmos gadus Ainažu jūrskolā strādāja bez atlīdzības. Tikai 1876. gadā Krišjānim Valdemāram izdevās panākt, ka Dālam piešķir īpašu atalgojumu 600 rubļu apmērā par uzticību un izturību skolas pirmajos darbības gados. Kristiāns Dāls centās atmodināt latviešu un igauņu tautās snaudošos garīgos spēkus, likvidēt pazemojošo kārtu privilēģiju izglītības iegūšanā.



Kristiāns Dāls (pirmajā rindā vidū) ar Ainažu jūrskolniekiem. 19. gs. 2. puse.

Viņš bija tautskolotājs ar demokrātiem ideāliem, ko veiksmīgi īstenoja dzīvē. Līdz mūsdienām saglabājusies leģenda, kā Dāls vērtēja jūrskolnieku zināšanas: uz pieci zina tikai Dievs, uz četri skolotājs, un skolēnam paliek trīs. Ainažu jūrskolā viņš mācīja krievu, vācu, angļu valodu, ģeometriju, trigonometriju, navigāciju, astronomiju, kuģu mehānikas kursa daļu, jūras korespondenci, grāmatvedību u. c. Dāls bija arī Pērnavas un Rīgas eksaminācijas komisiju loceklis.

Grūti teikt, vai Ainažu jūrskolai būtu tādi panākumi, ja nebūtu skolotāja Kristiāna Dāla. Īpaši nozīmīga bija viņa izstrādātā mācību programma un darba metodika. Sākumgados mācību grāmatas jūrskolā bija svešvalodās, Dāls tās pa vakariem tulkoja un dienā vienkāršotā valodā lasīja priekšā saviem mazizglītojamiem audzēkņiem, kuri visu teikto pierakstīja klādēs. Šodien mums amizants liekas šāds 1897. gada ieraksts jūrskolnieka J. Martinsona navigācijas klādē: "Par mēnesi sauc to labdabīgo zvaigznīti, kura ar savu mīlīgo gaismīgu apgaismo mūsu nakts tumsību. Mēness ir mūsu tuvākais nāburgs."

Dāls jūrskolai ziedoja visu savu enerģiju un prasmī, un viņam par gandarījumu pēc nepilnu divu ziemu mācībām Ainažu jūrskolnieki tika pielaisti pie eksāmeniem Rīgas jūrskolā. Eksāmenu komisija pozitīvi novērtēja audzēkņu zināšanas, tomēr tālbraucēju stūrmaņu diplomus tiem vēl neizsniedza.

Nozīmīgs Dāla darbībā bija 1867. gads, kad, pamatojoties uz Ainažu jūrskolas pirmo darba gadu pieredzi, Krievijas jūrnīcības augstākais resors izdeva nolikumu (K. Valdemāra izstrādātu) par jauna tipa jūrskolu atvēršanu visā Krievijas impērijā.





Dāla spējas augsti novērtēja Krišjānis Valdemārs. 1872. gadā viņš rakstīja Ainažu jūrskolas priekšniekam: "Jūs esat darbībā priekš vispārīga laba tīrais paraugs, bez kura palīdzības jūrskolu projekts Krievijai laikam pavisam būtu palicis nerealizēts."

Augot Dāla un Ainažu jūrskolas autoritātei, pieauga arī skolēnu skaits, 1885./1886. mācību gadā jau sasniedzot 105. Ainažu jūrskola kļuva par vienu no ievērojamākajām visā Krievijas impērijā, to beiguši vairāk nekā 1000 diplomētu kuģu kapteiņu un stūrmaņu, kas Krievijas impērijas karogu un leģendas par drosmīgajiem, uzņēmīgajiem latviešiem aiznesa tālu pasaulē.

Ainažu jūrskolnieki Dāla vadībā 1865. un 1866. gada vasarās veica mācību braucienus ar burukuģi "Katarina" uz Rietumeiropu, tā pierādinot, ka Vidzemes piekrastes zemnieku būvētie kuģi ir piemēroti tālbraucieniem.

Plašu atbalsi Krievijā un Rietumeiropā guva Kristiāna Dāla un Nikolaja Raudsepa 1876. un 1877. gadā vadītās Obas grīvlīča izpētes ekspedīcijas, kurās Ainažu jūrskolnieki kopā ar krievu jūrnikiem piedalījās Ziemeļu jūras ceļa apgūšanā un pirmo reizi Krievijas vēsturē īstenoja preču pārvadājumus no Eiropas uz Sibīriju pa Ziemeļu ledus okeāna jūrām. Kaut arī pašu Dālu 1876. gada ekspedīcija neapmierināja, tomēr veikums bija diezgan nozīmīgs. Tika uzsākts Obas grīvlīča jūrasceļa uzmērījums, ievāktas meteoroloģiskās ziņas, aprakstīti Obas krasti, lielākie sēkļi, straumes, daba. Īpaša uzmanība tika veltīta Berjozovas apgabala iedzīvotājiem, to saimniecībai un valodām. Ekspedīcijas apraksta beigās Dāls pievienojis ostjaku, igauņu un somu valodas vārdu sarakstu – pavisam ap 200 pēc izrunas un nozīmes līdzīgu vārdu.

Tā kā 1876. gada ekspedīcija Belija salu nesasniedza loču trūkuma dēļ un tāpēc, ka vasara gāja uz beigām, Dāls jau atceļā plānoja jaunu ekspedīciju. Otrā ekspedīcija sākās 1877. gada 23. jūnijā Rīgā. Kristiāns Dāls ar dzīvesbiedri Šarloti un vairākiem jūrnikiem no Ainažiem, Salacas un Rīgas devās uz Lībeku, kur viņus sagaidīja tvaikonis "Luize" (170 tonnu kravnesība, 60 ZS dzinējs; ar pilnu tvaiku kuģis attīstīja ātrumu 8 – 9 jūras jūdzes stundā). Otrās ekspedīcijas uzdevums bija veikt novērojumus Karas jūrā, aprakstīt straumes, vējus, ledus stāvokli.

Ziemeļu jūras ceļa vēsturē 1877. gads bija pavērsiena gads. No Londonas pāri Ziemeļu jūrām skrūves tvaikonis "Luize" ar apdrošinātu Rietumeiropas preču kravu sasniedza Obas grīvu un nobrauca pret Obas spēcīgo straumi ap 1000 verstu līdz Toboļskas pilsētai. Tas parādīja iespēju izmantot Ziemeļu Ledus okeāna ceļu tirdzniecībā. Un Kristiāns Dāls bija pirmais Krievijas pavalstnieks, kura vadībā to veica!

Kristiāns Dāls bija viens no Krišjāņa Valdemāra profesionālākajiem padomdevējiem jūrniecības jautājumos un viens no centīgākajiem Valdemāra ideju paudējiem un izplatītājiem.. 1874. gadā Krievijas jūrniecības veicināšanas biedrība Dālam uzticēja rosināt jūrskolu dibināšanu Vidzemes un Igaunijas



piekrastes ciemos, kā arī palīdzēt dokumentācijas un kadru jautājumos. Viņa darbību Valdemārs augstu novērtēja, par ko liecina abu sarakste.

*Maskavā, 1883. g. 26. novembrī*

*Godātais Dāla kungs*

*Citu pēc citas saņēmu no Jums 3 vēstules: 5. novembrī rakstīto vēstuli līdz ar Ainažu jūrskolas darbības aprakstu kopš tās dibināšanas un šodien abas 17. un 19. novembrī rakstītās vēstules. (..) Taču varu Jums izpaust, ka 12. decembrī, mūsu biedrības 10 gadu jubilejas svinībās, kad tiks pasniegtas medaļas, Jūs pieredzēsiet taisnīgu izturēšanos pret Jums.*

*Maskavā, 1884. g. 30. janvārī*

*Godātais Dāla kungs*

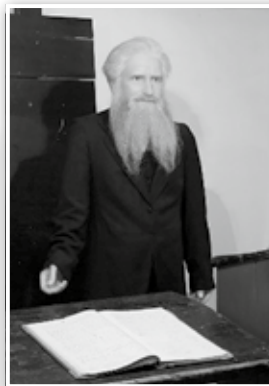
*Lielo Zelta medaļu, ko tuvākajā laikā nevienam citam jūrskolotājam nepiešķirs, drīzumā Jums nosūtīs. Ar pateicības izteikšanu biedrībai Jūs varat rīkoties pēc saviem ieskatiem, taču labāk būtu pateikties, jo citi tā dara.*

*No Raudsepa vēl neesmu saņēmis atbildi uz manu 13. janvāra vēstuli. (..) Pado-me ir apstiprinājusi jūrskolu Kesmu, Lgaunijā, kuras projektu es izstrādāju pirms 4 – 5 gadiem (..) Tad nu šī gada rudenī Kesmu skolai būs vajadzīgs krietns igauņu tautības jūrskolotājs. Cerams, ka Jūs varēsiet šim amatam ieteikt kādu no saviem skolniekiem. Feldhūns pirms vairākiem gadiem baidījās no jūrskolas dibināšanas Kesmu, jo tā varētu aizvilināt no Baltiņsportas skolas labākos skolniekus. Jums tas neko nenozīmēs, pat ja reiz tiktu īstenots pirms 10 gadiem iecerētais projekts par jūrskolas dibināšanu Skultē. Kungi Skultē tagad, atbildot uz manu 1874. gada 6. maija vēstuli, ziedojumos savākuši 558 rubļus vietējās jūrskolas labā.*

Kristiāna Dāla jūrnieceības darbība bija daudzpusīga. Viņš veidoja latviešu – somu jūrnieceības vārdnīcu, pētīja un apkopoja ziņas par dziļjūras zveju, papildināja 1867. gada nolikumu "Par jūrnieceības klasēm", līdzdarbojās tvaikoņu kuģnieceības attīstīšanā, piedalījās jūrskolu mācību grāmatu sastādīšanā un veicināja kuģu būvi mūsu jūrmalciemos.



Piemīņas brīdis pie Kristiāna Dāla atdusas vietas Liepājas Ziemeļu kapos. 2019. gads.



Kristiāna Dāla vaska figūra Ainažu jūrskolas muzejā. 2021. gads.



Jūrskola Liepājā, kuras pasniedzējs bija K. Dāls.



Piemīņas vieta K. Dālam Liepājā.

Dāls nepazina atpūtu. Lai pārvarētu krīzi Liepājas jūrskolas darbā, 1893. gadā Kurzemes gubernators ar pavēli pārcēla Dālu uz Liepājas jūrskolu par priekšnieku, kur līdz ar viņa ierašanos sākas rosīga augšupeja. 1900./1901. mācību gadā Liepājas jūrskolā jau mācījās 104 audzēkņi, no kuriem 1901. gada pavasarī eksāmenus izturēja 58.

1904. gadā Kristiāns Dāls savas dzīves 65. gadā aizgāja mūžībā.

Dzīves laikā Kristiāna Dāla, gluži tāpat kā Krišjāņa Valdemāra veikums netika pilnībā novērtēts, kaut arī cara valdība viņam piešķīra Svētās Annas 3. pakāpes ordeni, Svētā Staņislava 2. pakāpes un 3. pakāpes ordeni, kā arī titulārā padomnieka rangū.

Dālu visi cienīja, skolnieki viņu pat dievināja. Pēc dižā skolotāja nāves Rīgas Latviešu biedrības Krišjāņa Valdemāra Jūrnieceības nodaļas sēdēs tika ierosināts, godinot Kristiāna Dāla piemiņu, uzcelt viņa personībai atbilstošu kapa pieminekli, kā arī uzsākt viņa biogrāfijas rakstīšanu. 1932. gadā latviešu jūrnieceības darbinieks J. Kampe nodibināja Kristiāna Dāla fondu. Šobrīd Dāla piemiņa rūpīgi tiek glabāta un popularizēta arī Ainažu jūrskolas muzejā. Kristiāna Dāla vaska figūra muzeja klases telpā ir cieņas apliecinājums lielajam skolotājam, kurš iedriskstējās īstenot latviešu un igauņu zemnieku sapni.■

Iveta Erdmane



# CAUR PAGĀTNI UZ NĀKOTNI. AINAŽIEM – 95!

**Lai labāk iejustos Ainažu miesta dzīvē, kapteiņu dzimtu likteņos 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā, ir vērts pārlasīt Zigmunda Skujiņa romānu “Gulta ar zelta kāju”. Pats autors ir teicis: “Esmu vairākkārt ciemojies Ainažos, un šeit gūtie iespaidi lielā mērā palīdzējuši man iedomāties Zunti. Aprakstīt īstenību nekad neesmu gribējis. Mani valdināja veco jūras vilku krāsainie teiksmu stāsti.”**

Jā, Ainaži var lepoties ar saviem senčiem un viņu slavenajiem darbiem jūrā un krastā. It īpaši tai tālajā 1864. gadā, kad rudens vētras atnesa lielo Vēsti – būs jūrskola, būs, ainažniekiem pirmajiem! Nekas jau neradās tukšā vietā. Izlēmīgie Ainažu kuģinieki bija savākuši ziedojumus, bijuši pie paša Valdemāra Pēterpilī. Tad pasta ratos no Tallinas ieradās Dāls, un mācības varēja sākties. Jūras krastā sāka klaudzēt amatnieku un kalēju darba rīki, tapa pirmie burinieki.

Radās kapteiņu turība, kuru Z. Skujiņš aprakstījis savā romānā. Kapteiņa Veides zelts vēl šodien tiek meklēts. Jā, Ainažos ir apraksts šis Zelts. Ainaži atrodas uz īstām enerģijas āderēm, kas likušas Ainažu cilvēkiem nerimtīgi tiekties tālāk par horizontu, sasniegt vairāk un būt nemitīgiem meklētājiem.

Lai labāk izprastu šo Ainažu ļaužu dabu, ielūkosimies Ainažu vēsturē, ko slēpj senie gadsimti.

Ainaži – sens lībiešu zvejnieku ciems (lībiešu valodā “ainagi” nozīmē “vientuļais”) – pirmo reizi dokumentos minēti 1564. gadā kā kroņa īpašums. Līdz 19. gs. sākumam Ainaži bija vientuļš, purvainu mežu ieskauts zvejnieku ciems. Tajā laikā Ainaži un Svētciems pastāvēja kā viena administratīva novada vienība – Lielsalaca. Pirmās klušu mājas bijušas “Dreimač”, “Pelme”, “Pittan” un “Sapat”. Par minētajiem māju nosaukumiem veci ļaudis zinājuši stāstīt, ka “Dreimač” māju cēlis kāds no sešu verstu attālā Dreimaņciema (Igaunijā) ienākušais Mačs – Mārs. “Sapatu” māju nosaukums nozīmējot “čigānu ciems”.

Valmieras apriņķa Salacas draudzes Ainažu privātmuižas 1811.–1857. gada dvēseļu revīzijās pirmais ieraksts ir barona Meijendorfa ģimene. Šeit arī redzams, ka “Dreimaču” (Drejmatsch) mājās jau 1811. gadā dzīvoja Andres (27 gadus vecs no Neusalis) ar dēliem



Buru kuģis “Haynasch”. Būvēts Ainažos 1887. gadā.



Jāni, Juri, Ādamu. Uzvārds (uzvārdus sāka rakstīt tikai 1832. gadā) Veide (Weide) pirmo reizi dvēseļu revīzijās minēts 1834. gadā – Veide Mačs pieskaitīts saimniecībai "Pittani". Ap 1850. gadu dažas Ainažu dzimtas, kas dzīvojušas kļaušu mājās, piemēram, Puriņi un Ozoliņi, ieguvuši savas saimniecības – "Puring", "Ohsoling". Ap 1848. gadu Ainaži un Salaca atdalīti no Svētcieņa un pārgājuši barona Meijendorfa īpašumā.

Nākamais īpašnieks Maksimilians Behangels fon Adlerskrons Ainažu muižu uz 50 gadiem iznomājis Aleksandram Volfam. Kontraktu paraksta Maksimiliana Behangela fon Adlerskrona pilnvarnieks hoftiesas advokāts Vilhelms fon Goldmans un rentnieks Aleksandrs Volfs. Paraksti apliecināti Rīgas hoftiesas sekretariātā Rīgas pilī 1856. gada 6. oktobrī. Līgums ierakstīts korborācijas grāmatā Nr. 108. Rentniekam bijis jāizrok 12 pēdu plats kanāls no jūras līdz Muklājam un Salacas zemes robežām – tā tapusi tagadējā Blusupe.

Nomas līgums paredzēja, ka Volfs muižu var iznomāt tālāk, tikai ne saviem radniekiem. Rentes līgumā bija arī noteikts, ka rentniekam Volfam jāuzlabo muižas darbība. Ap šo laiku radušās mājas "Inde", "Balod", "Raman", "Mengel", "Unte", "Puring", "Kakting", krogs pie Pērnavas ceļa un stikla fabrika (celta 1856. g.).

Ainažu muižai līdz 1852. gadam bija tikai 16 pūrvietas saimniecības lauku un četri saimnieki, kuriem katram piederēja 9/80 arkla zemes. Galveno ienākumu muižai deva malkas tirdzniecība un krogi.

Rakstos atzīmēts, ka Ainažu apgabals, izņemot pašu jūrmalu un Salacas upes šauru joslu, bijis viscaur viens plašs un purvainis mežs. Tāpēc iedzīvotāji jau no laiku laikiem bija paraduši peļņu un pārtiku iegūt no jūras. 1868. gadā no Lielsalacas tiek iepirktas "Kanišu", "Rungu", "Vecvietu", "Punču", "Pēču" un "Linurgu" mājas un ap tām esošie plašie meži.

Volfs Ainažu muižu vēlāk iznomāja tirgotājam Šteinbergam, taču pēc bankrota tā nonāca grāfa Augusta Mellīna īpašumā. 1868. gadā Ainažus par 58 000 sudraba rubļu nopērk Andrejs un Juris Veides un Jānis un Miķelis Miķelsoni.

Līdz ar to viņi ieguva īpašumā visu Ainažu muižu un pagasta teritoriju.

Līgums starp grāfu Mellīnu un zemniekiem tika parakstīts 1869. gada 28. martā Rīgas pilī. Šis vācu valodā sastādītais dokuments šobrīd glabājas Ainažu jūrskolas muzeja krājumā. 1893. gada 19. decembrī tiek parakstīts zemes sadalīšanas akts starp Veidēm un Miķelsoniem, pēc kura Jānis Miķelsons Mārtiņa d. iegūst 856 pūrvietas, Miķelis Miķelsons



Miķeļa Miķelsona māja  
"Jaundzirnas". 19. gs. beigas.



Mārtiņa d. – 629 pūrvietas, Juris Veide – 1089 pūrvietas, Andreasa Veides mantinieki – 780 pūrvietas zemes. Pēc šī zemes sadalīšanas akta Juris Veide dzīvo mājās “Milleri”, Miķelis Miķelsons mājās “Pelmi”, Jānis Miķelsons mājās “Dzirnas”, Miķelis Jūliuss Veide un Oto Daniels Veide mājās “Pitani”. Miķelis Jūliuss Veide tur dzīvo uz pilnvaras pamata, ko viņam izdevis brālis Aleksandrs Voldemārs Veide.

Miķelsoni cēlušies no Skultes – Pēterupes “Kursiešu” mājām. Mārtiņš Miķelsons vairāk nekā 20 gadus bijis Svētcieņa krogā par krodzinieku, no turienes ap Krimas kara laiku pārnācis uz Ainažu krogu. Viņa dēli Jānis un Miķelis bijuši jūrasbraucēji, Krimas kara laikā pārvadājuši kroņa mantu. Andrejs un Juris Veide ienākuši no Igaunijas – Hedemestes. Abas šīs dzimtas savā starpā cieši saradojušās. Veides un Miķelsonu vīrieši nodarbojušies ar kuģniecību, braukuši jūrā, būvējuši kuģus un piedalījušies Ainažu jūrskolas dibināšanā un skolas ēku celtniecībā.

Ļoti darbīgs bijis Jānis Miķelsons ne vien uz jūras, bet arī uz sauszemes. Viņš ierīkoja ķieģeļu cepli, uzcēla vējdzirnavas un lielu spīķeri jūrmalā. Dzirnavu celtni bija būvēta no akmeņiem, grozāmā augšdaļa no koka. Būves apakšstāvā bijušas melderu dzīvojamās telpas. Ainažu vējdzirnavas, kuru mehānisms bijis pašdarināts no koka, izņemot no čuguna lietos graudu ruļļus, devušas tikai rupju malumu, lai iegūtu smalka maluma miltus, graudi vesti uz Mērnieku ūdensdzirnavām. 1915. gadā cara



Miķeļa Miķelsona dzirnavas. 19. gs. beigas.



Pie dzirnavām. Otrais no labās M. Miķelsons. 20. gs. sākums.





armijas karavīri nocirta dzirnavām spārnus, 1919. gadā, igauņu baltgvardiem apšaudot dzirnavas no jūras, tās nodega.

Andrejs Veide izbūvēja jūrā akmeņu molu (bulverķi), pa kuru pārvadāt kraus līdz kuģiem, ierīkoja arī alus darītavu, uzcēla mūra spīķeri jūrmalā, nopirka tvaikoni pasažieru satiksmei starp Rīgu un Pērnavu.



Ainažu ostas steķis. 20. gs. sākums.



Ainažu miests. 19. gs. beigas.

Līdz ar muižas pāriešanu Veides un Miķelsonu īpašumā viņi mantoja arī kroga turēšanas tiesības.

Pēc 1897. gada pirmās vispārējās tautas skaitīšanas Ainažu pagastā uzskaitītas daudzas jaunas saimniecības – “Vīganti”, “Tamisti”, “Alksne”, “Leppik”, “Unte”, “Blusas”, “Mengel”, “Balod”, “Inde”, “Eglit”, “Miller”, “Dreijer”, “Kuzik”, kā arī mazgruntnieku saimniecības “Dišler”, “Laiksar”, “Metsoots”, “Vecpuriņi” u.c.

Pēc toreizējiem likumiem katrai muižai, respektīvi muižas īpašniekam, tikusi piešķirta oficiāla pašvaldības policejiskā vara. Ar muižas iegūšanu tagad šī vara bija pārgājusi Veidēm un Miķelsoniem. Bet šie zemnieki, būdami arī jūrnieki, pastāvīgi atradās jūras

braucienos, tādēļ nevarēja muižas policijas uzdevumus un priekšrakstus izpildīt. Viņiem, protams, nebija arī tādu zināšanu. Saņēmuši vairākus brīdinājumus un sodus par savu varas pienākumu nepildīšanu, viņi nolemj daļu no savas zemes pārdot.

1879. gadā muižu nopērk atvaļināts tiesnesis fon Striks. Tiek atdalīta un pārdota zeme no Ainažu – Mērnietu ceļa līdz Vecsalacas robežai. Bet tā kā šai zemei nav likumā paredzētās 900 pūrvietu platības, jaunais muižnieks nevar savas muižnieka varas tiesības nostiprināt zemes grāmatās, tāpēc viņš ar Miķelsoniem un Veidēm slēdz fiktīvu līgumu – uz zemes grāmatai iesniedzamā plāna parāda tik daudz zemes, cik vajadzīgs, lai iznāktu 900 pūrvietu muižas nostiprināšanai dokumentos. Faktiski šis zemes gabals paliek Miķelsonu un Veides īpašumā un lietošanā. Vēl 1922. gadā fiktīvais apzīmējums Latvijas valsts zemesgrāmatas kadastra nodaļas dokumentos nebija dzēsts.

Diezgan vienmuļo Ainažu miesta dzīvi atspirdzināja 1864. gada 23. novembris, kad Jura Veides saimes ēkā durvis vēra pirmā latviešu – igauņu zemnieku jūrskola. Tā isā laikā ieguva lielu popularitāti, mācīties gribētāji plūda no tuvas un tālas apkaimes. Skola darbojās ar lieliem panākumiem un 50 gadu laikā



sagatavoja vairāk nekā 1000 tālbraucēju kapteiņu un stūrmaņu.

Jūrskolas darbība Ainažos sekmēja buru kuģu būvniecību. Ainaži kļuva par buru kuģu būves centru. Šeit izbūvēja ap 50 tālbraucieniem domātu buru kuģu.

Pēc Finanšu ministrijas pārskata par Krievijas tirdzniecības floti, 1883. gadā Ainažos bija pierakstīti 83 burinieki, to skaitā 35 tālbraucēji kuģi. Ņemot vērā dzīvo kabotāžas kustību starp Rīgu un Pērnavu, ceļā bija nepieciešama patvēruma osta. 1900. gadā Krievijas Satiksmes ministrija Ainažu un Salacgrīvas jūrmalā veica pētījumus, lai izraudzītu vietu ostai. No tā bija atkarīgs arī projektētā šaursliežu dzelzceļa virziens – vai nu no Valmieras uz Ainažiem, vai arī uz Salacgrīvu. Pamatojoties uz pētījumu rezultātiem, priekšroku deva Ainažiem, jo šeit bija labāk aizsargāta vieta no vējiem, labāka enkurgrunts, vēlāka aizsalšana. Sākās darbs pie Ainažu ostas projekta, un 1902. gadā tas tika apstiprināts.

Klusais Ainažu miests kļuva aizvien rosīgāks.

1889. gadā tika dibināta Ainažu pareizticīgā draudze. Pirmie dievkalpojumi notikuši "Dreimaču" mājās, tos vadījis priesteris Jēkabs Metus. 1894. gadā uzcelta pareizticīgo baznīca un dibināta pareizticīgo kapsēta uz Miķelsonu un Veides zemes.

1897. gada 4. martā Ainažu pagasta tiesa lēma par mirušo zemnieku mantiniekiem. Par Jura Veides mantiniekiem tika atzīti sieva Anna Veide, dēli Jānis Roberts, Mārtiņš Julius Teodors, Miķelis Vilhelms Augusts, Georgs Oskars Daniels un Oto Ernsts Veides. Par Andreja Veides mantiniekiem atzina sievu Trīni Veidi, dēlus Mihailu Juliusu, Aleksandru Voldemāru, Oto Danielu un Andreju Samuelu Veides.

Par Jāņa Miķelsona mantiniekiem tika atzīti sieva Katerina Miķelsone, meita Katerina Veide (dz.



Ainažu jūrskolas ēka. Būvēta 1902. gadā.



Ainažu krasta bāka.  
20. gs. sākums.



Ainažu pareizticīgo baznīca.  
Būvēta 1894. gadā.



Mārtiņa Veides ģimene pie "Milleru" mājas. 20. gs. sākums.



M. Veides māja "Milleri". 20. gs. 40. gadi.



Ainažu – Smiltenes dzelzceļa līnija. 20. gs. sākums.

Miķelsone), Miķelis Miķelsons, meita Dagmāra Veide (dz. Miķelsone), dēls Džons Miķelsons, meita Natālija Veide (dz. Miķelsone), Anna Alvine un Paulīne Doroteja Miķelsones.

1891. gadā uz Jāņa Miķelsona zemes uzcēla pirmo luterāņu pagasta skolu.

1913. gadā tika uzbūvēta Ainažu – Smiltenes dzelzceļa līnija.

Interesants un nozīmīgs notikums Ainažos bija 1919. gada jūnija balsošana. Boļševiki bija padzīti. Latvija un Igaunija sāka sarunas par savstarpējo robežu nospraušanu. Tajā laikā igauņu karaspēks bija paturējis Ainažus no Ķīkulpvēveriem līnijā līdz Salacas upei pie "Punču" mājām. Tā kā Latvijas un Igaunijas valdības nespēja vienoties, kurām no abām pienāktos paturēt Ainažu miestu, nolēma jautājuma izšķiršanai izveidot kopīgu komisiju. Tajā bija pa diviem pārstāvjiem no katras puses, bet par vadītāju izraudzījās Lielbritānijas pārstāvi – Rīgas jūras līcī atrodošās kara flotes virsnieku Talentu.

Tolaik Ainažos dzīvoja 1054 latvieši un 486 igauņi. Balsot varēja tikai zemes īpašnieki. Ar zemes īpašuma

tiesībām bija 118 latvieši un 67 igauņi. Latvijai par labu tika nodota 101 balss, Igaunijai – 50, bet 34 balsotāji atturējās. Lielbritānijas flotes virsnieks Talents novilka robežlīniju kartē. Ainaži palika Latvijai.

Sākās Ainažu muižas sadalīšana. 1922. gada 22. augustā Valmieras apriņķa zemes ierīcības komiteja pieņēma Ainažu muižas nekultivēto zemju sadalīšanas projekta plānu. Tika iedalītas 13 jaunsaimniecības, katrai no 16,48 līdz 27,92 ha zemes, trīs piegriezumi mazzemniekiem no 1,10 līdz 7,82 ha katram, viens gabals sabiedriskām vajadzībām 11,38 ha liels un mežs tika piegriezts apmēram 122 ha.

1926. gada 8. decembrī notika Ainažu muižas 56 rentes māju sagatavošana, projekta sastādīšana un izlikšana dabā. Ainažu rentes māju robežu regulēšanas



un sadalīšanas projektu sastādījis pirmās šķiras mērnieks V. Blumbergs.

Sadalījums sastāvēja no 33 jaun-saimniecībām, katrai no 14,30 līdz 27 ha, 56 rentes mājām, katrai no 8,36 līdz 84,99 ha, sešiem amatnieku gabaliem, katrs no 1,87 līdz 2,12 ha, pieciem gabaliem sabiedriskām vajadzībām no 1,20 līdz 12,25 ha, pagastam piešķirtās zemes 15,05 ha kopplatībā, 15 gabaliem valsts vajadzībām no 0,18 līdz 13,62 ha un 10 gabaliem meža fondā līdz 112,47 ha.

Ar pilsētas tiesību iegūšanu 1926. gada 7. jūlijā un aktīvu darbinieku nostāšanās dzīves priekšgalā sāka attīstīties sabiedriskā un kultūras dzīve.

Par Ainažu pilsētas galvu kļuva kalpa zēns, kurš Ainažu jūrskolā bija ieguvis kapteiņa grādu, – Jānis Asars.

Viņš bija no tiem ļaudīm, uz kuriem turas pasaule, jo viņi seko savai sirdsbalsij. J. Asara vadībā Ainaži turpināja iesākt attīstību, līdz nāca padomju okupācija, Otrais pasaules karš, izsūtīšanas... Iesāktais, uzceltais, stipro ļaužu paveiktais tika iznīcināts.

Bet ainažnieki savu senču veikumu nav aizmirsuši! Katru rudenī jūrskolas dibināšanas dienā vecajos jūrnieku kapos deg svecītes kā sveiciens senču dvēselēm un apsoliņš jaunam darba cēlienam.

Šobrīd Ainaži ir mierpilna, tīra pilsētiņa pie jūras, kuru iemīļojuši atpūtnieki, nav vairs nekā no kuģu būves ritma un jūrskolnieku kņadas, bet... tas ir tikai tāds mājīgs klusums, tāda neliela atelpa pirms jaunas ieelpas...

Nevar taču aprimt vieta, kura atrodas uz īstām Zelta āderēm!■

Iveta Erdmane



Ainažu pilsētas valdes ēka. 20. gs. sākums.



Buru kuģis "Mercator".  
Būvēts Ainažos 1895. gadā.



## AKMENRAGA BĀKAI – 100

Lai no šosejas, kas savieno Ventspili ar Liepāju, nokļūtu līdz vienuļajam Akmenragam, jāmēro apmēram 10 kilometru pa grantētu meža ceļu. Šajos kilometros samanāma tik viena lauku saimniecība meža ielokā netālu no ceļa. Citādi – tikai priežu meži līdz pat maģiskajam brīdim, kad jūsu skatienam pēkšņi paveras staltais un varenais sarkanbrūnais bākas tornis. Ja uzkāpsiet augšā pa riņķveida kāpnēm un iziesiet uz bākas galerijas blakus laternai, jums pavērsies plaši skati uz Kurzemes mežiem un liedagu tālu uz abām pusēm. Un pat ja lejā būs mierīgs laiks un vēju nejutīsiet, bākas torņa augstumos tas, brāzdamies pāri Dižjūras tālēm, kārtīgi jūs sapurinās un izvilks cauri līdz kaulam pat karstā vasaras dienā. Ja pavērs skatienu vēl nedaudz augšup, tad ieraugāms sens vēja rādītājs ar gada skaitli – 1921. Toreiz bākas tornis tika atjaunots un tā iekārtas savestas kārtībā pēc Pirmā pasaules kara postījumiem.



### VIŅA VELDRES PĒDĀS EJOT

Īsi pirms Otrā pasaules kara žurnālists un rakstnieks Vilis Veldre, apstaigājot visu Latvijas piekrasti, paviesojās arī šajā pusē. Viņam tā šķita visai nomaļa un vienuļa vieta. Kāds satikts zvejnieks un zemnieks vienlaikus stāsta par ieceri pie bākas būvēt akmeņu molu jūras mēslu ķeršanai. Tie nepieciešami liesās piekrastes zemes stiprināšanai labākas kartupeļu ražas izaudzēšanai. Tad labāk augšot arī viss pārējais, kas zemē ielikts ražas iegūšanai. Par jūras mēslu ķeršanu runā ne tikai Sroču māju saimnieks, bet arī bākas uzraugs Kiršteins. Pēc viņa teiktā, ar 100 metru garu akmeņu molu būtu pietiekami. Ar zivīm gan esot pašvaki, jo kaut cik labs ceļš esot tik uz Ziemeļpusi, bet uz Pāvilstu, kur varbūt būtu zivju pircēji, ceļš esot tik



smilšains un neizbraucams, ka ratu riteņi iegrimstot teju līdz pašai augšai.

Šajos laikos ceļš uz Pāvilstas pusi beidzot sataisīts. Tas notika pirms gadiem pieciem vai sešiem. Tagad pat tūristu autobuss, uzmanīgi braukdams, var laimīgi nokļūt līdz pat pašai bākai. Sroču māju vietu man elektroniskās interneta kartes neuzrāda. Iespējams, ka vainīgs Otrais pasaules karš, kurš daudzas iekoptas lauku sētas lēma nebūtībai. Padomju laikos blakus bākai bija robežsargu daļa, bet nedaudz uz ziemeļiem mežā – lielgabalu pozīcijas. Arī šīs vietas krūmājs un mežs pamazām pārņēma savā ziņā, tās ir izzūdošas sava laikmeta liecības. Iecerētais akmeņu mols arī palika neuzbūvēts, bet bāka un bīstamais rags jūrā joprojām ir savā vietā. Tāpēc mūsu stāstam noteikti būs turpinājums!



## BĪSTAMĀ VIETA UN AVARĒJUŠIE KUĢI

Šajā vietā jūrā stiepjas garš akmeņains rags, dažādos rakstos minēts atšķirīgs tā garums – no pieciem līdz pat astoņiem kilometriem. Zvejnieki te likuši ūdas veduši krastā brangus doršu jeb mencu lomus.

Tie senie laiki, kad spēkā bijaušas *krasta tiesības* un vietējie iedzīvotāji varējuši savā īpašumā paturēt visu, ko jūra skalojusi krastā, bijuši īpaši. Saglabājušies nostāsti par to, ka kāds vietējais saimnieks tumsā gar krastu vadājis zirgu ar sapītām kājām un vējlukturi, lai jūrā esoša buru kuģa stūrmanis domātu, ka te droša kuģošana. Reizēm šādu nedroši ejošu zirgu pat aprīkojuši ar sarkanu un zaļu lukturi, lai imitētu kuģa bortu ugunis. Tā šeit mānījuši kuģus uz viltīgā raga zemūdens akmeņiem, lai tie strandētu un krastā nonāktu preces no kravas rūmēm. Kāds nostāsts vēsta par vētraiņu nakti, kad kādās mājās ļaudis





pulcējušies uz dievlūgšanu, ko pēkšņi pārtraucis ieskrējis vīrs, kurš ziņojis par strandējušu kuģi. Lūgšana tikusi ātri pārtraukta ar pateicību Dievam un vēl lūgumu, lai uz kuģa būtu gana daudz labu mantu, kuras tiktu izskalotas krastā. Visi naski lekuši kājās un metušies uz krastu lūkot gaidāmo laupījumu. Tā raksta vietējo notikumu pētnieks Gaidis Šneiders.

Par traģiskajām vētru naktīm agrāk liecinājušas krastā izskalotas ozolkoka plankas ar kuģu nosaukumiem – “Andromeda”, “Alice”, “Neptuns”, “Marija”, “Karalis”, “Valdemars”. Pilnu

Akmeņragā dažādos apstākļos bojā gājušo kuģu sarakstu gan neviens līdz šim nav stādījis. Tas būtu visai grūts uzdevums, jo kurš gan tagad spētu apzināt visus kuģus, kas te grimuši kopš vikingu vai pat vēl daudz agrākiem laikiem. Tomēr kāds veikls un zinātkārs pēddzīnis saskaitījis, ka te pie raga bojā gājuši astoņpadsmit burinieki un tvaikoņi. Droši vien reālais skaitlis ir krietni vien lielāks un paliks mums nezināms.

Šādas tādas ziņas par šajā bīstamajā vietā bojā gājušiem kuģiem tomēr ir atrodamas rakstos un senajā periodikā. 1710. gadā Mārtiņos te beidzies korvetes “Moskva” mūžs. 1908. gada rudenī ceļā uz Liepājas ostu biežā miglā uz raga uzsēdies cariskās Krievijas kreiseris “Oļeg”. Glābšanas darbi ilguši veselu nedēļu, līdz beigu beigās izdevies ar spēcīga velkoņa palīdzību karakuģi veiksmīgi nodabūt nost no viltīgā raga skāvieniem. 1923. gadā šeit uz sēkļa uzsēdās slavenais tvaikonis “Saratov”, kas bija atdots Krievijai un atradās ceļā uz Liepājas ostu, bet kuģoja pārāk tuvu krastam. Tas pats “Saratov”, uz kura Liepājā savulaik īsu brīdi patvērās K. Ulmaņa vadītā Latvijas Pagaidu valdība.

1924. gada septembrī ārkārtīgi spēcīgā vētrā Akmeņraga ūdeņos iet bojā zviedru motorburinieks “Edit”, kas izgājis no Liepājas ostas ar kravu Somijai.



Spītējot milzīgajiem vilņiem, bākas sargi M. Gutmans un A. Baumans dodas jūrā ar laivu glābt bojā ejošā kuģa jūrniekus. Ar trešo piegājienu tas izdodas, un jūrnieki tiek laimīgi nogādāti krastā. Tādu ziņu mēs varam atrast tā laika hronikās un ziņu lentēs.

Kad seno *krasta tiesību* laiks bija aizgājis pagātnē, šeit pie raga tiek izveidota īpaša trauksmes komanda ar laivu, kura dodas palīgā briesmās nonākušiem kuģiem, un tā tiek glābtas daudzas dzīvības. Tādos gadījumos tika skandināts īpašs trauksmes zvans, vēlākos laikos ar roku griežama sirēna, un vietējie vīri steidza palīgā briesmās nonākušajiem.

Vēl gan jāpiemin kāds patiesi baiss notikums, ko Otrā pasaules kara laikā 1942. gadā piedzīvo zveju laivas "Kūrs" vīri. Tie izgājuši jūrā zvejojot mencas un netālu no laivas pamānījuši zemūdenes periskopu. Tā bijusi padomju zemūdene S-12, kura turpat zvejnieku acu priekšā torpedējusi vācu transportkuģi "Sabine Hovald", kurš vedis munīciju. Vācu kara eskortkuģi sākuši mest dziļumbumbas zemūdenes iznīcināšanai, sākusies pamatīga šaušana un bumbošana, un tam visam pa vidu zvejas laiva ar vietējiem zvejniekiem, kuri tomēr pēc liela izbīļa un nāves briesmām laimīgi tikuši krastā. Palikuši tik bez tīkliem un bez zivīm. Toties dzīvi! Scenārijs īstam mūsdienu kinotrillerim ar laimīgām beigām.



Akmeņraga bākas saimniece Tatjana Veršņakova.

## PAR GAISMU KRASTĀ

Pirmā gaisma krastā, kas brīdinājusi par bīstamo vietu, šeit ierikota 1879. gadā. Krievu armijas hidrogrāfijas virsnieki uzslējuši augstu mastu, pie kura tumšajā laikā augšā uzvilktis pamatīgs vējlukturis. Par gaismas degšanu ik nakti



atbildīgs bijis vietējais zemnieks ar latvisku cilmi – Jānis Baums. Tajos laikos viņš saukts par bākas sargu. 1889. gadā masts nomainīts ar sešstūrveida koka torni. 28 metru augstumā jau darbojās rotējošs petrolejas lukturnis. 1911. gadā necilo koka torni nomainīja ar kārtīgu ķieģeļu būvi 32 metru augstumā un tur uzstādīja tobrīd visur plaši lietoto acetilēna gāzes gaismas aparātu. To nopirka Lielbritānijā, un tas jau no bīstamā krasta raidīja jūras tālumā modernu zibšņu

gaismu. Tiesa, jaunajai modernajai bākai nebiju lemts ilgs mūžs.

Sākās Pirmais pasaules karš, un bākas bija īpaši objekti, ko pretinieki centās iznīcināt, lai traucētu kuģošanu. 1914. gada augustā vācu ķeizarkās kara flotes kreiseri "Magdeburg" un "Augsburg" apšauda bāku, taču jūtamus postījumus tai nenodara. Bāku pēc pusgada pavasarī sagrauj vācu mīnu kuģis "Arcon". Acīmredzot tā artilēristiem ir pamatīgāka kaujas pieredze vai precīzāka acs. Tiesa, pašiem vāciešiem nākas nu krastā celt koka pagaidu torni, lai bīstamo vietu tomēr kaut kā iezīmētu savas kara flotes vajadzībām.



Pie Akmeņraga bākas krastā nāk dzintars un liedagā atrodami neparasti akmeņi.

Bākas pēckara atjaunošana sākas 1920. gadā. Tornis tiek pabeigts 1921. gada augustā. Tā būvei izmantoti gan sagraudās bākas ķieģeļi, gan vesti jauni no pašas Rīgas. Tiek atjaunota dzīvojamā apbūve, un sīkākī labiekārtošanas darbi turpinās līdz pat 1924. gadam, bet koka pagaidu bāka nostāv līdz 1927. gadam. Bākas gaismas iekārtu aprīko ar gāzes aparātu, taču nu jau tiek izmantota modernā Freneļa lēcu sistēma un zibšņi ir spožāki un daudz tālāk šķēļ naksnīgo tumsu. Bākas darbības uzraudzību uztic krastā esošam tālbraucējam kapteiņim Jēkabam Krastam.



Vēl jāpiezīmē, ka 1927. gadā, lai kuģošanu šajā vietā padarītu vēl drošāku, Zviedrijā tiek nopirkta jauna miglas sirēna, kas tiek darbināta ar jaudīgu dīzeļmotoru. Sirēnas balsij jābūt dzirdamai 12 jūras jūdzes tālu. Varam tikai iedomāties šāda agregāta rēcienu, tam cieši blakus esot! Jaunā sirēna nomaina veco, ar roku darbināmo, kuru uzstāda 1923. gadā un darbina tik tad, kad tuvumā samanāms kāds kuģis jūrā.

Otro pasaules karu bāka pārdzīvo veiksmīgi, to neviens neapšauda un nemēģina sagraut. Pēckara gados bākas tornis tiek vairākkārt pielabots un tam veic nepieciešamos saglabāšanas un profilakses remontdarbus. Vairākas reizes modernizēta arī gaismas iekārta, jaunākā, tagad uzstādītā, ārēji atgādina nelielu citplanētiešu kosmosa kuģi. Ar modernām LED tehnoloģijām aprīkotā gaismas sistēma esot droša un ļoti ekonomiska, acīmredzot Freneļa sarežģīto daudzlēcņu sistēmu laiks aizgājis vēsturē. Bāku aprīkojums mainās līdzī laikam.

Kad augšup pieveikti 126 pakāpieni un esam sasnieguši torņa virsotni pie bākas laternas, ir laiks atvilkt elpu un paraudzīties tālēs. Skats no augšas ir skaists visos gadalaikos, kad vien bāka pieejama tūristu apskatei. Ja laimējas, tālumā būs redzams kāds kuģis, ejot uz Liepājas vai Ventspils ostu. Cilvēki jūrmalā izskatīsies sīki kā skudriņas. Tur lejā, gar jūras malu staigājot, atrodami gan palieli dzintara gabali, gan dīvainas formas un krāsas akmeņi, jābūt tikai gana acīgam un pacietīgam. Bākas saimniece un uzraudze Tatjana Vešņakova, kura te nostrādājusi vairākus gadu desmitus, ir savākusi skaistu un lielu no jūras izskalotu dabas brīnumu kolekciju.

Pirms 100 gadiem, kad atjaunoja karā sagrauto bākas torni, aprītē vēl bija vietas senais nosaukums – Steinort. “Mēs gāj no Steinort uz Pāvilst,“ sacīja zvejnieki. Tagad Akmeņraga senais nosaukums jau izgaisis no ļaužu atmiņas, tikai bāka joprojām rāda bīstamo vietu jūrā, kur bojā gājuši gan burukuģi, gan tvaikoņi, gan motorukuģi un dažāda veida zvejnieku laiva... Bāka sasien pagātni un tagadni kopā vienā lielā un pamatīgā jūrnieku mezglā. Tādā raupjā, ar jūras smaržu, skarbu spēku un smagumu. Un gan jau bākas tornis turpinās spītēt jūras varenajiem vējiem un uzrādīt kuģu stūrmaņiem un kapteiņiem bīstamo vietu Kurzemes krastā arī nākamajos 100 gados. Aizbrauciet un izbaudiet to visu savās sajūtās pašiem! ■

Normunda Smaļinska teksts un foto



## DIVSIMT GADU AR SKATIENU UZ JŪRU

**Liepājas ostas loču tornis nu jau divsimt gadu Tirdzniecības kanāla labajā krastā no aptuveni 350 metru attāluma noraugās uz Dienvidu molu un seko kuģošanas drošībai un kārtībai ostā. Tā ir viena no vecākajām celtnēm un vecākais saglabājies tehnoloģiskais objekts Liepājā, kas kopā ar Liepājas ostas Tirdzniecības kanālu, ko izraka laika posmā no 1697. līdz 1703. gadam, veido hidrotehnisko un tehnoloģisko vēsturisko objektu kompleksu. Līdz 1868. gadam, kad tika uzbūvēta Liepājas bāka, loču tornis pildīja bākas funkcijas, rādot kuģotājiem ceļu uz ostu.**

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe ar lepnumu saka, ka Liepājas ostas kapteiņdienests, kas atrodas šajā vēsturiskajā ēkā, ir tikpat moderns kā Roterdamas ostā. "Liepājas osta ir vienīgā osta vismaz Latvijā, kurai ir vēsturisks loču tornis," viņa uzsver. "Un tajā pašā laikā Liepājas ostā ir viena no modernākajām kuģu vadības sistēmām."



"1939. gadā ziemā tika konstatēts, ka koka dziedu gali, kuri iemūrēti biežajos loču torņa mūros, ir sapuvuši, tāpēc tornī tika veikts pamatīgs remonts. Torņa augšstāvā – loču dežūrtelpās – iebūvēja papildu grīdu, kāpņu telpu sienu piepildīja ar skaidām un apšuva ar dēļiem. Ierīkoja arī krāsni, līdz ar ko loču darba apstākļi kļuva daudz labāki," stāsta vēsturnieks Gunārs Silakaktiņš.

Nākamie nopietnie remontdarbi tornī tika veikti 1995. gadā, kad torņa astoņstūru jumta un koka spāru vietā uzmontēja metāla konstrukcijas un stiklā veidotas ostas novērošanas dienesta telpas un tornis ieguva jaunu, izteiksmīgāku izskatu. Tornim izbūvēja sesto un septīto stāvu, kur tagad atrodas kuģu satiksmes dienests. 2018.



gada vasarā Liepājas SEZ pārvalde veica loču torņa un ostas administrācijas ēkas fasādes rekonstrukciju: torņa fasāde tika attīrīta no bioloģiska rakstura nosēdumiem un novērsti citi ēkas apsekošanā atklāti defekti, lai tornis atgūtu savu spozmi un būtu pievilcīgs.

Fasādes atjaunošanā izmantoti "Ceresit" materiāli, kas domāti secīgai vēsturiskā apmetuma sakopšanai un nodrošina stabilitu sasaisti ar esošu kaļķa mūra javas apmetumu, tātad ilglaicīgu ekspluatāciju bez vizuāliem defektiem turpmāk.

Loču torni rekonstruēja pēc SIA "Projektu darbnīca" projekta, darbus veica SIA "Būvkompanija MBR".

## IESKATS VĒSTURĒ

Portāls liepājniekiem.lv raksta, ka loču tornis sākotnēji bija piecu stāvu ortogonāls mūra tornis konusveida formā, mūrēts no laukakmeņiem ar māla ķieģeļu un tā dēvēto holandiešu ķieģeļu aizpildījumu. Torņa dienvidu ārmalā divās vietās saglabāti no apmetuma brīvi atsegumu laukumi, kuros redzams lietotā būvmateriāla veids.

Loču tornim pieguļ divstāvu mūra administratīvā ēka ostas kapteiņdienesta, ostas pārvaldes un kuģošanas drošības dienestu vajadzībām.

Lai gan torņa telpās atrodas ostas kapteiņa un dispečeru dienesta darba telpas, žurnālistiem tika dota iespēja iepazīties gan ar mūsdienīgo

ostas kuģu vadības sistēmu, gan palūkoties galvu reibinošajos skatos, kas no loču torņa paveras gan uz priekšostas un jūras vārtu panorāmu, gan pilsētu.

Ekskursija kuģu satiksmes dienesta vadītājs Anša Daiža vadībā sākas piebūvē, kur atrodas kapteiņdienests. Gids ik pagriezienā skaidro, kas tornī notiek tagad un kas bijis padomju laikos. Proti, tad te saimniekojusi zvejas flote. Telpas bijušas gan ostas kapteinim, gan kartogrāfiem, ločiem utt. Īpaša telpa ar pieeju tikai atsevišķām personām bijusi radistiem. Kāpjot pa loču torņa kāpnēm, kas kādā posmā ir šaurākas, kādā platakas, uzzinām, ka līdz pat piektajam stāvam, cik augsts sākotnēji bija tornis, saglabājušās vēsturiskās kāpnēs. Tāpat vēsturiskais dizains saglabāts torņa sīkrūšu logiem.

A. Daizis parāda nišu sienā, pa kuru savulaik, kad vēl nebija telefonu un citu modernu tehnoloģiju, piektajā stāvā sēdošais dispečers ar šņorišpasta







palīdzību no torņa pakājes saņēma ziņas. Jaunas, daudz stāvākas un no metāla darinātas kāpnēs ved no piektā stāva uz 1995. gadā uzbūvēto sesto stāvu, kurā darbojas kuģu satiksmes dienests. Šis dienests strādā augu diennakti un nodrošina ostas darbu – seko līdzī laika prognozei, sazinās ar kuģiem, kuri vēlas ienākt ostā un iziet no tās, koordinē loču darbu.



Par ločiem sauc ostas akvatorijas un fārvatera pārzinātājus, kam ir kapteiņa tiesības uz jebkuru kuģi, kurš plāno pietautoties ostā. Loču uzdevums ir droši un bez starpgadījumiem ienākošos kuģus nogādāt ostā.

No torņa kontroltelpas, no kurienes tiek koordinēta kuģu satiksme ostas tuvumā un tās teritorijā, paveras patiesi apbrīnojams skats ne vien uz jūru, bet visu Liepājas teritoriju.

Lai tiktu līdz torņa pašai augšai – septītajam stāvam, jāspēj uzrāpties pa ļoti stāvām metāla kāpnēm. Pašā augstākajā loču torņa stāvā atrodas ostas "smadzenes" – serveri, kas nodrošina ostas, kapteiņdienesta utt. darbu.

Loču tornis, kura sienas ir metru biezās un pamati sniedzās 12 pēdas (3,6 metrus) zemē, ir aptuveni 20 metrus augsts. Ansis Daizis stāsta, ka, lai nokļūtu līdz kuģu satiksmes dienestam, jāuzkāpj pa 101 pakāpienu, bet, lai tiktu līdz pašai loču torņa spīcei, jāpieveic 110 pakāpieni.

Darbinieki neslēpj, ka, lai gan tornim ir tik dziļi pamati un tas ir tik masīvs, vētru laikā augšējos stāvos jūtama torņa šūpošanās. Jūtamākie ir Liepājas pusē valdošie dienvidrietumu vēji.

Saistībā ar pakāpieniem A. Daizis atceras kādu amizantu gadījumu. Reiz ciemos loču tornī ieradusās augsta ranga daiļā dzimuma pārstāves. Kad beidzot viņas aizsūšās sasniegušās satiksmes dienesta telpu, nekavējoties meklējušās, kur piesēst, un klausinājušās, kad atsāks darboties lifts. Un bijušās manāmi saskumušās, kad viņām paskaidrots, ka lifta loču tornī nav, jo vēsturiskajā ēkā, kas ir arhitektūras piemineklis, to nevar izbūvēt.■

BuvBasze.lv



# GAISMA NO TUMSAS. 85 GADI KOPŠ "HELENAS FAULBAUMS" BOJĀEJAS

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

## DZELZS ĶĒDES KĀ DIEDZIŅI

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

Kuģa kapteinis Nikolajs Cūghauss līdz



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



pēdējam mirklim mēģina spītēt vētras varai, bet visas pūles veltas. Kad orkāns un vēja brāzmas vēl vairāk pieņēmušās spēkā, kapteinis mēģinājis kuģi noenkurot. Bet, kā vēlāk vēstīs kāds izdzīvojis jūrnieris, smagās dzelzs ķēdes vilņi sarauj kā niecīgus diedziņus, un drīz seko kapteiņa pavēle: "Glābjas, kas var!" Komandas locekļi viens pēc otra metas bangās vairāku stāvu nama augstumā, turpretī pats kuģa kapteinis un radiotelegrāfists Alberts Šulcs, kura pašai izlēdzība varbūt izceļama visvairāk, paliek uz kuģa un varonīgi dara visu iespējamo kuģa un jūrnieru glābšanai. Līdz beigām no grimstošā kuģa uz visām pusēm joprojām top raidīti saucieni pēc palīdzības. Tomēr viss velti; un beigās arī kuģa glābšanas laivas vairs nav iespējams nolaist. Drīz seko vēl viens trieciens pret klintīm, un nepilnās 15 minūtēs kuģis ir noslidējis no klintīm un pazudis jūras dzelmē...

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

## MAZAI SALAI NEPIEREDZĒTS SVINĪGUMS

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

Tas redzams jau tad, kad Luingas salas Kilčatanas kapsētā kopējā kapā zemes klēpī gulda pirmos astoņus jūrnierus. Apbedīšanas ceremonija, kurā daudz spēka, laika un degsmes ieguldījuši arī skoti un briti, liekas burtiski aizgrābjoša – tāda, kādu mazā saliņa līdz šim vēl nav pieredzējusi. Ne velti Latvijas konsula Glāzgovā Roberta Māršala balss telefonsarunā ar Latvijas sūtni Londonā Kārli Zariņu vēlāk trīcēs pēc aizgrābjošā notikuma, jo kaut ko tādu pieredzējušais konsuls un kara veterāns vēl neesot pieredzējis... Viss iesākas ar svinīgu sēru procesiju, kurā šķiet piedalāties vai visi nelielās saliņas iedzīvotāji. Seko divi sēru dievkalpojumi ar vairākām uzrunām, tad 16 skaistu vainagu nolikšana kapsētā, un varbūt viskrāšņākos no tiem piesūtījušas skotu iestādes, kaut gan tieši Latvijas valdības vainags salas iedzīvotājos izraisa īpašas izjūtas un rosina saliņas iedzīvotājus vēl labu laiku pēc ceremonijas palikt uz salas, lai apbrīnotu krāšņo atvadu noformējumu. Vietējie skoti jau dāvājuši latviešiem vairāk puķu un sirsniņas, nekā varbūt pienāktos – gan organizējot, iespējams, izdzīvojušo



un bojāgājušo jūrnieku meklējumus, gan vēlāk jūrasbraucēju piemiņu glabājot. Vai gan aiz tukšas plātības kuģīpašnieks Maksis Faulbaums, kuram piederējis arī bojāgājušais kuģis, pieticīgajai Luingas salas baznīcai 1937. gadā uzdāvā greznu altārdaļas iekārtu un sudraba sakramenta traukus? Vai gan par tukšu gaisu, vai gan vien diplomātiskas pieklājības dēļ Luinga salas draudzes mācītājs Hjū Maklahlens laurots ar Latvijas valsts augstāko apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni? Taču, dāvanas un pateicības pieņemot, mācītājs vārdos pieticīgs: “Mēs esam vien pildījuši savu pienākumu un Kristus mācību – palīdzēt savam tuvākajam.” Vēlāk augstais apbalvojums kā simbols rod vietu Luingas salas dievnāmā.

Viens no “Helenas Faulbaums” jūrnieku piemiņas vadmotīviem, kas caurauž gan preses slejas, gan atceres uzrunas, ir varonības tēma. Un šīs varonības piesaukšana nav tikai tukšs patoss: tā apliecināta centienos acīmredzamā bezcerībā tomēr glābt ne vien sevi, bet arī līdzgaitniekus un kuģi; apliecināta spēkā un spītā, bez kā nebija iespējams nesalūst vētras un trauksmes apstākļos. Citiem, ja tomēr runājam mazliet patētiski, tā izrādījusies mocekļu pēdējā varonība. Tomēr šiem mocekļiem it kā piepildījies viens no iespējamiem jūrasbraucēja sapņiem – dzīvei beidzoties, palikt pie jūras. Vienlaikus latviešu jūrnieki tālajā Skotijā apgūlušies zem savas, ne svešas valsts karoga, jo sarkanbalt-sarkanās krāsas kopš 1936. gada rudens te rodamas. Un šīs krāsas vismaz laiku pa laikam un vismaz dievnama lūgšanu zālē itin kā izgrezno salas tik kailos un skarbos, vilņņu un piejūras vēju rūdītos vaibstus, kas latvieša dvēselei svešādi.



Jūrnieku apbedīšanas procesija  
Luingas salā 1936. gadā.



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

## PIEMIŅAS GAISMA

1936. gada vēlā rudenī klusā zvejnieku saliņa Skotijas piekrastē kļūst ne vien par skotu un latviešu draudzības zīmi, bet arī par latviešu jūrnieku un vēl



daudzu citu tautiešu svētceļojumu galamērķi. Svētceļnieku simtus atkal īpaši svinīgi pulcē mocekļiem veltīta pieminekļa uzstādīšana salā 1938. gada 8. jūnijā. Notikums atkal izskan jo plaši, tas ir diplomātiski un cilvēciski jo simbolisks. Turklāt ar šo notikumu vēl sabalsojas kāds nesens notikums Latvijā: jau 1937. gada oktobrī Latvijas radiofona telpās, piedaloties augstām amatpersonām un vai visai Latvijas radiofona saimei, atklāta piemiņas plāksne bijušajam radiofona darbiniekam, bojāgājušajam kuģa radiotelegrāfistam Šulcam



Latviešu kuģīpašnieka dāvētā altāra iekārta Luīngas salas baznīcīņā.



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

par viņa personisko varonību. Luīngas salas kapsētā viņam ir sava īpaša kapavieta ar pieminekli, ko uzstādījuši viņa vecāki. Un arī viņa stāsts ir īpašs – dziļi liktenīgs. Vien 25 gadus vecais Alberts nemaz nav bijis skolots kuģa radiotelegrāfists, bet gan Rīgas radiofona tehniķis, kurš draugam apsolījis tikai šī brauciena laikā aizstāt pastāvīgo kuģa telegrāfistu. Kad Albertu samaļ vētra, viņš ir tik tikko precēts ar jaunu rīdzinieci, un Alberta mirstīgās atliekas jūra atdod pirmās.

Turpmākajās desmitgadēs svētceļnieku soļi Luīngas salā it kā pieklust, piemiņa top privātāka, ne tik publiska, svinīga, ceremoniāla; kapsētu un arī latviešu jūrnieku piemiņas vietu, kurā guļ desmit jūrasbraucēju, jau pēc kara sāk aprūpēt vietējās pārvaldes struktūras. Taču 1986. gadā, kad aprit pusgadsimts kopš “Helenas Faulbaums” bojāejas, piemiņas gars atkal izskan tālēs. Jau 1983. gada

maijā dievnamā atkal izskan jūrnieku piemiņas dievkalpojums un Luīngas salu apmeklē Eiropas Latviešu jaunatnes apvienības (ELJA) jauniešu grupa kopā ar vienu no latviešu skautu vadītājiem Lielbritānijā – “Staburaga” vecskautu Nikolaju Doičevu, kurš par “Helenas Faulbaums” jūrnieku piemiņu sācis interesēties jau 80. gadu pašā sākumā. Viņš, dzejiski sakot, atkal aizdedz domu par Luīngas salu kā latviešu svētceļnieku pulcētavu ar starptautisku nozīmi.

Viss atdzimst ar vienu Doičeva rīkotu Luīngas salas izpētes braucienu, par kuru tik ļoti jūsmo vispirms jau vecie jūras vilki un jūrlietu vēstures sargi – īpaši tādēļ, ka latviešu jūrnieku piemiņu kopj tieši jaunā latviešu paaudze trīmdā. Tomēr izpētē atklājas bēdīga aina – 1938. gadā uzstādīto pieminekli smagi



sabojājis jūras klimats: akmens apsūbējis, iekalte jūrnieku vārdi kļuvuši nesalasāmi. Un, lai to novērstu, 1985. gadā, kad tuvojas kuģa bojāejas piecdesmitā gadadiena, Doičevs sāk plašu ziedojumu vākšanas kampaņu pieminēkļa atjaunotnei. Apskaužama ir aizrautība, ar kādu Doičevs nodevies šim uzdevumam: personiski aicinājumi līdzdarboties – gan ar līdzekļiem, gan vēstures ziņām par dzelmē aizrautajiem jūrniekiem – sasniedz desmitiem latviešu sabiedrisko organizāciju un privātpersonu kā Lielbritānijā, tā citur brīvajā pasaulē. Atsaucas vairākas Daugavas Vanagu apvienības nodaļas, vietējās latviešu draudzes, Latviešu Nacionālā Padome Lielbritānijā un citi labvēļi. Un kampaņas nestais ieguvums nav tikai savāktās 850 mārciņas, bet arī tas, ka jūrnieku piemiņa atkal izskan.

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

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

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



1938. gadā uzstādītais pieminēklis Kilčatanas kapsētā mūsdienās.





# MĒRSRAGA GLĀBŠANAS BIEDRĪBAS PIRMSĀKUMI

**Nolūkā glābt slikstošos 1923. gadā tika nodibināta Latvijas glābšanas biedrība uz ūdeņiem. Tās valde atradās Rīgā, bet bija arī nodaļas Liepājā un Ventspilī.**

Turpinot veidot zvejnieku glābšanas staciju tīklu mūsu jūras piekrastē, 1929. gada janvārī biedrības sēdē apspriests jautājums par zvejas laivu pielāgošanu zvejnieku glābšanai nelaimes jeb vētras gadījumā. Nolemts ierīkot divas jaunas glābšanas stacijas Papē un Mērsragā.

Jau 1930. gada martā Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem galvenā valde nolēma turpmāk vairs nepirkt glābšanas laivas ārzemēs, bet gan būvēt tās tepat Latvijā. Pirmās divas glābšanas laivas uzbūvētas Mērsraga un Pitraga stacijām. Vienas laivas būve pie mums izmaksāja apmēram 800 – 1000 latu, turpretim par ārzemēs būvētajām tolaik prasīja 4500 – 5000 latu.

Mērsragā glābšanas staciju sāka būvēt 1930. gada augusta nogalē. Tās vajadzībām iegādājās zviedru sistēmas motoru. Mērsraga stacija bija pirmā

glābšanas stacija ar motorlaivu. 26. novembrī Jūrniecības departamenta darbnīcas teritorijā Andrejostā jauno glābšanas laivu nolaida ūdenī un ar to veica pirmo izmēģinājuma braucienu pa Daugavu. Laiva spēja sasniegt ātrumu līdz astoņām jūras jūdzēm stundā. Pašu Mērsraga glābšanas staciju atklāja 1930. gada 30. novembrī.

Glābšanas laivu dažkārt piemeklējušas ķibeles. Tā gadījās 1931. gada oktobrī, kad, sniedzot palīdzību buriņiekam "Ziedonis", teju vai bojā gāja pati glābšana laiva. Lielajos viļņos laivai sānos radās sūce, un tā pieplūda ar ūdeni. Tā nu Mērsraga glābšanas laivai pašai nācās glābties Upesgrīvā, un tā nevarēja sniegt palīdzību "Ziedonim".

Bet daudz tika arī paveikts. Piemēram, 1932. gada 8. janvārī vētra jūrā pārsteigusī trīs Bērziema zvejas



Mērsraga ostas un glābšanas stacijas teritorija trīsdesmito gadu sākumā.  
Foto no Inas Damličas arhīva.



laivas ar deviņiem cilvēkiem, un tieši Mērsraga stacijas motorlaivas komanda, ievelkot zvejas laivas Mērsraga ostā, izglābusi Bērziema zvejniekus.

Gadījies arī citādi. Tā 1933. gada 18. septembrī iepretī Abragciemam burinieks "Austrums" signalizēja pēc palīdzības. Piesteigusies Mērsraga stacijas motorlaiva, bet burinieka ļaudis atteikušies atstāt kuģi un nolaiduši pacelto briesmu signālu. Glābšanas laiva devusies atpakaļ uz staciju Mērsragā, bet, atrodoties aptuveni četru kilometru attālumā no burinieka, glābēji pamanījuši, ka burinieks strauji tiek dzīts uz krastu. Atgriezies nelaimes vietā, glābšanas komanda konstatēja, ka "Austrumu" vairs nav iespējams glābt, bet cilvēki, par laimi, bija izglābušies.

Glābšanas biedrība 1933. gada 13. novembrī sniegusi palīdzību arī velkonim "Rūķis".

Glābšanas stacijās teju ik gadus veikti daži remontdarbi, visbiežāk tā bijusi šķūņu jumtu darvošana un sienu krāsošana, bet 1933. gadā uz glābšanas staciju šķūņiem, tostarp arī Mērsragā, uzkrāsotas biedrību emblēmas.

1934. gadā Mērsraga glābšanas stacijas laivu remontēja un pārkrāsoja.

1935. gadā glābšanas stacija tika pie jaunas motorlaivas "Mērsrags", kam bija jau 11 zirgspēku VEF motors un ūdeni automātiski izlejoša ierīce. Tā bija Latvijā būvēta jauna parauga glābšanas laiva, pirmā, ko nebija iespējams nogremdēt, pateicoties laivā ierīkotajiem automātiskajiem ūdeni izlejošajiem vārstiem.

1936. gads bija īpaši nozīmīgs Mērsraga ostai un arī glābšanas stacijai. Ostas būvdarbi beidzot bija galā, ostas padzījināšanas darbi arī, bet ar to vis gads nebeidzās: augustā mērsradznieki viesos uzņēma Valsts prezidentu Kārli Ulmani, kurš, starp citu, kopš 1938. gada bija Glābšanas biedrības uz ūdeņiem goda prorektors.

1936. gadā Mērsraga glābšanas komanda kopā ar tās vadītāju un dibinātāju Indriķi Feldmani, kas bija arī Mērsraga ostas pārzinis (dzimis 1890. gada 22. augustā Mērsragā, miris 1975. gada 10. augustā Zviedrijā – aut.), meklēja trīs Mērsraga zvejniekus, ko jūrā negaidīti bija pārsteigusī vētra. Jūrā bija izgājušas vairākas laivas, visām izdevās atgriezties, izņemot vienu ar trim mērsradzniekiem, kuri gāja bojā.

Tā paša gada nogalē Latvijas glābšanas biedrības uz ūdeņiem valde nolēma par varonību un pašaieliedzību cilvēku glābšanā ar naudas balvu 50 latu apmērā apbalvot Mērsraga zvejnieku Ernestu Apsi un izteikt pateicību ar atzinības rakstiem zvejniekiem Arvidam Lazdiņam un Arvidam Heldtam.



Mērsraga glābšanas stacijas komanda 1933. gada 26. septembrī.

Fotogrāfijā atpazīti vien Mērsraga pagasta vecākais Pēteris Zaks (trešais no kreisās) un Kārlis Jēgers (ceturtais no kreisās).



1937. gada martā tika nolemts būvēt modernus un praktiskus glābšanas laivu nolaižamos tiltus ne vien Kolkasraga un Papes stacijās, bet arī Mērsragā. Un jau 1937. gada 8. oktobrī laikrakstā "Rīts" var lasīt: "Mērsraga glābšanas stacijā šinīs dienās nobeigti plašāki izbūves un pārkārtošanas darbi. Sevišķu ievēribu pelna jaunā glābšanas laivu nolaižamā un uzvelkamā ierīce, kuras būve nobeigta." Ar tādas ierīces palīdzību laivu nu varēja nolaist no stacijas telpām ūdenī vienas divu minūšu laikā.



Glābšanas laiva "Mērsrags" 1936. gadā.

Indriķis Feldmanis par Mērsraga glābšanas stacijas komandas priekšnieku joprojām strādāja arī 1938. gadā. Viņam patīcis stāvēt uz ostas tilta un nopietnu sejas izteiksmi raudzīties jūrā. Tiklīdz jūrā pamanīts kāds briesmu signāls, Feldmanis laidis gaisā petardes un pulcinājis glābšanas komandu. Glābšanas komandas priekšniekam rudens un ziemas naktīs bijis

jāuzklausā arī telefona zvani ar briesmu vēstīm no Upesgrīvas, Bērzciera un pat Engures.

1939. gada oktobrī netālu no Mērsraga vētras laikā sēklī tika izmests jūras velkonis "Vija", kas ar tvaika svilpi lūdza palīdzību. Palīgā steidzies motorlaivas "Helga" vadītājs A. Zariņš, kurš tobrīd atradies Mērsraga ostā. No "Vijas" katla bijis izlaists tvaiks, lai novērstu eksploziju, un tā kā velkonis bija daļēji piepildījies ar ūdeni, dabūt to nost no sēkļa nav bijis nemaz tik viegli. No krastā izmestās "Vijas" divus cilvēkus izglābis arī Mērsraga ostas pārzinis Feldmanis.

1940. gada 29. septembrī Mērsraga glābšanas stacijas vīri palīdzējuši velkonim "Pikols" un ogļu prāmim "R.O.V. 440", kuri avarēja pie Mērsraga ostas. Mērsraga glābšanas komandā bija deviņi vīri – stūrmanis I. Feldmanis, K. Zutis, J. Tāsis, V. Bērziņš, M. Zaks, K. Ēķis, K. Fridenvalds, A. Gailītis, V. Jonans, K. Jurševics un P. Gailītis, kurš saņēma arī atlīdzību par nelaiemes paziņošanu.

1943. gada 19. decembrī Mērsraga bākas uzraudze lūgusi sniegt palīdzību četriem Ūdensceļu un ostu departamenta hidroloģiskās daļas darbiniekiem, kuri torīt no Mērsraga bākas ar motorlaivu devušies jūrā, lai veiktu savus pētījumus, un laikus nav atgriezušies. Feldmanis nolēmis izmantot nevis glābšanas laivu, bet gan ostā atrodošos motorlaivu "Līga", ar kuru viņa vadībā ap plkst. 17 glābšanas stacijas vīri devušies jūrā. Tā kā "Līgas" klājs un virsbūve pēc vairāk nekā triju stundu meklējumiem jūrā sāka spēcīgi apledot, vīri atgriezušies ostā, lai pēc stundas dotos atpakaļ. Tikai tad, kad bija nobraukti aptuveni 40 kilometru, pie Ģipkas atrasta pazudusī motorlaiva ar visiem cilvēkiem, kuri nākamajā dienā aizvesti atpakaļ uz Mērsraga bāku.■



# LIBĒRIJAS PREZIDENTA JAHTAS KAPTEINIS ANSIS JAUNZEMS UN VIŅA TESTAMENTS

**Kādos tik pasaules vēstures griežos klāt nav stāvējuši latvieši, svarīgus posteņus ieņemdami?! Neba Krievzemes lielajām revolūcijām un Rietumu banku laupīšanām vien! Un arī latviešu trimdas jūrniecības vēstures lappuses rāda pa kādam līdzīgam plaiksnījumam. Vai tie ir slavas cienīgi, vai arī drīzāk nejaušas veiksmes – bet varbūt fatālas neveiksmes? – mirklī, jau ir gluži cits jautājums, uz kuru atbildēt ne vienmēr iespējams. Un vai vajag? Labāk priecāsimies par košajiem stāstiem un epizodēm, ko piedzīvojuši un paši vēstures annālēs ierakstījuši latvieši un visi tie, kas no Latvijas cēlušies, – arī tāljūras kapteinis Ansis Jaunzems, kurš kopš Otrā pasaules kara gadiem brauca Rietumu pasaules jūrās un kuram šī gada 5. martā apritētu 115. Šo rindiņu rakstītājs pateicas tiem trimdas žurnālistiem, kas savulaik fiksējuši kaut daļiņu kapteiņa Jaunzema dēkpiilo stāstu.**

Ansim Jaunzemam (1906–1959) dzīve aiztecējusi raiba kā dzeņa vēders – apmēram tā reiz teicis kāds preses apskatnieks, un viņam nepievienoties grūti. Dzimis un audzis Ansis Jaunzems ir pašā 20. gadsimta sākumā Kalnciema pagasta Jaunzemju Kviešu mājās Lielupes krastā. Vieta samērā jauka, bet Pirmais pasaules karš un Neatkarības karš tās vaibstus ātri vien izmaina tā, ka i pazīt nevar, un sagādā īstu pārsteigumu arī Jaunzemu ģimenei, kad tā atgriežas mājās no Krievijā aizvadītajām bēgļu gaitām; laime, ka vismaz Jaunzemju Kviešu mājas, tāpat kā teju ar roku sasniedzamais dievnams, stāv kā stāvējušas teju vai mīnu, drupu un krāsmatu lauka vidū. Tēvijā atgriezies, pusauga Ansis lūko atgūt nokavēto – pa dienu strādā, bet vakaros apmeklē ģimnāziju Jelgavā. Seko dienests Latvijas kara flotes Zemūdeņu divizionā un mācības instruktoru skolā, pēc kuras beigšanas karaflotē jāpaliek vēl divi gadi. Dienestā jūra tā iemilēta, ka tūlīt pēc demobilizācijas Ansis piesakās Liepājas jūrskolā. Sākumā jauneklis mēģina strādāt un apmeklēt skolu, bet šādu slodzi ilgi izturēt nespēj un pievēršas vienīgi mācībām, skolas laikā iztiekot tikai ar vecāku sarūpēto; vēlāk skolojies jūrskolā Rīgā.

Līdz 1943. gadam Ansis ir kļuvis par pilntiesīgu tālbraucēju kapteini, un gan drīz visi kara gadi aizrit virsnieka posteņos uz kuģiem Baltijas jūrā, braukājot gar mierīgajiem Norvēģijas krastiem; mazliet jānodreb tikai vienreiz, kad kādas



krievu zemūdenes izšauta torpēda aizšaujas Anša vadītajam kuģim garām vien pāris metrus no klāja... Krietni vien nemierīgāka viņa dzīve kļūst 1944. gada vēlā rudenī, kad Ansis zvejnieka laivā pārbēg uz Zviedriju. Tur jauno latviešu jūrnieru atplestām rokām nesagaida: vietējā jūrnieru arodbiedrība viņu uzņemt savās rindās nealkst, bet bez biedra kartes darbu uz zviedru kuģa atrast ir teju bezcerīgi. Nekā darīt – jāstrādā mežā un jāskalda akmeņi. Bet pēc pāris gadiem latviešu zēnam atkal uzsmaida veiksmē: kādam kuģim Gēteborgas ostā stundu pirms izbraukšanas jūrā saslimst matrozis, un tā rodas pirmā izdevība pabraukāt ar zviedru kuģi. Tomēr, kad kuģis dodas uz padomju varas okupēto Rostoku, Ansim pietrūkst drosmes turpināt jūrnierka gaitas un... jāatsāk meža darbi.

Vēl pēc gada – 1947. gadā – Ansis, izmantodams izdevību tikt vakantā stūrmaņa vietā uz zviedru kuģa Norvēģijā, tomēr atsāk jūrnierka ceļus; šoreiz tas izrādās sākums piedzīvojumu pilnām gaitām uz amerikāņu un ķīniešu kuģiem zem Hondurasas, Libērijas, Panamas, Kostarikas un citu mazo valstiņu karogiem, par sauszemes mītnes vietu izraugoties daudzu latviešu "sapņu zemi" ASV. Īpaši spilgtus iespaidus Ansis gūst, vadot amerikāņu tirdzniecības un pasažieru kuģus Atlantijas okeānā starp Libēriju, franču kolonijām Sjerraleoni, Gvineju, Senegālu un Ziloņkaula piekrasti un britu Zelta krastu Gvinejas līcī – vien 300 jūdžu no ekvatora, gluži netālu no senās Kurzemes hercogistes kolonijas Gambijā. Tā gar Āfrikas krastiem kapteinis aizkuģo pusotru gadu un pagūst iemantot Āfrikā kā sakarus, tā krietna jūrasbraucēja slavu. Un 1952. gadā, kad ASV uzklupušas saimnieciskās likstas un Jaunzemam nākas iestrēgt uz kuģa, latvietis saņem Libērijas prezidenta un augsta ranga brīvmūrnieka Viljama Tabmena (*Tubman*) aicinājumu uzņemties viņa privātās jahtas "President Roye" vadību.

Kapteinis Jaunzems jaunajā amatā jūtas teju kā Saules karaļa dienestā – tik plašas ir prezidenta pilnvaras, tik skaldoši ir Tabmena varas žesti, tik krāšņa, teatrāla un efektīga ir dzīve viņa "galmā". Libērijas melnādainie augstmaņi mīl titulus, godināšanu un ceremonijas. Prezidents bieži tērptas frakā, un ikvienam stingri jāiegaumē, kā valsts pirmā persona jāuzrunā: viņa ekselence prezidents Tabmens! Augstmaņi mīl arī greznas viesības, labu pūtēju orķestra spēli ar kārtīgu bungu rīboņu. Kad Libērijas metropolē Monrovijā viesojas Zelta krasta jeb vēlākās Ganas ministru prezidents, – kas tas gan par troksni un spožumu! Un visam pa vidu – pašam prezidentam teju pie sāniem – viens nosvērts latviešu virs no rāmās Zemgales, sākumā varbūt mazdrusciņ apdullis visā tai bungu rīboņā un ņirbēšanā... Bet, kad prezidents kapteini Jaunzemu par divu gadu priekšzīmīgu darbu un uzticamu kalpošanu iecel par Āfrikas zvaigznes – augstākā republikas ordeņa – virsnieku, jāpiedalās rautos vēl biežāk, dažreiz pat trijos dienā – katru savā vietā –, protams, stingri ievērojot ģērbšanās formalitātes; un vairākas stundas smokinga vai frakas cietinātajā kreklā kapteinim katru reizi velkas kā elles mokās...



No kopējā mirdzuma, protams, neatpaliek arī prezidenta jahta – tā ir patiešām iespaidīga, viens vienīgs augstākās klases luksuss. Smalkais divu dīzeļmotoru dzītais kuģis, kura garums ir 200 pēdu, jaudā uzņemt 80 viesu un 36 apkalpes ļaudis. Sienu apšuvumi un mēbeles gatavotas no sarkankoka, grīdas sedz dārgi paklāji. Arī dzīve uz jahtas ir galēji izsmalcināta – netrūkst ne amerikāņu bāra stiprāka malka tīkotājiem, ne skaistas kapelas ar altāri, uz kura laistās 72 zelta biķeri dievgaldniekiem; tikai tā dzīvi var baudīt ar pilnu krūti – ja grēku nožēlas vieta rokas stiepiena attālumā... Smalki!



Ansis Jaunzems tālējūras kapteiņa formā 20. gs. 50. gados. Foto no kapa pieminekļa Valgundes (agrāk Kalnciema) pagasta Puču kapsētā.

Arī apkalpes locekļu dzīve uz jahtas rit spraigi un interesanti, šī vide ir diezgan daudz nacionāla. Vislabāk latviešu kapteinim saskan ar spāņiem, kas ir temperamentīgi strauji, strādīgi un apzinīgi, darba laikā glāzītes necilā – atšķirībā no it kā punktuālajiem vāciešiem, kuriem daudzkārt par to jāaizrāda. Ansim šķiet mazliet jocīgi, ka kuģa bocmanim libērietim ir veselas trīs sievas vienlaikus, bet tādas, lūk, vietējās paražas! Toties pie vietējā ēdiena kapteinis pierast negrib un atļaujas vizmaz uz jahtas mazliet iejaukties ierastajā ēdienkartē, iemācot libēriešiem cept speķa raušus, ieskābēt kāpostus un izvārit skābu kāpostu viru, tā sacīt, latviskā gaumē.

Tomēr ārpus šī "karaļa galma" krāšņuma un kapteiņa Jaunzema rūpēm par savu komandu paliek Libērijas vienkāršo ļaužu dzīve, kas pilna skarbām ikdienas rūpēm – kā jau jaunattīstības zemē. Lai gan prezidents Tabmens, neskatoties uz izšķērdīgo dzīvesveidu un ceremoniju vērienu, dara patiesi daudz savu pavalstnieku labklājības labā un zeme top aizvien sakārtotāka, 50. gadu





vidū – desmit gadu pēc Tabmena stāšanās amatā – ir samilzuši politiskās opozīcijas nemieri, gaisā jaušama spriedze un pakļīst baumas par valsts apvērsumu (tas gan nesekos). To dzirdot, kapteinim kļūst baisi: ja nu, lai aizkavētu prezidenta bēgšanu, revolucionāri vispirms ķeras pie rīkles bēdzēja privātās jahtas kapteinim?! Un tā Ansis savu prestižo un ienesīgo amatu atstāj, atpakaļ neskatoties, un dodas dažus mēnešus atpūsties uz Kanāriju salām, lai izprātotu, ko darīt tālāk. Izvēle krīt par labu jaunam dzīves cēlienam Austrālijā, kura šķiet samērā droša un stabila zeme; arī īpašumu tur iegādāties, cik dzirdēts, esot vieglāk nekā, piemēram, Amerikā. Domāts – darīts: ar pirmo pieejamo kuģi 1955. gada augustā Ansis ierodas Sidnejā, pa ceļam iegūdamas ieceļošanas atļauju.

Austrālija, kurā kapteinis apmetas, gan viņam ne pārlietu patīk; daudz kas latvietim šeit šķiet par provinciālu. Lielākais jaukums gaisotnes ziņā – vietējo latviešu sabiedriskā rosme un latviešiem ne vienmēr raksturīgā saliedētība, vienprātība. Un tad nu arī Ansis labprāt atbalsta šo darbošanos – dedzīgi vada Sidnejas Baltiešu komiteju, aizvien ticēdamas Latvijas valstiskuma atdzimšanai, finansiāli atbalsta arī citus latviešu sabiedriskos centienus, turklāt ne tikai savā mītnes zemē: artava tiek arī Ņujorkas latviešu luterāņu draudzei, kuras loceklis viņš paliek arī pēc tam, kad jau ir apmeties Sidnejā un kad 1957. gadā mūžībā devies ilggadējais Ņujorkas latviešu draudzes mācītājs, prāvests un arhibīskapa vietnieks Jēkabs Kullītis, kurš arī nācis no Kalnciema pagasta un reiz bijis īsts cīņubiedrs jūrnika tēvam – vecajam Kalnciema-Klīves draudzes priekšniekam –, ganot šo ņipro Zemgales draudzi. Patiesi ticīgais Ansis pat nenojauš, ka reiz viņš izglābs no nāves šīs draudzes veco dievnamu, bet par to mazliet vēlāk.

Kopumā Austrālijā kapteinim iestājies mierīgs dzīves ritums – bangainie okeāni nomainīti pret dzīvokļu izīrēšanu. Nekas – dzīvot var it labi. Reizēm gan vecajam jūras vilkam pielavās ilgas pēc plašajiem ūdeņiem. Un, kad japāņi pēc pāris miera gadiem piedāvā Ansim atkal stāties uz kapteiņtiltiņa kādam jaunam preču kuģim, jāpiekrīt vien ir; nu, vismaz nopietni jāapdomā piedāvājums. Tiesa, kapteinim uzmācas bažas, uzplaiksnī rūgtas atmiņas: ko tikai viņam kā latviešu jūrnīkam nav nācies svešumā piedzīvot! Arī aizturēšanu padomju varai piederīgās vai padevīgās zemēs, kuģim tur piestājot, aizliegumu izkāpt krastā padomju varai naidīgās zemēs – un tas viss tādēļ vien, ka jūrnīkam visos viņa ceļos aizvien līdzī pirms kara izsniegtā Latvijas Republikas pase, kas uzrāda saikni ar Latviju – zemi, kuru pat brīvā pasaule bieži uzlūko tikai par Padomju impērijas provinci un tai piederīgos – par šīs impērijas pavalstniekiem. Labi, ka jau aiz kalniem tie laiki, kad Anša Liepājas jūrskolas diplomu pulgojušas lepnās skandināvu zemes, īpaši – vietējās jūrnīku arodbiedrības, kuras, kā jau redzējām, par varītēm centušās nevienu citzemes jūrnīku savā pulkā neieļaut. Ārzemnieks – tātad svešais, neuzticams ienācējs.

Lai nu kā, zem saules ir vismaz viena vieta, kur kapteinis Ansis Jaunzems allaž bijis un būs savējais, – Latvija, Zemgale, Kalnciems. Šī puse daudz devusi



Ansīm, un viņš daudz devis tai atpakaļ – visvairāk tad, kad pats jau uzsācis kuģot mūžības okeānā. 1959. gadā apendicīta operācijas laikā kapteinis, kuram tikko pāri piecdesmit, šķiras no pasaules, cik zināms – bez turpinājuma bērnos. Turpinājums ir citāds: izrādās, Jaunzems novēlējis lielas naudas summas jauno jūrskolnieku stipendijām Latvijā un savai Kalnciema-Klīves luterāņu draudzei. Bet Latvija... jā, Latvija smok otrā dzelzs priekškara pusē... Un tātad naudas ceļš līdz mērķim, maigi sakot, likumots. Kur aizplūst jūrskolniekiem paredzētā nauda? Tas vēl jāpēti. Taču draudzei domāto līdzekļu ceļš, tāpat kā kapteiņa pelnu urniņas gājums līdz dzimtajai kapsētai Kalnciemā, izrādās samērā laimīgs; pat ja draudze savu naudu saņem vien... astoņus gadus pēc labvēļa nāves un i tad daļēji, i tad tikai ar milzu grūtībām un tamdēļ, ka citādi vienkārši nedrīkst pat padomju funkcionāru acīs – zemē, kur ticīgo pulciņus apkaro teju kā kristiešus Romā Diokletiāna laikā. Lauku draudzes padomju Latvijā slēdz vienu pēc otras, mazos dievnamus pārkropļo graudu kaltēs un minerālmēslu novietnēs. Bet Kalnciema-Klīves draudze spītīgi turas pretī bezdievības sērgai un sargā savu. Un tā pienāk 1967. gada oktobra lielā vētra, kas noplosa baznīcai pusi jumta. Latvijas Evaņģēliski luteriskās baznīcas Virsvaldes arhīvā nogulst kaudzīte vēstuļu, kas rāda Kalnciema-Klīves draudzes priekšstāvju neatlaidību sarunās ar arhibīskapu, lai draudze kaut daļēji tiktu pie novēlētā, jo citādi dievnamam beigas. Un patiešām – zināma summa draudzei tiek atvēlēta, un drīz vien jumts ir kaut pagaidām saglābts. Un tagad, 21. gadsimtā, mums ir Kalnciema luterāņu dievnams – skaista, sena celtne, kas vienmēr atgādinās par kāda latviešu jūrnieka morālo stāju un domas cēlumu. Atgādinās laikā, kad jaunie Latvijas jūrnieki bezgala bieži izvēlas sekot, diplomātiski sakot, caurcaurēm prozaiskām vadzvaigznēm. Arī Ansīs Jaunzems varbūt nebija nekāds naivs zvaigžņu alcējs, Poruka “bālais zēns”, taču dievnams, tāpat kā savā ziņā bāka, ir vertikāle.■

Dāvis Beitlers



## VIENS NO PAMATIEM

**Latvijā labi pazīstamā rakstniece Daina Avotiņa savulaik ir teikusi, ka koks nevar augt bez saknēm, kā arī tauta nevar dzīvot bez savas vēstures zināšanas un šodienas izpratnes. To var attiecināt arī uz Latvijas jūrniecības vēstures likločiem pēdējos gadu desmitos. Vēsturi veido cilvēki, un mums ir zināmi jūrniecības darbinieki, kuru darbība ietekmējusi procesus Latvijas valsts jūrlietās. Tāpēc stāsts būs par cilvēku, kuru nedrīkst aizmirst un kura dzīve ir kā pierādījums latviešu jūrnieku darba tikuma un apziņas pārmantojamībai paaudžu paaudzēs. Tas ir tālbraucējs kapteinis Bruno Kondruss, kurš no saviem 77 mūža gadiem 50 pavadījis jūrā.**

Viņš raksturā bija noslēgts, ieturēts vīrs, kurš savā mūžā pārdzīvojis daudz – gan priecīgus, gan arī dramatiskus, ne tik patīkamus mirkļus. Pirmais jūras piedzīvojums Bruno Kondrusam sākās uz mazā divmastu gafelšonera “Mikus” tālajā 1936. gada 1. jūlijā. Braucieni uz šonera ilga pusotru mēnesi, vajadzēja veikt pašus prozaiskākos, netīrākos darbus kā kuģa puikam, apkalpotājam, mazliet vēlāk viņš kļuva par jaunāko matrozi. Šonera apkalpē bija četri cilvēki, un tas pārvadāja malku. Pirmā alga, kā atceras kapteinis, bija 12 lati mēnesī, un tas bija tikai tik daudz, lai nedomirtu badā. Vēl sliktāk esot bijis tikai uz



īgauņu šoneriem. Šajos amatos jaunais jūrnieks bija arī uz divmastu burinieka “Karniels” un uz tvaikoņa “Iris Faulbaums” pirms tā aizturēšanas jūrā un nogādāšanas Ķīles ostā Vācijā. Darba grāmatiņā fiksēts fakts, ka Bruno Kondruss bija matrozis arī uz trīsmastu burinieka “Vilnis” un tvaikoņa “Kandava”. Jūras lietas sāka interesēt aizvien vairāk, un 1939. gadā viņš iestājās K. Valdemāra jūrskolas kuģu vadītāju nodaļā. 1941. gadā jau bija apgūta divu klašu mācību programma, bet tad visu dzīves ritējumu izjauca Otrā pasaules kara darbības ienākšana Latvijā.

1941. gada 22. maijā Bruno Kondruss sāka pildīt matroža pienākumus uz Latvijas tirdzniecības flotes

Bruno Kondruss, Latvijas tvaikoņa “Turaida” matrozis. 1941. gads.



tvaikoņa "Turaida". Tajā laikā kuģis atradās Vecmilgrāvī remontā. Karam tuvojoties Rīgai, par tā kapteini kļuva pazīstamais latviešu jūrnieks Erihs Tomsons, jo iepriekšējais kapteinis bija pazudis. Erihs Tomsons piedāvāja Bruno Kondrusam kļūt par kuģa stūrmani, kad Latvijas kuģu karavānas sastāvā tas 1941. gada 27. jūnijā devās no Rīgas uz Tallinu un pēc tam uz Ļeņingradu. Nācās piedzīvot gan vācu artilērijas apšaudi, gan citus dramatiskus mirkļus uz jūras. Briesmu pilnais ceļojums noslēdzās 1941. gada jūlijā Ļeņingradā. Tvaikoni "Turaida" iekļāva PSRS Baltijas jūras kuģniecības transportā un pārdēvēja par transportkuģi Nr. 560.



Bruno Kondruss (pa kreisi) uz K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas mācībuburīnieka "Jūrnieks" klāja. 1940. gads.

1942. gadā Bruno Kondrusu mobilizēja Sarkanās armijas 43. gvardes divīzijas 121. gvardes strēlnieku pulkā. Kara gados gūti četri ievainojumi, trīs no tiem – partizāna gaitās vācu armijas aizmugurē. Tas bija krass likteņa pavērsiens, un par tajā piedzīvoto kapteinis nekad daudz nav runājis. Tur jābūt stipram raksturam un drosmei, lai kļūtu par partizānu vienības dalībnieku, un acimredzot jaunajam jūrniekam piemita šīs īpašības. Karam beidzoties, viņš atgriezās Latvijā kopā ar pazīstamiem latviešu kuģu kapteiņiem Erihu Tomsonu, Artūru Emsiņu, Edgaru Bērziņu un 1944. gadā kļuva par Latvijas Valsts jūras kuģniecības kara mobilizācijas daļas vecāko inspektoru. Kā vēlāk atcerējās pats Bruno Kondruss, viņš bija atradis savus darba dokumentus Rīgas ostas kapteiņa seifā, tiem klāt bija pielikta zīmīte "Pazudis bez vēsts". Nē, kapteinis nebija pazudis, viņš bija atgriezies, lai atjaunotu Latvijas kuģniecību pēckara grūtajā laikā. Par šo laiku viņš



arī rakstīja īsā un kodolīgā rakstā pirmajā Latvijas jūrniecības gadagrāmatas izdevumā. Galvenā problēma – akūts kadru trūkums jūrniecības nozarē, kur stāvokli kaut cik laboja jaundibinātais kuģniecības mācību kursu kombināts. Te par vadošo pasniedzēju strādāja leģendārais jūras kara flotes virsnieks Hugo Legzdiņš. Vēl viena ļoti pozitīva nianse bija tā, ka ar toreizējā Latvijas Valsts kuģniecības priekšnieka N. Andersena atbalstu jaunie jūrnieki, kuri apmeklēja kursus, netika iesaukti aktīvajā karadienestā. 1945. gadā vēl vairākums jūrnieku bija latvieši, bet 1946. gadā sakarā ar to, ka jaunpienākušajiem kuģiem apkalpes varēja pilnībā nokomplektēt, tikai pieaicinot atbraucējus, nacionālais sastāvs krasi mainījās un latviešu valodu varēja dzirdēt aizvien retāk. 1953. gadā Latvijas Valsts kuģniecības kuģu kapteiņu sastāvā bez Bruno Kondrusa varēja sastapt tikai divus latviešus – jau zināmo Erihu Tomsonu un Edgaru Bērziņu. Te vēl jāpiemin fakts, ka, ja tev kāds no radiem kara laikā bija devies svešumā vai dienējis leģionā, vīza nemaz netika izsniegta un par ārzemju braucieniem bija jāaizmirst. Tomēr pirmajos pēckara gados Bruno Kondrusa dzīvē bija arī priecīgs notikums. 1949. gadā viņš ar izcilību beidza Rīgas jūrskolu, tā pierādot savu profesionālo varēšanu un iegūtās kuģa vadītāja iemaņas. Sākās kapteiņa Bruno Kondrusa jūras gaitas. Sākumā viņš bija velkoņa "Prometej" kapteiņa palīgs un kapteinis līdz 1952. gadam, kad kļuva par tvaikoņa "Gauja" kapteini. Tomēr ilgi par kapteini šeit neiznāca būt, ņemot vērā viņa pieredzi un meistarību, tika nolemts sūtīt viņu par kapteini – prakses vadītāju uz PSRS Zivrupniecības ministrijas Baltijas mācību kuģu vienību, kur uz mācību kuģa "Mendeļevs" viņš bija mums labi zināmā Harija Līdaka jūras prakses vadītājs. Tad liktenis atkal sagrieza visu otrādi, un divus gadus Bruno Kondruss vadīja vidējo zvejas traleri Nr. 4258 Latvijas zvejnieku tāljūras ekspedīcijās, izceldamies ar to, ka pusmēneša laikā viņa Atlantijas siļķu nozveja bija mērāma 300 mucās. Lomi bija lieli, jo kapteinis katru rītu sastādīja t.s. "darbu planšeti", aprēķinādams visas zvejas iespējas un iespējamus zvejas rezultātus. Pēc tam trīs gadus (no 1956. līdz 1958. gadam) Bruno Kondruss savu darba pieredzi nodeva igauņu kolēģiem. Šajā laikā viņš vadīja jūrās Igaunijas Valsts jūras kuģniecības kuģus. Pēc tam kapteinis atgriezās dzimtenē, un sākās nepārtraukts darbs uz Latvijas Valsts jūras kuģniecības kuģiem līdz pat 1984. gadam, kad viņš sāka strādāt Latvijas jūras kuģniecības krasta dienestā.

Vispiems jāpiemin tvaikonis "Kotlasa", kuru 1955. gadā uzbūvēja VDR, Rostokā. Ar pārtraukumiem Bruno Kondruss bija šā kuģa kapteinis četrpadsmit gadus, un ar to saistās kāds notikums, par kuru toreiz rakstīja avīzēs. Runa ir par franču zvejas kuģa "Notr Dam de l' Avenir" glābšanas operāciju Lamanša kanālā 1963. gada janvārī. Kuģis bija dabūjis sūci, un tajā strauji ielplūda ūdens. Bruno Kondruss atsaucās uz franču kapteiņa Pola Andrē vadītā kuģa palīdzības saucieniem un devās palīgā. Glābšanas darbi ilga septiņpadsmit stundas, to laikā izdevās kuģa korpusā uzlikt ielāpu un izsūknēt ūdeni, kā arī aizvilkt



kuģi līdz Šerbūras ostai Francijā. Tajā pašā laikā cits kuģis neatsaucās uz palīdzības saucieniem. Šis notikums spīlgti raksturo Bruno Kondrusu, viņa krietno un godīgo raksturu. Turpmākās gaitas kapteini aizveda uz Latvijas kuģniecības flotes pēdējā tvaikoņa "Balašova" un motorkuģa "Amata" komandtiltiņiem. Pēc tam viņš bija kapteinis "balto" jeb refrīžeratorkuģu flotē, viņa vadībā pēc eksotiskiem augļiem uz Amerikas, Āzijas un Āfrikas ostām devās motorkuģi "Aragvi", "Amata", "Ingura" un citi.

Padomju laiku piedzīvojušie labi atceras tās paralēlās pasaules, kurās bija jādzīvo, vienu domu – oficiālo, saskaņoto – paužot mītiņos, kongresos, sapulcēs un intervijās, otru – bieži vien neizsāpētu, neizteiktu – uzticot tikai sev vai pašiem uzticamākajiem cilvēkiem. Bruno Kondruss gluži kā magnēts pievilka dažādu uzskatu cilvēkus. Piemēram, rakstnieku, pārliecinātu komunistu, bijušo pagrīdnieku Žani Grīvu (Folmani), kurš ar Bruno Kondrusu devās tālos jūras braucienos uz Kubu, Vjetnamu un citām tālām vietām, vai arī tādu pretrunīgu personību kā rakstnieku un žurnālistu Jāni Lapsu, kurš savā 1980. gadā izdotajā "Banānu grāmatā" piemin kapteini Bruno Kondrusu. Ja runājam par kapteiņa publicitāti, tad interneta platformās viņa vārds un uzvārds pieminēts vairāk nekā divsimt reižu, tiesa gan, pārsvarā tie ir padomju laika laikraksti un citi informatīvie materiāli, kuri sniedza ziņas par Bruno Kondrusu, attēlojot viņu standartizētā padomju cilvēka veidolā. Īstās, patiesās domas tika izteiktas savējo, valdemāriešu un citu uzticamu cilvēku vidū. Tas kļuva iespējams jau agrajos Atmodas gados, kad kā pirmie pavasara asni sāka dīgt



Tālbraucējs kapteinis Bruno Kondruss, Latvijas  
Jūras kuģniecības instruktors. 1970. gads.





Latvijas jūrnieku neformālās sabiedriskās aktivitātes. Astoņdesmitajos gados Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā sāka rīkot K. Valdemāra jūrskolas audzēkņu salidojumus, kuri turpinājās līdz pat 1993. gadam. Tajos piedalījās arī Bruno Kondruss. 1985. gadā viņš bija klāt arī rakstnieka un Latvijas jūrniecības vēstures popularizētāja Egona Līva autorvakarā, kur blakus sēdēja tie paši vecie K. Valdemāra jūrskolas biedri. Tāpat viņus varēja sastapt Ainažu jūrskolas memoriālā muzeja rīkotajās jūrnieku kopāsanākšanās. B. Kondrusa un citu viņa laikabiedru uz dzīves pieredzes balstītajās bagātajās domu apmaiņās veidojās turpmākā rīcības platforma Latvijas jūrniecības atdzimšanai, kura bieži vien realizējās darbos jau pēc tam neatkarīgajā Latvijā.

Viena no galvenajām rūpēm Bruno Kondrusam un citiem Latvijas jūrniecības veterāniem bija ideja par savas, Latvijas jūrniecības augstskolas dibināšanu un attiecīgas izglītības sistēmas veidošanu Latvijā, jo viņi labi atcerējās, kā pēckara gados latviešu jūrnieka vārds pakāpeniski tika izņemts no kuģu apkalpju sarakstiem. Neatkarīgā valstī vajadzēja savu jūrniecības augstskolu. Process rezultējās 1989. gada 9. oktobrī, kad Bruno Kondruss kopā ar Hariju Līdaku Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālē pasniedza pirmās studentu apliecības pirmajiem 89 Latvijas Jūras akadēmijas studentiem. Tas bija liels gandarījuma mirklis sirmajam kapteinim, kad viņa un viņa laikabiedru idejas sāka realizēties dzīvē. Jāpiebilst, ka studētgrībētāju skaits toreiz pārsniedza 300. Diemžēl pēdējā laika notikumi liecina, ka jūrniecības augstskolas darbība Latvijā var tikt pārtraukta. Tad loks būs noslēdzies...

Kapteiņa Bruno Kondrusa dzīves loks jau ir noslēdzies, bet atmiņas par viņu dokumentu, vizuālo un rakstisko liecību veidā ir saglabājušās. Latvijas Valsts arhīvā atrodas viņa savulaik nodotie personīgie dokumenti par laika periodu no 1949. līdz 1969. gadam. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā atrodamas 84 liecības par kapteini Bruno Kondrusu, to vidū lietiskie priekšmeti, no kuriem par sevišķi vērtīgu var uzskatīt paša kapteiņa dāvināto tvaikoņa "Kotlasa" zīmogu un padomju laika jūras virsnieka formas tērpu ar roku uzšuvēm. Te varam skatīt kapteiņa atnestās fotogrāfijas, kurās redzams viņš viens pats vai kopā ar citiem Latvijas jūrniecības veterāniem, tādiem kā Harijs Līdaks un Rūdolfs Lagsbergs. Rakstisko materiālu klāstā atrodami personas dokumenti, to vidū darba un kvalifikācijas apliecības, izziņas par darba stāžu, pateicības diplomu un atzinības raksti. Bet pāri tomēr stāv atmiņas par Bruno Kondrusu, kurš ieņem nozīmīgu vietu Latvijas izcilo jūrā braucēju piemiņas alejā. Viņš ir viens no pamatakmeņiem, uz kuriem celtas atjaunotās neatkarīgās Latvijas valsts jūras lietas, cilvēks, bez kura padoma un notiekošā vērtējuma nebūtu iedomājama tā gaisotne, kāda bija pirms pāris gadu desmitiem, Latvijas jūrniecību atjaunojot. ■



# TILTS STARP DIVĀM LATVIJĀM

**Imants Balodis – tā skan viens no latviešu trimdas jūrniecības lie-lajiem vārdiem; un ne jau tikai trimdinieku lokā vien. I. Balodis ne tikai desmitgadēm ilgi pasaules jūrās godpilni pārstāvējis latviešu jūrnieku cilti, bet zināmā mērā arīdzan stāvējis pie atdzimstošās Latvijas Republikas jūrniecības nozares šūpuļa, ar pieredzes bagāta Rietumu pasaules jūrnieka zinīgo skatienu cieši veroties tajā, kā mūsu valsts jūrniecībai un latviešu jūrnikiem atvērās pasau-les jūras atkal zem sarkanbaltsarkanā karoga. Bet Imants Balodis zem šim karoga krāsām tiecās kuģot jau krietni vien agrāk – laikā, kad Latvijā palikušie latviešu arodbrāļi par to varēja tikai sapņot, nereti sēžot padomju vergu nometnēs; tiecās uzturēt latvisko jūr-niecības garu tālu prom no dzimtā krasta un pēcāk nodot reiz no Latvijas zelta gadiem līdzpaņemto saviem pēctečiem tēvzemē.**

## PIRMS DIVU LATVIJU VIENOŠANAS

Savā cilmē izcilais latviešu tāljūras kapteinis Imants Balodis (1924–2001) ir caurcaurēm zemgaliētis – sakņojies tēva dzimtajos Zaļeniekos un mātes dzimtajā Kalnciemā. Kā reiz sapņaini un romantiski vēstījis pats kapteinis, bērnībā viņš itin bieži raudzījies Zem-gales līdzenuma tālēs, cenzdamies iztēloties, kāda tad tā pasaule varētu rādīties viņpus kviešu zeltam un šau-rajai tumšajā meža strēlei.

Kaut gan Imants dzimis un mūža pirmos gadus pavadījis Zaļeniekos, tē-va pārāgrās aiziešanas dēļ nākamais kapteinis uzaug mātes dzimtas mājās Kalnciemā – pašā Tīrelpurva un Lož-metējkalna pievārtē. Te zēns gūst ne vienu vien impulsu jūrnieka gaitu vilk-mei: mātes brāļi – kuģotāji, arī pašu ku-ģu apkārt gana, pat ja tie ir vien mazie upes tvaikonīši. Kalnciema ļaudis savu lappusi Latvijas jūrlietu vēsturē ierak-stījuši godam – te būvēti burinieki, sak-ņoti rosmīgu nozares darboņu mūži.



Imants Balodis Kanādas tāljūras kapteiņa formā 1987. gadā.



I. Balodis Latvijas Jūrniecības savienības valdes sēdē 1994. gadā.

Imanta Baloža ceļu uz kuģa kapteiņtiltiņu, jādodomā, tomēr pašķir zēna sprai-gā interese par kuģiem. Dzīvā ūdens satiksme Lielupē jau pēdējā pamatskolas brīvlaikā 1939. gada vasarā uzvilina Imantu uz viena no mazajiem velkonīšiem, protams, tikai kuģa puikas godā. Bet ar to pilnīgi pietiek, lai, Rīgas ostā ierau-got tāljūras kuģus, zēns nešaubīgi atskārstu, ka tāljūrnieka gaitas ir viņa īstais aicinājums, un ne jau matroža “augstumos” vien. Nu gluži kā mātes stāstos par brāļiem, kas kuģojuši jau cara laikos un tagad ir pasaules pilsoņi tapuši, enku-rojuši savus mūžus tālu no tēvzemes – Brazīlijā un Jaunzēlandē.

Uzreiz pēc Kalnciema skolas beigšanas jaunais censonis sāk gaitas uz jūras kuģiem: ja vismaz deviņi mēneši tā nebūs nokalpoti, Rīgas jūrskolā netikt. To-mēr šis ieceres īstenojumu krietni vien samezglo mūsu valsts un tautas kopējā likteņa cilpas, kas sākušas mesties 1940. gada vasarā. Sākums gan rādās cerīgs: gada laikā ar tvaikoņiem “Dzintarkrasts”, “Bārtava” un “Velta” (vēlāk “Walter”) paspēts no kuģa puikas jau tikt par matrozi, pasmaržot gaisu ārpus Baltijas jūras, īstenu jūrnieka ikdienu izbaudīt. Ja neskaita apjukuma un nedrošības auru politisko varu maiņu laikā, dažus redzētos jauno varnešu “varoņdarbus”, kas dziļi iespaidušies jaunā jūrnieka psihē, un deviņmēnešu braukšanas pos-ma pastiepšanos, padomju un nacistu varas plosīšanās jaunā matroža dzīvi šai laikā tā īsti sabangot nepagūst. Tas mainās 1942. gada rudenī, kad Imants sāk jūrskolnieka gaitas Rīgā un atstāj darbu uz kuģa, klaji spītējot okupētās Latvi-jas kuģniecības priekšstāvju gaudām par jūrnieku trūkumu. Šis nepaklausības



I. Balodis savā pirmajā skolā – Kalnciema vidusskolā, domājams, 1994. gadā, kopā ar skolas vadības pārstāvi Ingridu Mikiško.

sekas ir pēkšņa iecelšana dezertiera un spekulanta – no aizjūras atvestu ziepju zāļu tirgotāja godā, kā arī laipns tālākā scenārija piedāvājums: vai nu leģionā, vai uz Salaspils nometni. Imants izvēlas pirmo variantu, par ko viņu ātri vien apbalvo ar izprieclām frontes ugunis, pieczvaigžņu viesnīcas cienīgiem sadzīves apstākļiem, slimnīcas baudīšanu pēc Dancigā saņemta ievainojuma un Rietumu sabiedroto gūstu Beļģijā.

Tālāko Imanta Baloža mūžu pilnībā izšķir viņa lēmums pēc kara Latvijā vairs neatgriezties, un šis lēmums, liekas, izrādās absolūti pareizs: latviešu jūrnikiem un leģionāriem pēckara gados padomju dižvalstī jāsēž krastā vai lēģeros, kurpretim pēckara Vācijā raizu krietni vien mazāk – ar britu pārvaldes gādību Flensburgā baltiešu bēgļiem atvērta jūrskola, arī darbs uz rietumvalstu kuģiem vairāk vai mazāk nodrošināts, turklāt vēl latviešu jūras virsnieku vadībā. Jau 1948. gada vasarā, Flensburgas jūrskolas kuģu vadības nodaļā saņēmis otrā tālbraucējstūrmaņa grādu, Imants Balodis atsāk gaitas uz jūras kuģiem un līdz 1952. gadam brauc jūrā ar agrākajiem Latvijas tirdzniecības flotes tvaikoņiem “Ramava” un “Sports”, kurus rīko britu valdība, bet vada latviešu jūrnīki. Tomēr pats galvenais jauneklīm šķiet turpināt izglītības gaitas, lai iegūtu Lielbritānijā pilnībā atzītu jūrnīka izglītību, ko tomēr nevar aizstāt mazās un tobrīd jau slēgtās Flensburgas baltiešu jūrskolas diploms. Un tā, spējot zināmai nedrošībai, gada laikā līdz 1953. gadam tiek izcīnīts tālbraucējstūrmaņa diploms



jūrskolā Londonā. Šī skološanās, maigi sakot, nav viegla: pasniegšanas un eksaminācijas kārtība pilnīgi neierasta, arī angļu mēle jāzina augstā līmenī, jāiejūtas tik neierastajā britu svaru un mēru sistēmā, pierodot pie collām un citiem angļu mēriem. Labi vēl, ka Londonā kūšā rosīga latviešu sabiedriskā dzīve un netrūkst glītu latviešu meiteņu, ar kurām kopā vismaz var apmeklēt kādu muzeju... Latvju zeltu lokā britu metropolē Imants sastop arī savu mūža sirdsdāmu – latviešu meiteni Ainu, vēlāko Baloža kundzi.

Gadu nokuģojis ar britu kuģiem, I. Balodis kopā ar nākamo sievu izlemj britu salas atstāt; ko darīt, ja pilsonību un dzīvesvietu dabūt tik grūti? Arī Ainas radi un Imanta draugi no Vācijas gadiem ir tālumā – okeāna viņā krastā. Varbūt doties uz Kanādu? Domāts – darīts: 1954. gadā nākamā Baložu ģimene uzsāk jaunu dzīves cēlienu Toronto pilsētā, lai, kā vēlāk izrādīsies, paliktu te pavisam.

Kanāda tādiem jauniem svešzemju iebraucējiem nav nekāda zelta bedre. Spītējot teicamai jūrnierka izglītībai, I. Balodim mēnešiem ilgi svešajā zemē iztika jāpelna ne tās augstākās kvalifikācijas darbos, jo kanādieši uz saviem kuģiem svešzemniekus nemil – pat ar britu papīriem un pat uz maziem upju un ezeru kuģīšiem ne: vajadzīga, lūk, esot pieredze taisni Kanādas ūdeņos, kas praksē gan nereti nozīmē savējo pieņemšanu dažādas pakāpes kuģa amatos... Lai šķēršļu būtu, tā teikt, pilns komplekts, svešumā aizdzītā latviešu jūrnierka darba meklējumos vēl iemaisās vietējās jūrnierku arodbiedrības, no kurām viena turklāt izskatās gluži "sarkana" – padomju varai draudzīga. Tā tad cerības dabūt kaut ko atbilstošu pieredzei un dokumentiem vismaz sākumā rādās tuvas nullei, un nekas cits neatliek, kā samierināties ar sētnierka vietu un mūrnieka palīga darbu laivu būvētavā. Labāk neklājas arī jaunapņemtajai sievietai, kurai savā medmāsas arodā pusgadu burtiski jākalpo teju par pliku palīdzies, līdz izdodas iegūt pilnvērtīgas māsas tiesības. Ak, cik daudziem latviešu trimdiniekiem – ne tikai jūrnierkiem – šādus purvus gadu ritumā nācies izbrist, arī tiem, kuru vārdi vēlāk mirdzējuši Rietumu augstskolu profesūras un augstu amatpersonu sarakstos!

Kad aiztecējis pirmais gads Kanādā, I. Balodim tomēr izdodas ielauzties darbā uz kanādiešu kuģiem – vispirms par bocmani, vēlāk jau stūrmaņa godā. Dzīve beidzot sāk pārliecinošu virzību augšup: vispirms uznirst iespēja uzsākt, kā vēlāk izrādās, ilgu gadu darbu uz kanādiešu tankkuģiem, tad seko tālbraucēja kapteiņa diploms, Kanādas pilsonība un ģimenes pieaugums, dzīvesvietu maiņa, atrodot aizvien labāku pajumti. Kanādas naftas pārvaldījumu kompānijās I. Balodis nostrādā 28 gadus, no kuriem 19 par kapteini. Arī pēc pensionēšanās 1987. gadā kapteinis turpina būt kuģinieris, vasarās vadot tūristu kuģus atpūtas braucienos pa Ontārio ezeru; 1988. gadā kapteini izdauzina pat par pēdējo aktīvo latviešu jūrnierku visā Rietumu pasaulē.

Līdztekus pamatdarbiem Kanādas jūrnierku aprindās cienītais tālējūras kapteinis Imants Balodis ar plašu vērienu nododas sabiedriskajai dzīvei gan



I. Balodis (otrais no kreisās) kopā ar kādreizējiem klasesbiedriem un klases audzinātāju Robertu Kunkuli Kalnciema skolas 1940. gada izlaiduma salidojumā Valgundes (agrāk Kalnciema) pagasta Smiltniekos 1996. gada augustā.

Kanādas tautiešu, gan arī pašu kanādiešu sabiedriskajās struktūrās – viņš ir Latviešu Nacionālās Apvienības Kanādā valdes loceklis, Kanādas Jūras kapteiņu savienības un Karaliskās astronomu amatieru biedrības biedrs. Kanādas latvieši kāri tver katru šarmantā kapteiņa vārdu un rādīto diapozitīvu referātos par jūras tēmu un paša stāstnieka jūrnieka gaitām.

## AR SVEŠUMA ZINTĪM TĒVZEMĒ

Imanta Baloža dzīves un darbības gājuma spožumu vairojis rosmīgais un lietpratīgais darbs nacionālās jūrniecības atjaunošanā pēcatmodas Latvijā. 90. gadu ieskaņā un vēlāk Imants Balodis ir biežs ciemiņš Latvijā, daudzu ceremoniju un sarīkojumu dalībnieks un goda viesis kā Rīgā, tā citviet Latvijā, iesaistās arī ļoti plašos un nopietnos projektos. Neviena cits trimdas jūrnieks šai ziņā nestāv Balodim līdzās.

Jau pirmsatmodas gados trimdā kapteinis Balodis sniedzis artavu Latvijas jūrniecības vēstures izpētē – visauglīgākajā latviešu trimdas jūrnieku sabiedriskās darbošanās laukā. Un viena no pirmajām lietām, ko jūrnieks īsteno, Atmosdas laikā sākdam apmeklēt Latviju, ir iedraudzēšanās ar jūrniecības vēsturniekiem Latvijā. Kā jau tas bija daudziem jūrniekiem – trimdiniekiem, sirsnīga sadarbē Balodī saistija pirmkārt ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu, īpaši tās vadītāju Ilzi Bernsoni un





galveno speciālisti Intu Kārklīņu. Tā muzejā nonāca ne viena vien liecība par slavenā kapteiņa gaitām; to vidū Baloža tālējūras kapteiņa formas cepure, kas vēl aizvien uzskatāma par īpašu muzeja krājuma relikviju.

Līdztekus tam mūsu stāsta varonis atjauno sirsnīgu saikni ar savu dzimto pusi un pirmo skolu Kalnciemā, kas nu izaugusi par vidusskolu. Tai kapteinis dāvina trimdā izdotas latviešu grāmatas, apmeklē skolu sarīkojumos un vienkārši tāpat. Reiz, izlaiduma dienā uzrunādams Kalnciema vidusskolas absolventus, Imants Balodis ar savu dzīvesstāstu un kapteiņa stāju iedvesmo kādu jaunekli – Māri Kokmani, kurš pats dienās top par ievērojamu tālbraucēju kapteini un latviskās jūrniecības entuziastu. Varbūt kas līdzīgs reiz piemeklējis arī pašu Imantu, tai pašā Kalnciema skolā mācoties? Kāpēc ne, ja reiz savā pirmajā skolā Imanta audzēkņa gados atkal un atkal viesojies šis gaismaspils agrāko gadu absolvents Voldemārs Šmulders – redzamais kuģubūves teorijas korifejs, ledlauža “Krišjānis Valdemārs” projekta līdzautors un jūrskolnieku audzinātājs, kurš atraitnes dēla centībā pats reiz sasniedzis augstumus, no krietnas, bet vienkāršas mežsarga ģimenes nākdams.

Taču pats galvenais laikam ir tas, ka ar savām zināšanām un ilggadējo pieredzi Rietumvalstu jūrniecības nozarē I. Balodis kļūst par autoritāti atjaunotās Latvijas jūrniecībā un sadarbojas gan ar Latvijas, gan Igaunijas jūrniecības valsts un privātajām struktūrām. 90. gadu ieskaņā, Latvijas satiksmes ministra Andra Gūtmaņa aicināts, kapteinis kļūst par tehnisko padomnieku Jūrniecības departamentā, un sākas ražīgs darba cēliens ritmos starp Latviju, Igauniju un tālo Toronto, no kurienes Latvijas Jūras akadēmijas bibliotēku sasniedz arīdžan vairākas kastes nozarei būtisku izdevumu no kapteiņa privātā krājuma. Lūk, kas paveikts, piemēram, 1994. gadā: līdzēts nodibināt sakarus ar Rietumiem kādam jaunam igauņu rēderim Pērnavā, pēc tam sešas nedēļas cītīgi nostrādāts Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Jūrniecības administrācijā, pētot Latvijas ostu problēmas, līdztekus tam – līdzdalība Latvijas Jūras akadēmijas pirmā izlaiduma Valsts eksaminācijas komisijas darbā... Un tā gandrīz ik gadu līdz tūkstošgadu mijai.

Ar savu Rietumu jūrlietu bagāžu Imants Balodis bieži vien lietas vērtē citādi nekā Latvijas speciālisti, un Baloža skatiens uz parādībām un norisēm nesakņojas teorētiskās, vispārīgās runās, bet gan pavisam konkrētā pieredzē. Kapteinis lietas uzlūko brīvās pasaules kopsakaros un vienlaikus tieši ar latvieša acīm, latviskas mentalitātes gaismā. Pēc dabas būdams samērā kritisks, reizēm Balodis varbūt atvēsina pa kādam ilūziju sakairinātam prātam, kas iedomājas, ka, no dzelzs priekšvara izlīdusi, Latvija uzreiz un viegli varēs iekļauties Rietumu jūrniecībā, kur pa pilnam vietējo jūrnieku arod biedrību, kur svešinieku, maigi sakot, ne vienmēr sagaida atplestām rokām... Taču kapteinis Latvijā lūko vēl vairāk iekveldēt tos, kas vēlas, cik iespējams, latviskot mūsu jūrniecību.

Balodis kalpo par trimdas un Latvijas laipu, nesdams ziņas un atziņas



arī pretējā virzienā. Tā kapteinis vairākkārt publiski pārspriež Latvijas situāciju arī ar Kanādas latviešiem, apgaismo viņus par paša pieredzēto, varbūt pat klidina Rietumu latviešos dažus mītus un aizspriedumus par Latvijas tagadni.

Diemžēl mūža norietā Imants Balodis atzīst, ka ir smagi vilies atjaunotās Latvijas jurniecībā un saimnieciskajā vidē kopumā: tik nesaprotama un uzkrītoša viņam šķiet "lielo" cilvēku alkatība un negodīgums, tik nepieņemami padomju laikā ieviestie domāšanas modeļi, arī jauno jurnieku merkantilisms – dzišanās pēc naudas. Un kā cienīgais trimdnieks pārdzīvo to, ka jūrlietu aprindās latviešu mēles vietā tik bieži skan krievu valoda! Kā pārdzīvo latviskās stājas trūkumu pašos latviešos! Kapteinis Balodis līdz beigām paliek ideālists. "Es jūrā nebraucu tāpēc, ka būtu dzirdējis kādus saukļus – Krišjāņa Valdemāra vai citus. Braucu tāpēc, ka pats tā vēlējos. Neviens mani arī nekad un nekādi nav iespaidojis būt un palikt latvietim, drīzāk pretēji, bet visu mūžu esmu visur bijis latvietis, tas man nekur nekāds šķērslis nav bijis. Nekad neesmu arī bijis "urrā" latvietis, bet ar dziļi sirdi ieslēgtu piederības sajūtu, ko nekādas vētras nav varējušas salauzt. Esmu lepns uz to, ka nelocījies līdz visādiem vējiem, tāpēc sāp sirds, redzot lielās nejēdzības, kas jau tik ilgi notiek mūsu – tavā un manā – Latvijā," sāpi laikraksta "Jūras Vēstis" galvenajam redaktoram Gintam Šīmanim 1994. gadā uztici sirmais latviešu jurniecības dižozols.

Un kā mēs šodien, ievadot 21. gadsimta trešo desmitgadi, spējam novērtēt, pārņemt vai pārmantot mūsu lielo vīru devumu, viedumu un, galvenais, paauzdzes mantoto un sūrā darbā izkopto latviešu jurnieka stāju? Un kā ar latvisko stāju vispār? Vai tā kādam maz vajadzīga? Vai joprojām vajadzīgs auklēt cildenas, augstas domas? Vien vēlāk taps skaidri redzams, vai un kā šajā laikmetā, kad pasaule vajā, būsīm spējuši saglabāt latvisko, vai un kā visuresošā materiālisma kulta pavēnī būsīm spējuši saglabāt zināmu ideālismu.■

Dāvis Beitlers



I. Balodis kopā ar kundzi Aina ap 1998. gadu.



# JŪRNIKI UN JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – SIMTGADNIEKI

**Apters Anatolijs** dzimis 1921. gada 26. februārī Krievijā, Nižņijnovgorodā. 1950. gadā beidza Latvijas Valsts universitāti. Strādājis par Rīgas kuģu remonta rūpnīcas konstruktoru biroja priekšnieku (1944–1947), Rīgas upju skolas (tehnikuma) pasniedzēju (1947–1949) un Mangaļu kuģu remonta rūpnīcas galveno inženieri (1949–1962). 1962. gadā sāka strādāt Latvijas zvejnieku kolhozu sistēmā par Zvejnieku kolhozu savienības galveno inženieri. 1972. gadā tika iecelts par Starpkolhozu ražošanas un apgādes uzņēmuma galveno inženieri, no 1979. līdz 1981. gadam strādāja šajā uzņēmumā par vecāko inženieri, pēc tam līdz 1990. gadam par Latvijas zivrrūpniecības ražošanas apvienības kuģu mehāniķu un motoristu kvalifikācijas celšanas kursu pasniedzēju. Miris Rīgā 2004. gada 16. oktobrī.

**Balodis Jānis** dzimis 1921. gada 30. jūnijā Krievijā, Irkutskā. 1942. gadā beidza K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasi. Jūrā sāka iet 1939. gadā; bijis ogļu padevējs uz tvaikoņa "Everhope", kurinātājs uz tvaikoņiem "Dole" (1939–1940), "Konsuls P. Dannebergs" (1940) un "Saule" (1941).

**Birznieks Dainis** dzimis 1921. gada 20. jūlijā Rīgā. 1950. gadā absolvēja Mācību kombināta kursus. Ilggadējs zvejnieku kolhoza "9. Maijs" darbinieks. No 1951. līdz 1980. gadam strādāja par kolhoza vietējās flotes kapteini, pēc tam bija zvejas ostas uzraugs un dispečers. Līdz aiziešanai pensijā pildīja Latvijas Zvejnieku savienības uzņēmuma "Sala" piestātnes uzrauga pienākumus (1990–1994). 1965. gadā par izciliem panākumiem Latvijas zivsaimniecības nozares attīstībā viņam piešķirts Nopelniem bagātā zvejnieka goda nosaukums. Miris Rīgā 2017. gada 4. martā.

**Blekte Arnolds** dzimis 1921. gada 10. novembrī Liepājā. 1941. gadā absolvēja Ventspils arodskolas mehānikas nodaļas 3. klasi. Bijis praktikants uz tvaikoņa "Velta" (1938), kurinātājs uz tvaikoņa "Everīga" (1941). Otrā pasaules kara sākumā pēc kuģa nogremdēšanas Pērnavas ostā tika norikots uz igauņu ledlauža "Suur Tõll", ar kuru 1941. gadā nokļuva Ļeņingradā. Vēlāk tika iesaukts Sarkanajā armijā, 43. gvardes latviešu strēlnieku divīzijā. Pēc kara strādāja Latvijas Valsts jūras kuģniecībā.

**Kalniņš Edgars** dzimis 1921. gada 6. maijā Rīgā. 1941. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasi. Darba gaitas sāka K. Kalniņa darbnīcā, kur strādāja par atslēdznieku (1936–1937). 1937. gadā sāka iet jūrā, bija tvaikoņa "Kandava" jaunākais matrozis (1937–1938). 1939. gadā bija ogļu padevējs uz tvaikoņa "Kalpaks" un asistents uz motorkuģa "Bru". 1941. gadā strādāja uz tvaikoņa "Marianpole" par kurinātāju. Otrā pasaules kara laikā tika iesaukts Sarkanajā armijā leitnanta dienesta pakāpē 43. gvardes latviešu strēlnieku divīzijas 123. pulkā. Krita kaujā pie Narvas 1944. gada janvārī.

**Kondruss Bruno Konstantīns** dzimis 1921. gada 20. augustā Rīgā. 1941. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju 2. klasi un 1949. gadā ar izcilību Rīgas jūrskolu. 1956. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. 1936. gadā sāka jūrnieka gaitas kā matrozis uz buriņniekiem. PSRS – Vācijas karadarbības sākumā bija matrozis uz tvaikoņa "Turaida", ar kuru 1941. gadā tika evakuēts uz Ļeņingradu un mobilizēts Sarkanās armijas 43. gvardes latviešu strēlnieku divīzijas 121. strēlnieku pulkā. Karā tika ievainots, pēc atgriešanās Rīgā 1944. gadā sāka strādāt par Latvijas Valsts jūras kuģniecības kara mobilizācijas daļas vecāko inspektoru.



1945. gadā sāka darbu uz Latvijas Valsts jūras kuģniecības kuģiem. Bija velkoņa "Prometej" kapteiņa vecākais palīgs, pēc tam kapteinis (1949–1952), tvaikoņu "Biruta", "Rjazaņa", "Bri-vība" kapteiņa vecākais palīgs. 1952. gadā kļuva par tvaikoņa "Gauja" kapteini. Gadu vēlāk sāka darbu PSRS zivrupniecības sistēmā; tika iecelts par Baltijas mācību kuģu vienības kapteiņa vecāko palīgu un kapteini (1953–1955), 1955. gadā kā zvejas kuģa kapteinis piedalījās tāljūras zvejas ekspedīcijās. 1956. gadā tika norīkots uz Lgaunijas Valsts jūras kuģniecību, bija tās kuģu kapteinis. No 1958. līdz 1973. gadam bija kapteinis uz tvaikoņiem "Kotlasa" (1958–1960, 1961–1963, 1977–1984) un "Balašova" (1961), uz motorkuģiem "Amata" (1961), "Arag-vi" (1963–1966, 1967–1970), "Ingura" (1966), "Stepans Halturins" (1971–1973), "Zenta Ozola" (1973). No 1974. līdz 1977. gadam ieņēma Latvijas jūras kuģniecības kapteiņa instruktora amatu, no 1984. gada strādāja kuģniecības krasta dienestā. 1960. gadā piešķirts Sociālistiskā darba varoņa nosaukums, 1973. gadā apbalvots ar Oktobra revolūcijas ordeni. Miris 1998. gada 16. novembrī Rīgā, apbedīts Meža kapos.

**Kušķis Alfrēds** dzimis 1921. gada 21. maijā Rīgas apriņķa Lēdurgas pagastā. 1942. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 2. klasi. 1944. gadā ieguva 3. šķiras mehāniķa diplomu. Darba gaitas sāka firmas "A. Tērauds" mehāniskajā darbnīcā kā mācekļis (1938–1940). Strādājis celtniecības uzņēmumos par atslēdznieku (1941–1942). Jūrā braucis par kurinātāju uz tvaikoņa "Mameland" (1942–1944).

**Lasmanis Haralds Alberts** dzimis 1921. gada 20. martā Rīgā. 1943. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļu. 1942. gadā ieguva tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. Jūrā sāka iet 1937. gadā, bija tvaikoņa "Ārija" apkalpotājs, stjuarts, jaunākais matrozis (1937–1938), tvaikoņa "Everhope" matrozis, vecākais matrozis (1939), tvaikoņu "Dole", "Kaupo" matrozis, vecākais matrozis (1940), mācību burinieka "Jūrnieks" audzēknis (1942). Pēc Otrā pasaules kara mācījās Baltiešu kuģniecības un mehāniķu jūrskolā Flensburgā (Vācija). Pēc tam dzīvi pavadīja Lielbritānijā. Miris 1984. gadā Kārdifā, Lielbritānijā.

**Lomaks Elmārs** dzimis 1921. gada 20. novembrī Mārsnēnos. 1950. gadā beidza Latvijas Valsts universitāti. Latvijas zvejnieku kolhozu savienības priekšsēdētāja vietnieks (1966–1967), Starpkolhozu ražošanas un apgādes uzņēmuma galvenais inženieris, priekšnieka vietnieks (1967–1968), priekšnieks (1968–1981). Divreiz apbalvots ar ordeni "Goda Zime" (1960, 1965). Miris 1989. gada 30. novembrī Rīgā, apglabāts Meža kapos.

**Miļins Nikolajs** dzimis 1921. gada 13. oktobrī Rīgā. 1941. gadā beidza Rīgas Valsts tehnikumu, 1948. gadā – Latvijas Valsts universitāti. Izveidojis un organizējis Latvijas Valsts jūras kuģniecības siltumtehnikas laboratoriju, bijis tās vadītājs (1948–1975). Rietumu baseina zivrupniecības galvenās pārvaldes pretkorozijas dienesta vadītājs (1975–1990), konstruktoru biroja "Liedags" tehniskās ekspluatācijas un remonta informācijas sektora priekšnieks (1990–1998). Miris 2010. gada 17. maijā Rīgā, apglabāts Bolderājas kapos.

**Niedra Aleksejs** dzimis 1921. gada 8. janvārī Rīgā. 1941. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 1. klasi. Bija trīsmastu burinieka "Elfriede" matrozis (1938), tvaikoņa "Astra" jaunākais matrozis (1938–1940), tvaikoņa "Saule" matrozis (1941).

**Paegļkalns Jānis** dzimis 1921. gada 17. augustā Valmieras apriņķa Ainažu pagastā. 1944. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu mehāniķu nodaļas 3. klasi un ieguva 3. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Strādāja par mācekli A. Pajes mehāniskajās darbnīcās Ainažos (1937–1939) un par atslēdznieku centrālapkures un vēdināšanas uzņēmumā "Instalatūra" (1941–1942). Jūrā braucis no 1943. gada; bija kurinātājs uz tvaikoņiem "Hamburg" (1943) un "Memel" (1943–1944).



**Rjabovs Aleksandrs** dzimis 1921. gada 10. februārī Krievijā, Voronežā. 1943. gadā beidza Odesas Augstāko inženieru jūrskolu. 1966. gadā ieguva 1. šķiras kuģu mehāniķa diplomu. Strādājis par pasniedzēju Vladivostokas jūras tehnikumā (1943–1944), Tālo Austrumu Augstākajā inženieru jūrskolā (1944–1951), pēc tam līdz 1961. gadam bija Tallinas jūrskolas mācībspēks. Latvijā bija Rīgas jūrskolas priekšnieks (1961). Tajā pašā gadā sāka braukt jūrā uz Latvijas Jūras kuģniecības motorkuģiem par 2. mehāniķi (1961–1964), par vecāko mehāniķi uz motorkuģiem "Daugava", "Ludza", "Tukums", "Ape", "Jelgava", "Bauska" u. c. (1964–1974). No 1976. gada bija Latvijas upju kuģniecības galvenais inženieris, vēlāk kļuva par mācību kursu ražošanas apmācības meistarū (1979–1986).

**Rudzītis Jevgēnijs** dzimis 1921. gada 19. februārī Rīgā. 1939. gadā beidza V. Zīringa kuģa takelāžas darbu kursus, 1943. gadā absolvēja K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasi. 1961. gadā beidza Liepājas jūrskolu, pirms tam, 1954. gadā, zināšanas papildinot Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstākās inženieru jūrskolas kvalifikācijas celšanas kursos. 1959. gadā ieguva tālbraucēja kapteiņa diplomu. Jūrā sāka iet kā tvaikoņa "Ciltvaira" klāja zēns (1939), jaunākais un vecākais matrozis (1939–1941), tvaikoņu "Velta" un "Neptuns" matrozis, vecākais matrozis (1941–1944). Pēc Otrā pasaules kara bija kapteiņa vecākais palīgs, kapteinis uz Baltijas tehniskās flotes velkoņiem Ļeņingradā un Rīgā (1946–1950). 1951. gadā sāka strādāt Latvijas Valsts jūras kuģniecībā. Bija tvaikoņa "Jānis Rainis" kapteiņa vecākais palīgs (1957–1959), kapteinis uz motorkuģiem "Roja" (1959–1962), "Daugava" (1962–1963), uz tvaikoņa "Jānis Rainis" (1963–1966), uz motorkuģiem "Sēna" (1966–1975), "Inženieris Suhorukovs" (1976–1977), uz tvaikoņa "Balašova" (1977–1985), uz motorkuģa "Irbītles" (1985–1986). No 1991. gada bija Latvijas kuģniecības remontā vai dikstāvē esošo kuģu maiņas kapteinis un kļuva par Latvijas kuģniecības pensionāru un invalīdu biedrības "Enkurs" valdes locekli. Saņēmis nozīmi par braukšanu bez avārijām 25 gadu laikā, 1962. gadā ieguvis PSRS jūras flotes labākā kapteiņa goda nosaukumu. 1964. gadā apbalvots ar Ļeņina ordeni. Miris 2008. gada 10. janvārī Rīgā.

**Skrastiņš Kārlis** dzimis 1921. gada 17. decembrī Cēsu apriņķa Rankas pagastā. 1940. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 1. klasi. Jūrā sāka iet 1937. gadā; bija tvaikoņa "Biruta" apkalpotājs (1937–1938), tvaikoņu "Kandava", "Tautmīla", "Krimulda" jaunākais matrozis, matrozis (1938–1941). PSRS – Vācijas kara sākumā gāja bojā kopā ar tvaikoņi "Krimulda", kad tas 1941. gada 1. jūlijā Monzunda rajonā uzskrēja uz mīnas un nogrima.

**Stelbers Valters** dzimis 1921. gada 13. septembrī Rīgā. 1943. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju 2. klasi un ieguva tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. Jūrā brauca uz tvaikoņa "Rauna" par apkalpotāju, jaunāko un vecāko matrozi (1939–1941), uz tvaikoņa "Malmedy" (ex. "Rauna") par matrozi (1941). 1942. gadā bija mācību burinieka "Jūrnieks" audzēknis.

**Šeturiņš Kārlis** dzimis 1921. gada 13. jūlijā Rīgā. 1941. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju 3. klasi. 1942. gadā ieguva tuvbraucēja stūrmaņa diplomu. Braucis jūrā kā tvaikoņa "Saule" klāja zēns (1937–1938), kā matrozis uz tvaikoņa "Iris Faulbaums" (1939). 1940. gadā bija mācību burinieka "Jūrnieks" audzēknis, pēc tam tvaikoņa "Andrejs Kalniņš" matrozis (1941–1942).

**Uržumcevs Flavians** dzimis 1921. gada 20. maijā Krievijā, Petrogradā. 1941. gadā beidza K. Valdemāra jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas 2. klasi. Brauca kā klāja zēns uz tvaikoņa "Ausma" (1938), bija jaunākais matrozis, matrozis uz tvaikoņa "Ausma" (1938–1940), tvaikoņa "Utena" matrozis (1941). Miris PSRS – Vācijas kara laikā, atrodoties Ļeņingradas blokādē. ■

A. Cekuls



## “SIĻĶU BRĀKA” NOSLĒPUMS

Veras vecās noliktavas skaistās koka durvis, ekskursija tūrisma objektā “Siļķu brāķis” var sākties. Katrai telpai te savs aromāts. “Siļķu brāķi” ir pieejama pirmā ekskursija Baltijā, kuras saturs pielāgots arī vājredzīgiem un neredzīgiem cilvēkiem, kuri to var piedzīvot caur tausti, dzirdi, smaržu un garšu. Cilvēki klausās romantisku stāstu par Vilhelmu, Elizabeti un Teodoru, kas sasaistīts ar pilsētas dzīvi. Iztēlē kopā ar Vilhelmu dodas piepildīt viņa sapni par Ņujorku: pa koka laipu, iztēlojoties, ka ir Liepājas ostas piestātnē, uzkāpj uz kuģa, var iztaustīt stūres ratu, pataustīt jūras aļģes, sajūst, kādus mežglus sējuši matroži.

Ekskursijas “Siļķu brāķa noslēpums”, kas norisinājās kultūrvēsturiskā ēkā Liepājā, Zivju ielā 2a, ik vasaru pulcēja vairāk nekā 2500 tūristu un mācību gadu sākumā bija arī skolēnu un skolotāju iecienīts pasākums.

“Siļķu brāķis” ir zivju šķirošanas noliktava. Tajā zivis vestas no visas Eiropas un šķirotas trīs šķirās – kroņa, brāķa un dubultbrāķa, lai pēc tam sašķirotās mucas eksportētu tālāk uz Norvēģiju, Vāciju, plašo Krievzemi un citviet. Tie bija gadi, kad Liepāja bija viena no lielākajām un plaukstošākajām ostām visā Krievijas impērijā, kur ieradās kuģi, pilni ar Atlantijas okeānā nozvejotām zivīm.





# VAI ZVEJNIEKS IR "DIVKĀRŠŠ" JŪRNIKUS?

## ZVEJNICĪBAS VĒSTURE STARP ENTUZIASMU UN AUGSTPRĀTĪBU

Ir 2022. gada 21. janvāris. Barikāžu piemiņas dienas. Tikko atklāts piemineklis Brīvības cīnītājam un cilvēktiesību aizstāvim Gunāram Astram. Man priekšā 1991. gada "Latvijas Jūrniecības gadagrāmata", kurā Jūrniecības savienības Valdes priekšsēdētāja vietnieks Ivars Ross raksta par mūsu zvejniekiem Latvijas Republikas sardzē. Vai viņus vairs maz kāds atceras? Un vai prātā Z/k "Brīvais vilnis" kapteiņa Aleksandra Ugaīņa izmisīgā cīņā ar "pelēkajiem virsniekiem" pret kara mācībām zvejas flotē daudzu gadu garumā? Kam vispār ir vajadzīga Latvijas zvejniecības vēsture, ja daudzi izglītoti cilvēki Latvijas kultūrvīdē un sabiedrībā kopumā nesaprot, ka zvejniecība, tajā darbojošies cilvēki, ir arī jūrā braucēji, kuģinieki, jo zivis, kā zināms, sausumā un pļāvās neker. Nevienam taču nav noslēpums, ka latviešu diplomētie jūrnieki pēc Otrā pasaules kara varēja atrast savu kuģi (un arī tad ne jau visi, jo radu raksti pat nepieļāva izbraukt tālāk par ostas teritoriju!) tikai piekrastes vai Baltijas jūras zvejas flotē. Man svaigā atmiņā pirms vairāk nekā 30 gadiem gatavotais apraksts par Krišjāņa Valdemāra jūrskolas absolventu kapteini Aleksandru Virzu, kurš tā arī pateica: "Kur manas jūras, tik kuģis tālumā...." Sašonkuli atceras kā dziļi motivētu Kuivižu ostas punkta kapteini, runātīgu sarunbiedru, kam jūrniecības vēsturnieks Arvis Pope veltījis daudz atzinīgu vārdu un rakstnieks Egons Līvs vienmēr bijis gaidīts ciemiņš. A. Virza toreiz teica: "Zudusī paaudze. Nežēlīgais pārrāvums latviešu jūrnieku gaitu vēsturē, kuru apjaust sākam tikai pašlaik, kad ir garu garā sveštautnieku rinda pie kuģniecības kadru daļas durvīm. Latviešus te nevienam nevajag, ir pieprasījums pēc mazprasīgiem, paklausīgiem un naudas kāriem jūrniekiem. Tikai bez diskusijām, arī strīdus neiesakām-galvenais jūrā ir darbs, un "Latvijas Jūras kuģniecība" ir diezgan apmierināta ar 6% latviešu daudzumu tajā. Nākotnē, cerams, tomēr būs citādi."

Cits krietns Vidzemes piekrastes kapteinis, salacgrīvietis Aleksandrs Ugainis, kurš pildījis pat PSRS Zivsaimniecības darbinieku arodbiedrības Centrālās komitejas locekļa pienākumus, ilgus gadus cīnījies par zvejnieku tiesībām, vienmēr uzsverot, ka tie vīri, kuri iet jūrā uz zvejas kuģiem, nav ne mata tiesu sliktāki par tirdzniecības flotes "baltajām apkaklītēm". Kara kungi – PSRS militāristi – pakļāva zvejniekus regulārām kaujas mācībām, par ko A. Ugainis ar sašutumu vērsās Atmodas laika presē: "Piemēram, 1989. gadā jūras kara mācību stundu laiku trīskāršoja, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, kopumā tās bija 179 stundas. Katra kuģa



izmaksas kara iekārtu un tehnikas dēļ palielinājās par 30 %, taču tās pirkšanas gadījumā bija jāmaksā zvejnieku kopsaimniecībām. Tā vien šķiet, ka tas vajadzīgs, lai būtu darbs atvaļinātajiem pulkvežiem.” A. Ugainis toreiz aicināja visus Latvijas zvejniekus drosmīgi boikotēt šīs absurdās kara mācības, un tas bija ļoti pārdomāts Salacgrīvas kapteiņa uzsaukums.



Vai kādam politiķim, kuram ir kaut mazākā lemtspēja par Latvijas tautsaimniecības vēstures saglabāšanu, ir interese par mūsu zvejniecības vēstures dokumentēšanu un popularizēšanu? Šķiet, tas pilnībā atstāts piekrastes novadpētniecības muzeju un dažu entuziastu ziņā. Laikā, kad katastrofāli samazinājies zvejas flote, kad valstī atbildīgi statistiķi vēsta tikai par trim pilna laika zvejniekiem 496 km garajā jūras piekrastē (jo no zvejas vien izdzīvot nevar!), kad vienīgais, kas atbalsta zvejniecības vēstures pētījumu izdošanu, ir Zivju fonds, īpaši tuvredzīgi ir izslēgt akadēmisku zvejniecības vēstures izziņas darbu Latvijā.

## VAI ZVEJNICĪBA IR TIKAI NOVADPĒTNIĒKU LIETA?

Teikšu godīgi, provinces muzejnieki pēta un rada ekspozīcijas, piesaista ES Jūrlietu un zivsaimniecības fonda līdzekļus, gūst LEADER programmas un Zivju fonda atbalstu. Paceļojot pa piekrastes muzejiem, no Rucavas līdz Ainažiem, rodas pārlicība, ka zvejniecība (lai nu kas!) nav aizmirsta. Jau Bernātos, kur karstu tēju dāvā kundrais “Dzintariņš”, kur vietējā biedrība izdod poligrāfiski perfekto žurnālu “Bernāti”, zvejniecības tēma vienmēr ir degpunktā. Jūrmalcienā kā iz vēstures izkāpusi Oskara Kadeģa zvejnieka māja “Oskars”, kur senās zivju apstrādes metodes ikkatrs var vērot pie dūmu namiņa, tveroties pagājības stāstos.

Tie vienmēr bijuši arī Piekrastes muzeju apvienības redzeslokā, kas diemžēl, sākoties pandēmijai, savas aktivitātes izbeigusi. Kā būs turpmāk? To nav, kam taujāt. Šī sabiedriskā organizācija, kas darbojas ICOM ietvaros, apvienoja muzejus un novadpētņiekus, kuru interešu lokā ir piekrastes kultūras mantojums.

Līča Austrumu krastā jau kopš 1968. gada darbojas Rojas Jūras zvejniecības muzejs, kas radies pēc toreizējā kopsaimniecības “Banga” rosīgā priekšsēdētāja Miķeļa Lismenta iniciatīvas. Gluži tāpat kā Ainažu Jūrskolas memoriālajā muzejā, arī te pirmā ekspozīcija izveidota 1969. gadā, un patlaban Rojā lūkojamas



arī sešas interaktīvas pastāvīgās ekspozīcijas. Viena no tām – “Krišjāņa Valdemāra jūrniecības mantojums mūsdienīgā interpretācijā”- lieliski sasaucas ar Ainažos gadu gaitā akadēmiski pētīto mūsu jūrniecības tēva darbību. Rojas muzeja speciālisti ar vislielāko atbildības sajūtu visus šos gadus apzinājuši, pētījuši, saglabājuši un popularizējuši specifisko zvejniekiem vēsturi no Mērsraga līdz pat Sīkragam.

Gunāra Ozola mūža veikums lūkojams privātajā muzejā “Saieta nams”, kas atrodas tikai 100 m no Mērsraga piejūras pļavām. Visvecākajā ciema ēkā, kas celta 1811. gadā, iekārtota unikāla seno latviešu rakstu, īpašuma un maģisko zīmju ekspozīcija. Uz tiklu pludiņiem un citviet grieztās zīmes pārliciecinot stāsta par rakstu pirmsākumiem – tie sākušies tieši no zīmēm. Priekšmeti, kuri savākti galvenokārt Mērsragā un tuvējos jūrmalciemos, kā arī interesantā akmeņu kolekcija, apliecina personības lomu pagājības liecību apzināšanā, spēju ar ziedojumiem uzturēt privātu muzeju kā Piekrastes tradicionālā kultūras mantojuma popularizētāju.

Līdzīgu darbu veic Carnikavas Novadpētniecības centrs (te notiek populārās “Nēģu stundas”), Salacgrīvas muzejs (ekspozīcija “Zutiņš murdā”), atjauninātais Lapmežciema muzejs un zvejas un jūras kultūras centrs Apšuciemā. Kaltenes klubā iekārtota izstāde “Zvejniecība Ziemeļkurzemes piekrastē 20. gadsimtā”, savukārt Saulkrastos tiek veidots novada virtuālais muzejs par turienes zvejniecību, ko papildina kopš 2016. gada organizētie “Luču svētki”, tāpat kā vienlaikus ar tiem Salacas krastos dzimušais Salacgrīvas “Reņģēdāju festivāls”.

Tā vien šķiet, ka pirmspandēmijas laikā (proti, 2019. gada maijā) Līlāstē starts dots citam vērienīgam un ilgtspējīgam pasākumam – tur “Interreg Europe”programmas projekta “Reģionālā attīstība, sekmējot piekrastes zvejniecības kultūras mantojuma potenciālu Eiropā” ietvaros notika sanāksme “Zvejniecības kultūras mantojums piekrastē”, ko organizēja Rīgas plānošanas reģions sadarbībā ar partnerības “Sernikon” (tagad – “Jūras zeme”) un biedrības “Jūrkanete” projektu “Vidzemes zvejnieks”. Diskusijas, ko vadīja kuiviznieks Dzintris Kolāts, raisījās par to, kā saglabāt zvejnieku zināšanas dzīvas, kamēr dzīva ir reālā piekrastes zvejnieku paaudze.

Diskusijās, kā atbalstīt zvejniekus, tika minēti vairāki svarīgi nosacījumi:

■ Kā viens no veidiem ir viņu līdzdalība lēmumu pieņemšanā, sadarbojoties zvejniekiem, zinātniekiem un lēmumu izstrādātājiem;

■ Savu interešu aizstāvēšanai zvejniekiem ir jāapvienojas – ir iespēja iesaistīties ES Piekrastes zvejnieku apvienībā ar pārstāvniecību Briselē, tieši paužot savas intereses;

■ Plānojot jaunus projektus, ir jāiesaista zvejnieki, tādējādi risinot ar zvejniecību saistītās problēmas, kas balstās uz reālām vajadzībām.

Projektu “Vidzemes zvejnieks” paredzēts īstenot līdz 2023. gada 31. maijam, īpaši tajā iesaistot skolu jaunatni, jo nepieciešamība pēc paaudžu nomainas



Deviņdesmitie gadi. Rindā pēc zivim.

pieaug ģeometriskā progresijā. Lai īstenotu izvirzīto mērķi – uzlabot reģionālo politiku, sekmējot Piekrastes zivsaimniecības kopienų attīstību un kultūrvēsturiskā mantojuma aizsardzību un popularizēšanu – vienā domā vienojušies 35 pārstāvji no zvejniecības biedrībām un saimniecībām, nēģu tačiem, ministrijām, pašvaldībām, tūrisma informācijas centriem, muzejiem un kultūras namiem.

## VISA PIEKRASTE – VIENS VIENĪGS MUZEJS

Labi, pieņemsim, ka zvejniecības vēsture jāpēta “uz vietām”- piejūras ciemos, pagastos un pilsētās! Patiesi – piekrastē pa šiem vairāk nekā 30 neatkarības gadiem izdarīts ļoti daudz. Piejūrieši prot pārsteigt. Aizbrauciet kaut vai uz Papes Ķoņu ciemu-tur zvejnieku sētā “Vītolnieki” atrodas Latvijas Etnogrāfiskā muzeja filiāle, kura piedāvā apskatīt senās ēkas, Papes zvejnieku darba rīkus, apģērbus un vairāk nekā tūkstoš gadu vecu vienkoča laivu no ozolkoka. Savukārt “Zvanītājos” interesentus aicina Rucavas tradīciju klubs ar kultūras programmu “Rucavas goda mielasts”, kad galdā tiek celti vārti rāceņi (kartupeļi) ar balto sviestu, siļķi un skābputru. Saimniece Ruta Ķestere skaidro: “Siļķes pērkam ar visām galvām. Pašas tās dīrājam un marinējam, tā sanāk garšīgāk.” Tas, ka kulinārais mantojums ir neatņemama zvejniecības vēstures popularizēšanas sastāvdaļa, labi izprasts visos piejūras krodziņos, kur no senām fotogrāfijām raugās zveji laivās, smeļot reņģes vai darbojoties ar velkamo vadu. Vadu zveja vispār vienubrīd kļūva par piekrastnieku atrakciju – ja jau jūra kļuvusi tik skopa, tad zivju vietā “jākāš” tūristi. Vismaz savs labums. Bernātu “Dzintariņš”



sociālajā tīklā Facebook mundri aicina: “Paņem pauzi! Uzvelc siltāko kapučjaku, omas aditos dūraiņus un cepuri, tos nomītos, bet visērtākos un siltākos zābakus un dodies uz Bernātiem randiņā ar sevi.”

“Ļaujies atmiņām, domām, skumjām, smeldzei, priekam, laimei un jebkam, kas tobrīd tevī notiek! Ļaujies Bernātiem!”

Apcerīgums pie jūras sasaucas ar gadiem krāto pagātnes mantojumu Piekraustes muzejos. Pāvilostā blakus ekspozīcijām muzeja direktore Irina Kurčanova regulāri rīko interaktīvas nodarbes visdažādākajām vecuma grupām. Lūk, 2021. gada nogalē viņa piedāvāja izzinošu pastaigu maršrutu ģimenēm un draugu kompānijām “Pāvilostas nēģa izaicinājums”. Gūstot Valsts Kultūrkapitāla fonda atbalstu, sāka jaunās ekspozīcijas “Saka-Osta-Pāvilosta” koncepcijas izstrāde. Zvejnieku stāsti te allažīņ mijas ar dzintara daudzīnājumu “Dzintara šņabja” degustāciju.

Turpat netālu, Jūrkalnē, pagasta tautas nama 2. stāvā mājvietu radis zemūdens arheologa Voldemāra Raina mūža darbs – “Vētru muzejs”, tā eksponāti atspoguļo dažādos laika posmos jūras dzelmē rastās vērtības. Kad Jūrmalas pilsētas muzejam apmeklētāju atsaucības ziņā nepārspētā ekspozīcija kļuva par “smagu”, jo V. Rainis zināja sava darba vērtību, Jūrkalnes 18. gs. vidū būvētā krogus ēka kļuva par ekspozīcijas “Kuģi dzelmē” vispiemērotāko mājvietu. Leģendārā V. Raina savāktā kolekcija atkal dzīvo!

Kamēr Jūrmalciema steķis vēl arvien brēktin brēc pēc remonta, turpat kāpās 1958. gadā celtajā zivju un zvejas rīku šķūnī durvis vērusi tiklu māja “Piestātne”. Te garus gadus lāpīti tīkli, lasītas zivis, glabātas laivas un murdi. 2019. gadā par Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda līdzekļiem ēka ieguva “otro elpu”, un nu te biedrība “Jūrmalciema valgums” apņēmusies maksimāli saglabāt vietējo kultūras mantojumu, oragnizējot izstādes un meistarklases. Savukārt Nīcas senlietu krātuves vadītāja Vita Vanaga savās dzimtas mājās iekārtojusi ekspozīciju “Jūrmalnieku senatne”, kur lūkojami piekrastnieku sadzīves priekšmeti un zvejnieku amata rīki.

Ticiet vai ne, bet paruna “viss, kas notiek, notiek uz labu” te ir īsti vietā. Varbūt tā būs arī Liepājā, kur vēsturnieks Juris Kriķis savos aktīvās darbības gados pilsētas muzejā vienmēr turējis dzīvu domu par jūrniecības un zvejniecības muzeja izveidi. Pilsētas saimniekiem gan allaž tuvāks bijis autosports, tādēļ vēl jānogaida. Tikmēr Liepājas muzejs ar Daci Kārklu vadībā vienmēr bijis zvejniecības izpētes pusē, un arī pats J. Kriķis mūs vai ik gadu pārsteidz ar pētījumu pirmpublicējumiem:

“Liepāja. Osta gadsimtu griežos” (2019), “Piemares zveji paceļ buras” (2019), “Liepājas zveji abpus ekvatoram” (2021), “Lejaskurzemes zveji kopdarbībā” (2022, projekts). Pēdējā no darbiem autors analizē trīs Dienvidkurzemes zvejnieku kopsaimniecības – “Sarkanā Blāzma” (1949-1969) Jūrmalciemā, “Dzintarjūra” (1948-1978) Pāvilostā un “Boļševiks” (vēlākā “Kursa”) Liepājā. Tas ir pirmais akadēmiskais zvejnieku kolektīvo saimniecību pētījums Latvijā.



To, kas zvejniekam ir jūra, lieliski pamato Liepājas ostas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs, tālbraucējs kapteinis Dainis Eņģelis: “Jūra bija mana mīlestība. 1966. gadā zvejnieku kolhozā “Boļševiks” biju pirmajā praksē uz RB tipa koka kuģīša. Pēc tam man prakse bija uz zvejas kuģa pie kapteiņa Vladimira Einiņa. Viņš bija stingrs, kārtīgs, jūras dulls kapteinis. Es pēc tam paliku tāds pats, jūras dulls. Vandi pa jūru, grāb zivis-tas ir kā narkotikas. Ar jūru ir tāpat kā iekrist azartspēlēs. Cits var no tā izrauties, cits nevar.”

Bagātajā Ventspilī, kur allaž vismaz ziemas mēnešos vienmēr patvērusies vai puse no Latvijas zvejas flotes, rūpīgām rokām, ar radošu prātu kopts Piejūras brīvdabas muzejs. Jau no tā iniciatora, lībiešu vēsturnieka, dzejnieka un gleznotāja Andreja Šulca laikiem. “Smiltnieku” mājās apskatāmi autentiski 19. gadsimta zvejnieku sadzīves priekšmeti, savukārt brīvdabā jūs gaida zvejnieku tīklu būdas, dūmu namiņi, kūpinātavas, klētis. Te izvietota zvejas laivu un Baltijā lielākā enkuru kolekcija.

Tā pa lieliski atjaunoto Ventspils – Kolkas ceļu nonākam “Lībiešu krastā”, kur ik ciems, ik māja vēsta par piekrastnieku dzimtu likločiem. Neaizmirstot par Mazirbes laivu kapsētu un steķiem jūrā, kas noderējuši ne tikai laivu piesiešanai, bet arī jūras mēslu savākšanai. Arī par uzarto pludmali, jo te bija PSRS Rietumu robeža, stingrā režīma teritorija. “Lībiešu krasta” vēstures pētījumos ir atzīmējams vēsturnieces Baibas Šuvcānes un viņas mātes – Valdas Marijas Šuvcānes ieguldījums, jo viņas, Saeimas deputātes Janīnas Kursītes vārdiem runājot, ir izdarījušas daudz vairāk nekā kāds akadēmiskais institūts, lai arī kā to sauktu. Kolkā atvērtais Lībiešu saieta nams un lībiešu tautas nams Mazirbē ir tie lībiešu kultūrvēstures dziļavoti, par kuriem pēdējos gados iestāties ne viens vien dzimtā krasta patriots. Kolkā – Aldis Pinkēns un Jānis Dambītis, Dženeta Marinska savos “Ūšos” un biedrībā “Domesnes”, Ingrīda Štrumfa Ventspils Ordeņa pils muzejā. Šie viedie kurzemnieki kā idejās, tā savos darbos ir pierādījuši, ka jūra un krasts ir vienoti, tāpat kā jūrniecībā – kuģinieki un zvejnieki papildina viens otru, tādēļ jūrniecības vēstures pētniecībai ir jābūt vienotai, nešķirojot, kuram jūra ir ceļš no ostas uz ostu, kuram – visistākais darba lauks, apgūstot dziļmju bagātības.

Latvijas Republikas Zemkopības ministrs Jānis Birznieks 1937. gadā, viesojoties Jūrmalcīemā, teicis: “Mūsu zemes zvejnieku cilts pie Dzintarjūras ir tikpat sena kā latviešu tauta. Šajā darbā nosirmojuši tēvi un dēli. Viņiem pāri gājušas brāzmainas vētras, bet kā latviešu zemnieks savai zemei, tā zvejnieks savai maizes devējai jūrai palicis uzticīgs līdz šai dienai.”

Mūslaikos gribētos vēl pieminēt – kā jūrnieks, tā zvejnieks ir pelnījuši adekvātu attieksmi pret vēsturi. Tādu pagājības gaitu atspoguļojumu, ko akadēmiskā vidē sauc par zinātnisku pētījumu.■





# STARP STATISTIKAS SKAITĻIEM UN DZIRKSTOŠO ĪSTENĪBU

**Kriķis, Juris. Liepājas zvejnieki abpus ekvatoram: Okeāna Zvejas flotes Liepājas bāze skaitļos un faktos, 1964-1985. Salacgrīva: Jāņa Lapsas piemiņas biedrība, 2021. – 160 lpp. (iesējumā)**

Pirms kāda laika, izlasot vēsturnieka, ilggadējā Liepājas muzeja darbinieka Jura Kriķa (1944) manuskriptu par Liepājas okeāna zvejas flotes bāzi, roka sniedzās pēc aculiecinieku liecībām. Par laimi, 2016. gadā izdevniecības „LiePPa” apgādā dienasgaismu ieraudzīja matroža un motorista Anša Kronberga jūras un okeānu piezīmes „Liepājas zvejnieki okeānā” (autoru rakstīšanai neatlaidīgi mudinājusi Latvijas Rakstnieku savienības Liepājas nodaļas vadītāja prozaiķe Sandra Vensko).

Grāmatas ievadā A. Kronbergs sniedz savu skatījumu uz darbavietu, kur nostrādājis 15 gadus: „Okeāna zvejas flotes Liepājas bāze – raugoties no mūsdienas viedokļa – monstros, migrantu pulcēšanās un bāzēšanās vieta! Nevajadzīga ne Latvijai, ne Liepājai! 4500 strādājošie. Tiesa, latviešu starp viņiem – apmēram desmit procenti. Tik pat daudz Latvijas krievvalodīgo, pārējie no citām Padomju Savienības republikām, kur bija viņu oficiālā dzīves vieta. Viņi šeit, Liepājā, vienkārši strādāja, gāja jūrā un zvejoja zivis, jo Okeāna zvejas flotes Liepājas bāze tajā laikā bija milzīgs Vissavienības nozīmes uzņēmums.”

„Liepājas zvejnieki okeānā” sniedz autora skatījumu uz zveju Džordžijas sēklī, pie Kanādas un Marokas krastiem, Ziemeļu un Norvēģu jūrā, pie Peru un Argentīnas, Dānijas un Beļģijas ūdeņos, atpūtas gaitās Kanāriju salās un Roterdamā. Te var uzzināt gan par kapteiņu pirmo palīgu – „poļitruku” – izdarībām, gan sadzīvi kubrikos un mašīnrūmē. Vīru neatņemams pavadonis bija arī poļš, vārdā „Kristāls”.

Tomēr Ansis Kronbergs uz šo Liepājas „monstru” raugās optimistiski, un arī atmiņām ir dzirkstošs konteksts: „Kaut arī bāze oficiāli bija pakļauta Maskavai – PSRS Zivsaimniecības ministrijai, tā atradās Liepājā, tātad Latvija saņēma krietnu daļu ienākuma nodokļa, kā arī sociālo nodokli. Par OZF Liepājas bāzes un toreizējā „Sarkanā metalurga” naudu tika uzcelta jaunā Liepājas slimnīca, tagad Liepājas reģionālā slimnīca. Tā pilnībā tika nokomplektēta ar ārstu, medmāsu, sanitāru un citu nepieciešamo arodu kadriem un pieejama katram sasirgušajam liepājniekam.”

„Borfs” tika likvidēts 2003. gada 5. decembrī un izslēgts no LR uzņēmumu reģistra. Batālījas ap likvidējamo „milzi” ilga garu gadu garumā. Tā 2001. gada 24. janvārī toreizējais Ministru prezidents Andris Bērziņš parakstīja Ministru kabineta rīkojumu Nr. 52 „Par maksātnespējīgā likvidējamā valsts uzņēmuma



„Liepājas okeāna zvejas flotes bāzes valsts uzņēmums” bijušo darbinieku prasījumu apmierināšanu, kurā bija teikts, ka Privatizācijas aģentūrai atļauts no valsts īpašuma privatizācijas ieņēmumiem piešķirt bijušo darbinieku prasījumu apmierināšanai 31 2016,78 latus (191 688,09 lati – darba algas samaksa, 72 503,27 lati – obligātās iemaksas un 47 825,42 lati – iedzīvotāju ienākuma nodoklis).

Pirms tam, 1996. gadā, Liepājas vēstures lappusēs (*liepājniekiem.lv*) rodam atzīmi: „12. septembrī Ziemas ostā no dzelmes tiek izcelts pēdējais Krievijas flotes nogremdētais kuģis. Norit Okeāna zvejas flotes Liepājas bāzes likvidācija. Pagaidām pārdoti 30 procenti no uzņēmuma mantības, bijušajiem darbiniekiem likvidatori ar naudas izmaksāšanu nesteidzas, jo „līdzekļus akumulē, lai pēc likvidācijas visiem sadalītu proporcionāli.”

1997. gada 17. februārī LR Saeima pieņēma vēsturisko lēmumu par Liepājas speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) izveidi. Tas ir laiks, kad atmiņu stāstus sāk šķetināt ne viens vien „borfietis”. 2000. gada 8. novembra laikraksta „Kurzemes Vārds” numurā Pēterim Jaunzemam savās atmiņās daļās kuģu vadītājs Andris Šivars, kurš pēc piespiedu nokāpšanas krastā 20 gadus bijis dispečers Liepājas OZFB.

„Kad peldēju uz Okeāna zvejas flotes Liepājas bāzes un zvejnieku kopsaimniecību tālējūru kuģiem, man nebija tiesību nokāpt krastā. Uz Amerikas kontinentu drīkstēju paskatīties tikai caur dūmaku. Domāju, šī paša iemesla dēļ man nebija lemts iegūt arī augstāko izglītību. Kādu laiku biju iesniedzis savus dokumentus Makarova vārdā nosauktajā jūrskolā, bet pirmajā eksāmenā mani „izšvunkoja” no tās tālākizglītošanās laiviņas ārā. Nācās atgriezties mājās, neko nesasniedzot,” atminas Andris Šivars. Varbūt, kav vainīga „letiņiem” tik raksturīgā radu rakstu vēsture – Andra mātes brālis pēc II pasaules kara emigrējis uz Angliju, dzīvojis tur, bet jūrnīkam jau neviens nekādu izskaidrojumu vīzas neatvēršanai, protams, nav nekad sniedzis.

„Ķibeles ar toreizējās varas iestādēm man gadījās vairākkārt. Laikā, kad strādāju bāzē, „stukači” bija ievērojuši, ka pastiprināti mācos angļu valodu. Loģiski viņiem radies jautājums: kam man tas vajadzīgs, ja vīzu neesmu saņēmis? Tātad skaidra lieta – taisos laisties lapās. Beidzās ar to, ka mani 1974. gadā norakstīja krastā. Tā es kļuva par dispečeru,” – laiku pēc 30 jūrā nostrādātiem gadiem atminas kuģu vadītājs Andris Šivars.

Glūzi cits stāsts ir par Daini Eņģeli, kurš 8 gadus strādājis par Liepājas OZFB ģenerāldirektoru, līdz aizvēris šī lielā uzņēmuma caurlaides vārtus. Savulaik „Jūras Vēstīm” viņš žēlojās, ka apnicis kuģu pircējus vadāt pa pārdodamajiem objektiem, un ka to klāji drīz būšot cauri no pircēju armādu soljiem.

„Kurzemes Vārda” patriarhs Andžils Remess intervijā „Daiņa Eņģeļa izvēle” tvēris jūras romantikas apdvesto vīru plašāk: „Tagad Dainis Eņģelis nenoliedz „lielā rubļa” nozīmi.” („Kurzemes Vārds”, 22.05.2007.)



Latvijas simtgades gadā, kad Liepājas muzejā notikusi tikšanās „Profesija: zvejnieks”, Dainis Eņģelis par situāciju nozarē bijis gana skarbs: „Zvejniecība mirst, un tur neko nevar līdzēt.” Viņš par lielāko problēmu uzskata to, ka vien retais jauniešs izvēlas strādāt par zvejnieku, jo, viņaprāt, tas ir smags darbs un atalgojums esot par zemu.

Kā Liepājas SEZ Hidrogrāfijas grupas vadītājs Dainis Eņģelis devis savu ieguldījumu 1868. gadā uzbūvētās Liepājas ostas bākas atjaunošanā, kas ir pilsētas vizītkarte un nākotnē varētu kalpot kā interesants tūrisma objekts. Tā joprojām pilnvērtīgi veic savu funkciju – raida gaismas signālu diennakts tumšajās stundās 16 jūras jūdžu attālumā.

2005. gadā plašsaziņas līdzekļi vēstīja, ka „pagājušā gada nogalē liepājniekiem tika atvērta apjomīgākā vecās ostmalas labiekārtojuma daļa – virzienā uz jūru atjaunoti vēl 200 metri tirdzniecības kanāla krasta, kas veiksmīgi papildina 2004. gada Latvijas arhitektūras labāko darbu skatē nominācijā „Ainava, dārzs, labiekārtojums, vides dizains” uzvarējušo publiskās telpas projektu „Vecā ostmala un dzintara pulkstenis Liepājā”.

„Pa etepam nojaucot sociālistiskās Okeāna zvejas flotes bāzes nožogojumu (Liepājas mūri), pamazām tiks restaurēts piekrastes rajoniņa ielu tīkls. Kanālmala piedāvās aktīvu un atraktīvu atpūtu maršrutā no tramvaja tilta līdz pat loču tornim,” priecājas vietnes „A40” autori (15.03.2005.). Nu tas jau ir noticis!■

Gints Šimanis



# JĀNIS KOSĪTIS ATMINAS KUIVIŽU “ENKURU”

**Kositis, Jānis. Mirkļi un gadi. Kosišu dzimta. Rīgā: Antava, 2021. – 296 lpp. (iesējumā)**

“1964. gada pavasarī man tika piedāvāts iet strādāt par Kuivižu zvejnieku kolhoza “Enkurs” Valdes priekšsēdētāju. Piedāvājumam piekritu, un janvāra beigās tiku ievēlēts šajā amatā. Jau februārī pārcēlāmies uz Kuivižiem, uz “Rāvu” mājām. [..]

Par “Enkura” priekšsēdētāju nostrādāju septiņus gadus-līdz 1971. gada janvārim. Šos gadus uzskatu par visauglīgākajiem un raženākajiem savā mūžā. Ar kuivižniekiem ātri atradu kopīgu valodu, darbs mums veicās, kolhozs gāja uz augšu, visus saimnieciskos, zvejniecības, sadzīves jautājumus risināju veiksmīgi- strādāju no visas sirds, “-tā savu apjomīgo grāmatu par Kosišu dzimtu aizsāk Jānis Kosītis, kura darba gaitas ilgus pēckara gadus ir saistītas ar Limbažu pusi un Vidzemes jūrmalu. Dzimis 1933. gadā Saulkrastu pusē, grāmatas autors labi iepazīs piekrastnieku dzīvi un zvejnieku darbu.

Arī Kuivižos Jānim Kosītim izveidojās lieliskas attiecības ar senajām zvejnieku dzimtām – Tazāniem, Tomsoniem, Krūmiņiem, Līdakiem un Skujām. Pie Krišupītes pat tika būvēti mazie liča zvejas kuģiši, savukārt darbam Atlantijā “Enkurs” iepirka lielos ekspedīcijas kuģus. J. Kosītis 1965. gada rudenī pats devies reisā uz Ziemeļjūru, lai apmeklētu savus zvejniekus. “Piedzīvoju tur krietnas vētras, taču uzzināju, ka jūru varu izturēt arī tādu, un tā man ļoti patik un vilina.”

Tomēr kā skumja stīga cauri atmiņām vijas bezspēcība cīnīties par “Enkura” patstāvību: “60. gadu beigās arvien biežāk tika cilāts jautājums par “Enkura” pievienošanu kaimiņu zvejnieku kolhozam “Brīvais vilnis”. [..]

Kuivižu “Enkurs”, kaut arī ļoti stiprs un bagāts kolhozs, kaut arī manai sirdij ļoti mīļš un tuvs, tomēr bija ļoti mazs kolhoziņš – gan pēc nozvejas plāna, gan teritorijas, gan zvejnieku skaita ziņā. Es sapratu, ka, kolhoziem apvienojoties, manu “Enkuru” Salacgrīvas “Brīvais vilnis” aprīs bez kādas piepūles un viss manis celtais un sarūpētais pazudīs bez miņas kopējā katlā. Jutu, ka apvienošana būs arī traģēdija daudzām kuivižnieku ģimenēm un pašu Kuivižu kā centra atbilstībai, taču darīt neko nevarēju.”

Tā J. Kosītis 37 vecumā aizbrauc no Kuivižiem, atstādams “Enkuru” tālbraucējam kapteinim Gunāram Saltajam, kurš 1974. gadā pabeidz tā pievienošanu “Brīvajam vilnim”. Tomēr bijušais “Enkura” priekšsēdētājs 90. gados vēlas redzēt savu kādreizējo darba vietu: “Pagāja vairāki gadi kopš es iedrošinājos



aizbraukt uz Kuivižiem paskatīties, kā tur tagad dzīvo kuivižnieki un kā izskatās vieta, kur esmu atstājis daļu no savas sirds un kam veltījis sava mūža labākos gadus.

Pavērojot Kuivižus, tos bija grūti salīdzināt ar "Enkura" laikiem. Daudzviet jutās pamestība. Manī radās rūgtums. Visnepatīkamākās atmiņas man palika, kad pustukšajā kantora ēkā es, ieskatoties savā bijušajā kabinetā, redzēju, ka tu tagad darbojas veikals. Man pietika. Vairāk es pa Kuivižiem nestaigāju. Man gribējās savās atmiņās Kuivižus saglabāt tādus, kādi tie bija "Enkura" gadoskaistus uz ziedošus."

Tiesa, vēlāk, 2018. gadā rakstītajās rindās J. Kosītis priecājas, ka Kuivižu ostā atkal ienāk zvejas laivas un kuģi, ka te pietāj jahtas un spēkus iespējams atgūt atpūtas kompleksā. Arī zivju apstrāde atgriezusies, un autors no sirds vēlas: "Lai kuivižniekiem veicas viņu centienos piecelties pēc kritiena, spodrināt Kuivižu vārdu un padarīt to skanīgu visā Latvijā!"

"Enkura" laiki. Kādi tie bija?

Ar interesi izsekoju J. Kosīša atziņām par zvejnieku arteļa (tā būtu precīzāk!) "Enkurs" dzīvi un darba ritmu viņa vadībā – kā pats priekšsēdētājs to tvēris un atmiņās aprakstījis.

Vispirms jāteic, ka mani kā kuivižnieku priecē tā J. Kosīša mīlestība un cieņa pret ļaudīm Rīgas-Tallinas šosejas 103.-109. kilometrā (toreiz!), kas jūtama ikdienas aprakstos un paveiktā vērtējumos. Soli pa solim viņš izstaigā "Enkura" teritoriju, atzinīgus vārdus veltot nozaru vadītājiem. Te pamanu ostas kapteiņa, Krišjāņa Valdemāra Jūrskolas absolventa, Aleksandra Virzas vārdu, zivju kūpinātavas vadītāju, tehnoloģi Dailu Titu, laivu būves meistarū Uldi Līdaku, sagādnieku Imantu Zīraku un daudzus citus, kuri cēla un stiprināja "Enkuru". Autors apraksta senās zvejnieku dzimtas, uzteic pašaizliedzīgo dārznieku Gunti Bērziņu un viņa lieliski audzētās krāšņās rozes, labus vārdus veltot lauksaimniecības brigādei un tās vadītājai Gaidai Bibei, arteļa šoferiem Jānim un Oskaram Viļļām, Alfrēdam Mendziņam, Nikolajam un Konstantīnam Maļceviem un Zigurdam Kalniņam, kurš uz sava "ZIL" kabīnes vēl ilgi neļāva aizkrāsot skaisto "Enkura" emblēmu. Atmiņu stāstu izdevis Jāņa Kosīša mazdēls, jurists un uzņēmējs, Kristaps Kosītis, un šīs grāmatas klajā nākšana sildīs daudzu kuivižnieku sirdis Krišupītes krastos.■

Gints Šimanis



# JŪRAS SPĒKU DAUDZINĀJUMS ATMIŅĀS

**Grinšteins, Māris. Ar sapni par kuģiem. Tukums: autora izdevums, 2020. – 88 lpp. (brošēta)**

Ir vīri no Latvijas Jūras Spēku atjaunotnes laika, kuri kā spilgtas personības paliek mūsu atmiņā, it īpaši domājot par Latvijas Kara flotes simts gadiem. Viens no viņiem neapšaubāmi ir Māris Grinšteins (1938), kurš kā kuģu būves speciālists piedalījās kā Satiksmes ministrijas, tā Jūras lietu ministrijas administrācijas izveidē, līdz 1994. gadā turpināja likt lietā savu jūras skartā pieredzi LR Jūras spēku štābā, dienesta gaitas pabeidzot kā atvaļināts komandlietnants, akadēmiskajā izaugsmē – inženierzinātņu maģistrs.

1993. gada maijā M. Grinšteins kā Jūras lietu ministrijas galvenais speciālists dalās savā redzējumā par kuģu būvi un remontu atjaunotajā Latvijas Republikā: “Īpaši jārunā par bijušās PSRS (Krievijas) kara kuģu remontrūpniecām. Šīs rūpnīcas joprojām saistītas ar Krievijas kara floti un galvenokārt nodarbojas ar kara kuģu un to mehānismu remontēšanu. Tiek risinātas sarunas par šo rūpnīcu pāriešanu Latvijas Republikas īpašumā, veidojot statūsabiedrību tipa kopuzņēmumus. Atkarībā no partneriem iespējami dažādi risinājuma varianti. Šādi uzņēmumi ir Bolderājā un Liepājā.” (Latvijas Jūrnieceības gadagrāmata 1993).

Jau tā paša gada 3. decembrī M. Grinšteins pieņem LR Jūras spēku pārvaldes priekšnieka, jūras kapteiņa Gaida Andreja Zeibota uzaicinājumu pāriet darbā uz Jūras spēku pārvaldi. Tā viņš nonāk lielisku kolēģu kolektīvā – kopā ar G. A. Zeibotu te strādā komandkapteiņi Jānis Mauriņš un Jānis Ādamsons, kapteiņlietinanti Ingus Vizulis un Juris Mūrnieks. Par to, kā gājis šais trauksmainajos gados, varam lasīt M. Grinšteina atmiņu grāmatā, kas nosaukta bezgala romantiski “Ar sapni par kuģiem”. Tā jau ir autora trešā lielpublikācija, pirms tam izdotas grāmatas “Gaidi mani atkal mājās” (2012) un “Vēstures līkločos” (2015).

Paralēli administratīvajam darbam Pārvaldē un daudzajiem komandējumiem, M. Grinšteins rosīgi darbojies jūrnieceības terminoloģijas izkopšanā, pēc savas iniciatīvas izstrādājot “Latviešu – angļu – krievu jūrnieceības tehniskās terminoloģijas vārdnīcu” (1995). Līdz pat atvaļināšanai no Jūras spēkiem, 1997. gada 10. decembrī, grāmatas autors aktīvi sadarbojas ar kolēģiem Vācijā, izmantojot savas lielsikās vācu valodas zināšanas. Daudzkārt būs Neištātē, Ķīlē, Libekā, Flintsburgā, Rostokā, kā arī Volgastē, kur modernizēja “condor” tipa kuģus. Līdz pat 2000. gadam M. Grinšteins strādājis Jūras Spēku štābā atvaļinātā virsnieka (ierēdņa) statustā. 2006. gadā izdevniecībā “Avots” nāca klajā viņa “Jūrnieceības tehniskās terminoloģijas” 2., papildinātais izdevums.





## NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

M. Grinšteins darbotiesgribu jūras lietās apliecinājis arī Latviešu Virsnieku apvienībā, un var teikt, ka viņš ir viens no tiem inteligentajiem jūras virsniekiem, par kuriem droši var apgalvot – ciena dāmas, dejo polonēzi un prot spēlēt klavieres uz īstajiem taustiņiem visa mūža garumā.■

Gints Šimanis



# IMSC PASĀKUMS ĢIMENES VĒRTĪBU STIPRINĀŠANAI

**No 23. līdz 27. jūnijam Ventspilī norisinājās Starptautiskās Jūrniecības sporta savienības (*International Maritime Sport Community – IMSC*) organizēts pasākums jūrniecības nozares darbinieku ģimenēm. Tā mērķis bija piedāvāt alternatīvu iespēju svētku svinēšanai ģimenes lokā, iesaistoties dažādās sporta aktivitātēs un izklaides pasākumos.**

**IMSC rikoto pasākumu finansiāli atbalstīja Sabiedrības integrācijas fonds no piešķirtajiem Latvijas valsts budžeta līdzekļiem, projekta partneris un informatīvais atbalstītājs – Latvijas Jūrniecības savienība.**



Pasākums bija organizēts, ievērojot Covid-19 pandēmijas dēļ noteiktos ierobežojumus. Katra ģimene pati rūpējās par dzīvošanu un ēšanu atbilstoši savām vēlmēm, bet pasākuma organizatori nodrošināja bezmaksas sporta aktivitātes dažādiem fiziskās sagatavotības līmeņiem un dažādām vecuma grupām, lai katra ģimene atrastu sev piemērotākās nodarbības. Tāpat dalībnieki varēja bez maksas izklaidēties Ventspils Pludmales akvaparkā un Piedzīvojumu parkā, izmantot velonomas pakalpojumus un citas iespējas interesantai laika pavadīšanai.

## IKVIENS VARĒJA ATRAST SEV PIEMĒROTĀKO

Par Ventspilī pieredzēto stāsta Jānis Dobris, Latvijas Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektors: “Mūsu ģimenei šis piedāvājums šķita ļoti vilinošs tieši tādēļ, ka sapratām – kovida ierobežojumu dēļ Jāņu svinēšana tradicionālā veidā šogad nevarēs notikt, tādēļ ir labi, ja tiek piedāvāta alternatīva, kurā varam iesaistīties kopā ar bērniem. Turklāt mēs jau sen bijām iecerējuši doties uz Ventspilī atpūties, tikai līdz šim tā arī nebija sanācis. Es un mana sieva Elīna, mēs abi esam aktīvi un atvērti dažādiem piedāvājumiem.”





Jānis atzīst, ka viņu pārsteidzis tas, cik labi pasākums bijis organizēts. “Es saprotu, ka organizatoriem noteikti bija ļoti grūti, it īpaši, ņemot vērā visus ierobežojumus. Taču viss bija līdz sākumiem pārdomāts un saplānots. Dalībnieki visu laiku telefonos saņēma informāciju un atgādinājumus par to, kur kas notiek, kurā brīdī kur jābūt. Tajā pašā laikā viss bija ļoti brīvi, nekas nebija uzspiests, acīmredzot rīkotāji bija rēķinājušies ar to, ka piedalās arī ģimenes ar maziem bērniem, bērni nogurst, un tad ģimene var nolemt kādā iepriekš plānotā aktivitātē nepiedalīties. Savukārt ļoti aktīvajiem bija iespēja sevi nodarbināt faktiski visu laiku visas piecas dienas. No rītiem varēja izvēlēties – piedalīties fizioterapijas vingrošanā vai skriešanas treniņos, atsevišķi treniņi bija bērniem. Pēc tam varēja spēlēt tenisu sporta centrā. Pa dienu bija dažādas aktivitātes, un viss bija saplānots tā, lai nekur nenotiktu liela pulcēšanās. Vakaros varēja izvēlēties pludmales volejbolu vai Latīņamerikas dejas. Galvenais, ka katrs noteikti varēja atrast kaut ko tieši sev, arī cilvēki, kuri ikdienā nav īpaši sportiski aktīvi. Mēs izmēģinājām visu ko, vienu dienu tādus treniņus, otru citus, arī bērni cītīgi trenējās!”

Bērni bijuši sajūsmā pilnīgi par visām aktivitātēm, kurās ģimene iesaistījās, atceras Jānis. “Piemēram, velonomā mēs izvēlējāmies divriteni ar piekabīti bērniem, jo mājās arī daudz braucam ar velosipēdiem, bet tad izmantojam bērnu sēdeklišus. Piekabīte – tas bija kaut kas citāds un interesantāks! Izbraucām un apskatījām daudzas vietas Ventspilī. Riteņi bija iedoti uz sešām stundām – dari, ko gribi! Tas jau ir mazliet cits stāsts, bet Ventspils ir pilsēta, kas nebeidz pārsteigt labā nozīmē. Braucot ar velosipēdu, nebija nevienas vietas, kur nevarētu uzbraukt apmališu dēļ. Rīgā tā nav. Dzīvojot Ventspilī piecas dienas un pārvietojoties pa pilsētu gan ar mašīnu, gan kājām, gan velosipēdiem, neredzējām nevienu bedri! Ļoti sakopta pilsēta.”



Jānis atzīst, ka apbrīno cilvēkus, kuri kā brīvprātīgie iesaistījušies šajā pasākumā, viņu darbu un pozitīvo attieksmi. "Man šķiet, var gūt iedvesmu no šiem cilvēkiem, kuri gūst gandarījumu, sagādājot prieku citiem. Šis pasākums bija ļoti pozitīvs, mēs jutāmies pieņemti un piederīgi. Varbūt tas arī tādēļ, ka visi esam saistīti ar jūrniecību. Katrā ziņā gribu ieteikt visiem kolēģiem nākamgad un citus gadus izmantot šo kolosālo iespēju! Zinu, ka šādu nometni IMSC



rīko jau ceturto reizi, mēs gan piedalījāmies pirmo reizi, taču ceru, ka nedējo. IMSC rīko arī dažādus citus pasākumus, gan turnīrus un sacensības, gan regulārus treniņus visa gada garumā, piemēram, volejbola treniņus. Noteikti vajag sekot informācijai un atrast kaut ko sev interesantu!"

## BRĪVPRĀTĪGAIS DARBS SNIEDZ GANDARĪJUMU

Darja Zdaņeviča IMSC pasākumā Ventspilī pirmo reizi piedalījās kā brīvprātīgā. "Mani uzrunāja jau tad, kad tika gatavots projekta "Ģimenei draudzīga vides veidošana" pieteikums Sabiedrības integrācijas fondam. Padomāju un sapratu, ka gribu iesaistīties un palīdzēt, ja reiz man ir gan laiks, gan vēlme to darīt. Gatavojot projektu, mēs apzinājāmies, ka pašreizējā situācijā jūrniecības nozarē strādājošo ģimenēm nav viegli, nereti īsāks ir laiks, ko ģimenes var pavadīt kopā, tādēļ ir svarīgi, lai šis laiks tiktu izmantots pilnvērtīgi. Tieši ģimenes bija mūsu mērķa grupa. Mums bija svarīgi nodrošināt, lai pasākumā visiem būtu interesanti, lai būtu aktivitātes visiem vecumiem un tai pašā laikā ģimene pavadītu laiku kopā. Centāmies nodarbināt bērnus laikā, kad vecāki sporto vai atpūšas, un, protams, bija arī daudz aktivitāšu vecākiem kopā ar bērniem."

Nenoliedzami, Covid-19 dēļ noteikti ierobežojumi bija papildu izaicinājums organizatoriem. "Plānojam visu tā, lai sporta nodarbībās, kuras visas notika ārā, vienlaikus nebūtu vairāk par 20 cilvēkiem. Uz izklaides pasākumiem katra



ģimene gāja atbilstoši nosacījumiem – kā viena mājsaimniecība. Visur priekšā bija saraksti ar norādēm, kurā brīdī kurai ģimenei kur jāierodas, un dalībnieki to arī ievēroja. Mūsu cilvēki nekur nedrūzmējās, baros nestaigāja. Ļoti veiksmīga bija sadarbība gan ar Pludmales akvaparku, gan Piedzīvojumu parku, pārvaldnieki palīdzēja izdomāt, kā būtu labāk. Piemēram, Pludmales

akvaparkā pasākuma dalībniekus ievada pa atsevišķu ieeju, par viņiem jau bija samaksāts, tāpēc nebija jāstāv rindā pēc biļetēm. Bija lietas, ko bijām iecerējuši, bet neizdevās noorganizēt, piemēram, slidotava. Taču patiesībā aktivitāšu bija pietiekami, varbūt vairāk pat būtu par daudz,” skaidro Darja.

Pavisam pasākumā piedalījās 76 dalībnieki – 25 ģimenes, 34 bērni, ieskaitot pašus mazākos. “Gatavošanās procesā bažījāmies, vai nebūs pārāk maz dalībnieku, taču interese bija pietiekami liela. Mums gan nācās atteikties dažiem, kam tieši šajā laikā bija noteikta pašizolācija, jo drošība šoreiz bija mūsu galvenā prioritāte. Gatavošanās procesā grūtākais bija tas, ka ilgi nezinājām, vai saņemsim finansējumu no Sabiedrības integrācijas fonda. Ja mēs to nesaņemtu, tad nebūtu visas bezmaksas atpūtas iespējas, paliktu tikai sporta nodarbības, ko mēs paši vadījām. Ziņu, ka finansējums piešķirts, saņēmām 30. aprīlī, bet vēl līdz 14. jūnijam nezinājām, kuri aktivitāšu centri strādās un varēs uzņemt apmeklētājus. Taču šķiet, ka viss labi izdevās, un prieks, ka dalībnieki bija apmierināti!” uzsver Darja.

Darja ir jūrnieka sieva, ģimenē aug divi bērni – meitai astoņi, dēlam trīs gadi. IMSC piedāvātajās aktivitātēs Darja iesaistījusi kopš 2018. gada, regulāri apmeklējot volejbola treniņus. Arī daudzi viņas paziņas izmanto iespējas, ko piedāvā IMSC. “Tas ir kolektīvs, kurā es jūtos ļoti labi! Laikam jau Aleksejs Bogdaņecs, kurš vada IMSC darbu, redzēja, ka esmu gatava iesaistīties arī organizēšanas procesā, ja reiz man to piedāvāja. Man patīk iesaistīties brīvprātīgajā darbā. Mēs ar meitu reizēm dodamies uz dzīvnieku patversmi “Ulubele”, lai palīdzētu, un es redzu, ka arī bērns ir sapratis brīvprātīgā darba jēgu un gandarījumu, ko tas dod. Ventspilī mēs ar meitu ieradāmies jau laikus, vīrs ar dēlu atbrauca vēlāk. Darba bija daudz, es vadīju nodarbības un treniņus bērniem, taču atlika laiks arī savai ģimenei, un visi bijām apmierināti. Gribētos pateikt lielu paldies visiem brīnišķīgiem pasākuma dalībniekiem, milzīga pateicība Sabiedrības integrācijas fondam un arī Latvijas Jūrniecības savienībai, kas bija mūsu informatīvais atbalstītājs un nodrošināja informācijas izplatīšanu un atspoguļošanu,” saka Darja.■



# “ALĢES” VIENO ZVEJNIEKU PAAUDZES KUIVIŽOS

**Latvijas Radio žurnāliste Daina Zalamane jau kuro gadu veido patriotisko raidījumu ciklu “Stiprie stāsti”. Kādā no kārtējam pārraidēm ēterā izskanēja intervija “Pie piekrastes zvejnieka Jāņa Krūmiņa Salacgrīvas novada Kuivižos”.**

## IET JŪRĀ – TAS IR MŪSU DZĪVESVEIDS

Jānis Krūmiņš seniors ir zvejnieks jau trešajā paaudzē. Padomju gados bijis kuģu kapteinis, bet tagad kopā ar dēlu un mazdēlu izveidojuši uzņēmumu “Alģes-1”, kas nes dzimto māju vārdu Randu pļavās. Viņiem pieder divas lielākas un trīs airu laivas, tomēr zivju zvejošanas sezona kļūst arvien īsāka un zivju arvien mazāk. Jānis katru pavasari lielajā reņģu smelšanas laikā ņem līdzī zvejā arī tūristus un vāra reņģu zupu, ar paša zvejojām reņģēm apdāvinot arī Reņģu festivāla viesus Salacgrīvā.

Jānis saka: “Es pie ūdens tuos, man patīk! Ne reizi neesmu gājis jūrā ar piespiešanos.”

No mazotnes tīrijis tēvam tīklus, žāvējis un lāpījis zvejas rīkus, Jānis Krūmiņš jūrai ir uzticīgs visu mūžu. Tēvs “Alģēs” vienmēr teicis – tikko pavasarī ledus pazūd, ir jāiet jūrā mest tīklus. Katram piekrastniekam te tradicionāli ir sava zvejas vieta jeb robs, un tas vienmēr ticis ļoti ievērots. Bijis arī noteikts, ka līdz pirmajiem pavasara beigu gala pūtieniem – 4. un 5. jūnijam – visiem tīkliem







jābūt jūrā, lai tur lūst vai plīst! Un tad jau arī nāca tie lielie Jāņu laši, tādi 10–15 kilogramus smagi. Pats Jānis kopā ar brāli Juri sāka iet jūrā līdzī tēvam piecu vai sešu gadu vecumā, kad laivas bija striķētas ar reņģēm un mazajiem puikām rokas gar laivas malu vilkās pa jūru. Kad tēvs piegājis pie Salacgrīvas zivju fabrikas reņģu

ģu sūkņa nodot lomu, puikas braukuši mājās, jo laiva pēc iztukšošanas vēlreiz gājusi selgā – tik daudz reņģu tolaik esot bijis!

1956. gadā tēvam laivā vajadzējis palīga, un Jānis, 11. klasi pabeidzis, jau sāka tā pa nopietnam iet selgā. Rudeņos reņģe nāca Tursa kalnā, tā ir tāda vieta jūrā starp Kuivižiem un Ainažiem, kas nokristīta, pateicoties igauņu valodā izrunātai mūsu pašu mencai. Reņģes veda krastā, bēra uz glīti nopļautas pļaviņas, pārslasīja un saldūdenī vēlreiz nomazgāja, un tad sālija ziemai 120–200 litru lielās mucās. Un tad ar tām lielajām ozolkoka mucām reņģes no Kuivižiem veda uz iekšzemi – uz Gulbeni, Alūksni, Valmieru, Rūjienu un Smilteni. Tēvs tirgoja, arī Krūmiņ' Hugo brauca, un tad tos zirdziņus pūtināja pie krogiem, kur veči ieņēma piņģerotu, pārgulēja nakti un brauca tālāk.

### **KAD ZUŠI IENĀK RANDU PĻAVĀS**

Par zušiem ir īpašs stāsts. Iztēlosimies, ka no putnu torņa Randu pļavās mēs vērojam piekrasti. Tā ieiet jūrā – te ir tādas mazas lagūnas, ko no lielās jūras piesedz smilšu strēles un ko vietējie sauc par lieti. Tad nu tie zuši nāca no jūras iekšā un tais lagūnās burtiski ganījās. Jānis atceras, ka ar kabām cēla zušus augšā, un ar brāli Juri viņi vai katru dienu pa kādam zutim atnesa mammai pusdienām. Bija arī reizes, kad maiss pilns – kādi 5–30 kilogrami zušu, prieks, kur tu rodies!

Vēlāk, kad jau braucis zvejnieku artelī "Enkurs" par kuģa kapteini, Jānis apjautis, ka viņa veiksmei ir arī īpašs stāsts: "Kad tu ej jūrā, tevi kāds vada. Cik reižu tā ir bijis – kāda balss man saka, ka vēl jāpabrauc uz priekšu, ka jāiet vēl tālāk selgā. Un ir, fortūna uzsmaida – nāk liels zivju bars, tu esi tam viducī, un dienas plāns izpildīts ar vienu iemetienu. Trīsarpus tonnas, un tad jau ar nākamā trālējuma kopā atved krastā vairāk nekā septiņas tonnas tās smukās reņģes un brētliņas."



Uz tālākām un lielākām jūrām gan neesot gribējis braukt: "To nau-diņu var nopelnīt tepat. Re, dēlam palīdzēju māju uzbūvēt. Bet bija jāstrādā, nopietni jāstrādā!"

Jānis kopā ar dēlu un mazdēlu ar mazajām laivām zvejo gar piekrasti, ar lielākām iet pie stāvada. Zvejnieks domīgi saka: "Tā zivs jau



ir jāmeklē, jāzvejo tur, kur tā ir. Ar stāvadiem reņģi var nozvejot tikai tad, kad tā nāk tuvāk krastam uz nārstu. Kad tīklu sezona beidzas, var iemest kādu murdiņu, bet laši un taimiņi ir jālaiž vaļā. Parasti jau marta beigās ieliek kādu stāvadu reņģei, bet, kad uzsilst ūdens, nāk arī vēja zivis. Taču zušus gan reti kad redz. Es šosezon tikai vienu esmu noķēris. Butēm šitā grunts nepatīk, te ir pārāk akmeņains jūras dibens.

Zivju ar katru gadu paliek arvien mazāk. Mans viedoklis – lauksaimnieki tagad tā indē laukus, ka visa tā žampa nāk jūrā un to katastrofāli piesārņo. Arī apaļais jūras grundulis dara savu posta darbu. Zvana veči no Kurzemes un saka: man ir tonna jūras grunduļu un dažas kastes reņģu. Tas jūras grundulis taču apēd visus reņģu ikrus. Kaviārs ir tik garšīgs! Vienīgais īstais jūras sanitārs ir asaris – tas ēd tos mazos jūras grunduļus, ka šņakst vien. Jūras grunduļi taču mums nāk iekšā pat Salacā līdz pirmajam nēģu tacim, ēd vimbu ikrus un gata-vojas pielikt punktu visai mūsu tradicionālajai zvejai."

Jānis Krūmiņš ir skarbs un atklāts: "Tagad Kuivižos ir daži zvejnieki, savulaik "Enkura" gados bija trīs piekrastnieku brigādes. No zvejas vien vairs izdzīvot nevar. Dēls Māris ņemas ar mašīnām, un tā piekrastes zveja pēdējos gados ir pārvērtusies par tādu kā vaļasprieku. Visi mani draugi, kuri te būvē kādu mājiņu, pamatā strādā kaut kur Īrijā, Anglijā, Vācijā vai citur. Mēs, iezemieši, knapi varam savilkt galus kopā. Tie nozvejas limiti ļauj zvejojot tikai īsu laiku, no Zvejniekciema līdz Ainažiem, kad piecsimt tonnas ir noķertas, tad mums uzreiz jūra ir ciet."

Jāpiebilst, ka seniors Jānis Krūmiņš saņēmis gandarījumu nominācijā "Salacgrīvas novada gada uzņēmējs 2016" zivsaimniecības nozarē. Savukārt LR Zemkopības ministrijas balvu "Lielais loms" nominācijā "Jauns un daudzsološs nozarē" 2021. gada beigās saņēma Jānis Krūmiņš juniors.■



## “INTERREG” PROGRAMMAS 2021–2027

2021. gadā norisinājās Eiropas Savienības Kohēzijas politikas Eiropas teritoriālās sadarbības (“Interreg”) programmu 2021.–2027. gadam sagatavošana un apstiprināšana. Līdz ar likuma pieņemšanu Saeimā Ministru kabinetam tika uzdots izstrādāt noteikumus, lai izveidotu normatīvo bāzi “Interreg” programmu efektīvai, caurskatāmai un finanšu vadības principiem atbilstoši vadībai Latvijā. 2021.–2027. gadā Latvijā tiks īstenota “Interreg” Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programma, “Interreg Europe”, “URBACT IV” un “ESPO 2030” starpreģionu sadarbības programmas, kā arī “INTERACT IV” programma, kas vērsta uz teritoriālās sadarbības programmu labu pārvaldību. Eiropas teritoriālā sadarbība veicina harmonisku ekonomisko, sociālo un teritoriālo attīstību visos Eiropas Savienības reģionos.■

## JŪRAS AUGSTĀKĀ BANGA

Biedrība “Baltijas krasti” sāk projektu “Augstākās bangas robežlīnijas un tās riska zonas noteikšana un apsaimniekošana jūras krasta joslā”. Projekta ietvaros plānots noteikt augstākās bangas robežlīniju, balstoties uz iepriekš izstrādāto metodoloģiju, un piedāvāt priekšlikumus vides politikas dokumentu pilnveidei.

Robežlīniju plānots noteikt, izmantojot 2,5 metru absolūtā augstuma atzīmi virs jūras līmeņa, kā arī dabā analizējot izņēmuma gadījumu zonas, piemēram, upju grīvas vai mākslīgi nostiprinātus krastus. Tiks veidotas tematiskās kartes, kas atspoguļos augstākās bangas robežlīnijas noteikšanu dažādās krasta teritorijās. Vienlaikus tiks skatīts arī augstākās bangas robežlīnijas juridiskais konteksts un izstrādāti ieteikumi apsaimniekošanas darbībām augstākās bangas robežlīnijas zonā.

Pašlaik jūras krastā atrodas vairāk nekā 100 īpašumu, un krasta mainīgums tiešā veidā ietekmē šos īpašniekus, jo iespējama jaunu piekrastes teritoriju nonākšana valsts īpašumā. Krasta erozijai attīstoties, paredzēts, ka augstākās bangas robežlīnija būs jāatjauno vismaz reizi 10 gados, lai precizētu valstij piederošā krasta robežas.

Projekts tiks veikts līguma ietvaros, kas noslēgts starp Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju kā pasūtītāju un biedrību “Baltijas krasti” kā izpildītāju, un tiks finansēts budžeta programmas “Vides aizsardzības fonds un iemaksas starptautiskajās organizācijās” apakšprogrammas “Vides aizsardzības projekti” vadlīnijas “Multisektoriālie projekti” aktivitātes “Sadarbības projekti vides politikas veidošanai un īstenošanai” ietvaros.■





ar iepakojuma un vienreiz lietojamo plastmasas materiālu patēriņa pieaugumu. Tomēr to nevar uzskatīt par attaisnojumu vienaldzībai, tādēļ arvien lielāka loma centienos uzlabot situāciju piekrastē būs gan preventīvajām rīcībām, ierobežojot vienreiz lietojamo materiālu apriti piekrastes zonās, gan arī apsaimniekošanas un labiekārtojuma iniciatīvu saprātīgai un noslodzei atbilstoši plānošanai un īstenošanai. Ja attiecībā uz pirmo jautājumu cerības vieš gan depozīta sistēma, gan ES likumdošanas iniciatīvas, tad otrajā jautājumā pēdējo trīs četru gadu laikā situācija piekrastē diemžēl nav uzlabojusies," tā šābrīža situāciju komentē Vides izglītības fonda un kampaņas "Mana jūra" vadītājs Jānis Ulme.

Jūru piesārņojošo atkritumu monitoringu rezultāti nav bijuši iepriecinoši – vidēji uz 100 metriem piekrastē tiek atrastas 266 atkritumu vienības, kas ir jauns Latvijas piekrastes piesārņotības rekords.

Kopumā lielākie piesārņotāji joprojām ir dažādi grūti identificējami plastmasas izstrādājumi, kas nu jau veido 29% no visiem atkritumiem piekrastē, seko plastmasas maisiņi – 12%. Satraucoša ir arī kopējā plastmasas atkritumu īpatsvara palielināšanās: pirms desmit gadiem plastmasas atkritumi (26 plastmasas veidi) veidoja apmēram 50% no kopējā atkritumu apjoma, bet šogad jau 66%. 2020. gadā Eiropas Savienības ietvaros tika panākta vienošanās par laba vides stāvokļa mērķi piekrastē – 20 atkritumu vienības uz 100 metriem, lai situāciju vērtētu kā labu. Vairākas pludmales Latvijā tuvojas ES noteiktajam mērķim. Tīrākā pludmale šogad ir Abrugciemā (48 atkritumu vienības uz 100 metriem), seko Mazirbe un Miķeļtornis (pa 59 vienībām). Līdzīgā situācijā ir Lauču akmens (60 vienības), tālāk ierindojas Engures centra pludmale, Pūrciems, Ziemepe un Tūja – šajās pludmalēs atkritumu vienības nepārsniedz 100 uz 100 metriem. Pēdējo trīs gadu laikā šādu nosacīti tīru pludmaļu skaits Latvijas piekrastē ir sarucis no četrpadsmit līdz astoņām. Diezgan dramatiska situācija ir Liepājas Karostas pludmalē, kurā atkritumu vienību skaits uz 100 metriem ir 1587. Netīrāko pludmaļu sarakstā ierindojusies arī Daugavgrīvas pludmale (976 vienības), Liepājas centra pludmale (682 vienības), Vecāķi (591 vienība). Tālāk seko Apšuciems, Liepājas dienvidrietumu pludmale, Klapkalnciems, Gaujas ieteka, Jūrmalas Lielupes pludmale, Pāvilsta, Jūrmalas Majoru peldvieta – šajās pludmalēs atkritumu vienību skaits uz 100 metriem ir 300 un vairāk. Septiņpadsmit no 43 apsekotajām pludmalēm 2021. gadā atkritumu noslodze uz 100 metriem bija lielāka par 200 atkritumu vienībām, kas iezīmē turpmāku situācijas pasliktināšanos.

"Mana jūra" dalībnieki 2021. gadā veica jūru piesārņojošo atkritumu monitoringus 43 izvēlētās piekrastes vietās, apsekojot 100 metru garu posmu no jūras līdz pirmajai stabilajai veģetācijai. Monitoringi notiek saskaņā ar ANO Vides programmas (UNEP) izstrādātajām vadlīnijām, nodrošinot iespēju ilgtermiņā salīdzināt datus un konstatēt piesārņojuma iemeslus. ■



## CILVĒKI NESAUDZĒ KRASTA KĀPU AIZSARGJOSLU UN PLUDMALI

Valsts vides dienesta (VVD) vides inspektori šogad arvien biežāk saskaras ar dažādiem pārkāpumiem Baltijas jūras un Rīgas jūras līča krasta kāpu aizsargjoslā un pludmalē.

Visbiežāk pārkāpumi saistīti ar neatļautu transportlīdzekļu novietošanu stāvēšanai krasta kāpu aizsargjoslā. Tāpat visā Latvijā krasta kāpu aizsargjoslā tiek kurināti uguns kuri un celtas teltis ārpus šim nolūkam iekārtotām vietām. VVD ir konstatējis arī dažādus pārkāpumus, kad tiek veikti būvniecības darbi bez VVD saskaņojuma – ēku pārbūve, atjaunošana vai jauna būvniecība, kā arī ceļu būvniecība Rīgas jūras līča kāpu zonā. Pārkāpēji veic darbības, nesaņemot VVD ietekmes uz vidi sākotnējo izvērtējumu vai tehniskos noteikumus. ■

## ZEMŪDENS PASAULE “VĒTRU MUZEJĀ”

Jūrkalnes tautas nama otrajā stāvā 2021. gada vasaras nogalē varēja apskatīt Latvijā vienīgā sertificētā zemūdens arheologa Voldemāra Raina un viņa komandas Jūrkalnes tuvumā piekrastē atrasto un no nogrimušu kuģu vrakiem izcelto priekšmetu ekspozīciju. Ekspozīcijas V. Raina atlasīja kopā ar dzīvesbiedri un vēsturnieci Inesi Helvīgu, kura veidojusi ekspozīcijā apskatāmo priekšmetu aprakstus.

Apmeklētājus allaž sagaida tautas nama darbiniece Inita Plēsuma. “Te nav vēstures stunda, kurā var uzzināt par zemūdens pasaules notikumiem hronoloģiskā secībā. Lielākā nozīme netiek piešķirta redzamajiem priekšmetiem, bet gan stāstiem par to izcelsmi, nozīmi un piedzīvojumiem, kas ar tiem saistīti. Par vietu, izjūtām, viņa saka. “Pastāstu par procesiem, kas saistās ar priekšmetu vākšanu, piemēram, kā pilnveidojies niršanas kostīms, cik svarīgi ir ūdenslīdzēju pakalpojumi mūsdienās, cik daudz vēsturisku priekšmetu tiek izskatots jūras krastā. Rādot 14. gadsimta kolekcijā apskatāmo katlu, aicinu citādāk paskatīties uz jūras krastā izskatotiem priekšmetiem.”



Inita Plēsuma.





Telpā tiek atskaņots videoieraksts, kurā redzami zemūdens skati un dzirdams mūziķa Igo veidots skaņu ieraksts. Tā sižeta līnija sasaucas ar leģendu par Jūrkalnes rašanos. Jūrā vētrā cieš kuģis. Kapteinis lūdz Dievu, sacīdams, ka tajā vietā, kur tiks izskaloti, uzcelš baznīcu, ja Dievs komandu glābs un atstās dzīvu. Tā kā Dieva žēlastība nākusi pār jūrasbraucējiem un tie izskaloti tagadējā Jūrkalnē, tad te arī celta pirmā Jūrkalnes baznīca, kura nu jau sen kā iegrimumsi jūras dzelmē. Vieta par godu šim notikumam toreiz nosaukta par Feliksbergu jeb Laimīgo kalnu.

Ekspozīcija "Vētru muzejs" ir veidota ar Eiropas Savienības līdzfinansējumu un apmeklētājiem apskatāma bez maksas. Pagasta pārvaldes vadītājs Gun-tars Reķis pastāsta, ka ideja par ekspozīcijas veidošanu radusies kādreizējam Latvijas Etnogrāfiskā brīvdabas muzeja direktoram jūrkalnietim Jurim Indānam, to atbalstījis advokāts Saulvedis Vārpiņš, kuram Jūrkalnē ir īpašums un kuram niršana esot sirdslieta. Pārvaldes vadītājs kopā ar domubiedru grupu rakstījis projektu "Latvijas zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma ekspozīcijas "Vētru muzejs" ierīkošana un apkārtnes labiekārtošana".■

## TRĪS VĒSTURISKI BURINIEKI RĪGAS OSTĀ



"Libava" un "Hjorten".



"Štandart".

No 4. līdz 9. jūlijam Andrejostā apmeklētājus gaidīja trīs vēsturiski burinieki: Pētera I fregates "Štandart", 17. gadsimta holandiešu jahtas "Libava" un zviedru pasta kuģa "Hjorten" precīzas kopijas. Ideja par burinieku festivāla sarīkošanu dzima spontāni. "Tā ir pilnīga improvizācija! Burtiski pirms trim dienām sanācām kopā un nolēmām: "Štandart" ir ieradies Rīgā, "Libava" arī ir tepat, kāpēc gan nesariņkot svētkus pilsētniekiem," stāsta kuģa "Štandart" būvnieks un kapteinis Vladimirs Martuss.

"Štandart" vakaros devās izglītojošos izbraucienos. "Lai parādītu, kā uzvelk un nolaiž buras un kā 18. gadsimtā dzīvoja matroži," skaidro Martuss. "Labi, ka šādi kuģi pastāv. Labi, ka cilvēki novērtē vēsturi, jo īpaši jūrniecības vēsturi. Mēs esam trīs jūrniecības vēstures fanāti un vēlamies ar to dalīties."■



## LIELFORMĀTA SMILŠU SKULPTŪRA LIEPĀJAS PLUDMALĒ

Smilšu skulptūra "Jūras māte" Liepājas pludmalē jau visai veiksmīgi pārcietusi nakti ar pērkona negaisu un stipru lietusgāzi. Tēlnieki Kārlis Īle un Maija Īle topošo lielformāta skulptūru pielabojuši un turpina darbu. Mākslas darbu, kas atrodas pie Liepājas burtiem, atklās Jūras svētkos. Autori cer, ka jūrmalā tā noturēsies vismaz līdz vasaras beigām.



Uz skulptūras traušlākajām vietām nosēsties putniem neļaus gandrīz nemānāmas stieplītes. "Taču, ja kaija tur iemetas un uztaisa ligzdu, tā ir vislabākais sargs," smejas Kārlis Īle.

"Beigās tēma attīstījās klasiskā virzienā, kas ir mans lauciņš. Vēja māte kopā ar jūru pārtapa par Jūras māti, jūras karalieni ar vējainiem matiem, kas pārtop viļņos. Tajā pašā laikā viņa ļoti saudzīgi tur laivinieku plaukstā, viņu sargājot," ideju atklāj K. Īle.

Jūras mātes izveidei no karjera Dubeņos atvestas apmēram 50 tonnas smilšu. No jūras izskalotajām smiltīm paliekošāku darbu veidot nevar, jo izžuvušas tās birst. "Labās smiltis ir raupjākas, dabīgas karjera smiltis, kurām ir mazliet māla procents klāt. Šīs nav ideālās, mazliet uz grants pusi velk, bet strādāt iespējams ir," atklāj tēlnieks. Tēlnieku darbarīki visai dažādi, sākot no parastās lāpstas un beidzot ar mazām ķellītēm un lancetītēm, ir pat otiņas kā arheologiem. Tas tēlniekiem esot klasisks komplekts, taču katram māksliniekam ir pašu gatavoti *viltīgie* rīki. K. Īlem tādas ir robainās cilpas, ar kurām jūras karalienei matus saķemmēt.

Kad skulptūra gatava, tai izveido virskārtu no PVA līmes un ūdens noturībai pret vēju un lietu. Tēlniekam ne drusciņ neesot žēl, ka smilšu darbu nevar saglabāt ļoti ilgi. "Es uz to skatos kā uz dzīvo mūziku," viņš salīdzina.

Lielākā daļa interesentu cieņpilni aplūko tēlnieku darbu no attāluma, taču esot cilvēki, kas uzskata, ka var mierīgi lauzties iekšā aiz žodziņa. M. Īli visvairāk satraucis kāda bērna jautājums tētim: kad varēs uzkāpt augšā?

Smilšu skulptūras kopējās izmaksas ir 5100 eiro ar PVN.■



## IHTIOFAUNAS PĒTNIEKUS PĀRSTEIDZ JŪRAS DZELONĢALVE

Augustā veicot Baltijas jūras rifu izpēti Liepājas, Pāvilostas un Ventspils pusē, pētnieki ne tikai ieguvuši vērtīgus datus par dzīvotņu stāvokli jūras dibenā, bet arī sastapuši ļoti retas zivju sugas – jūras dzelonoģalvi, taukzivi un paledi jeb lapreņģi. Spītējot stiprajam vējam un nelabvēlīgiem laika apstākļiem, deviņu dienu garumā darbus jūrā veica četri speciālisti. Kad darāmie darbi bija aptuveni pusē, spēcīgā vēja dēļ pētniekiem nācās pat pārtraukt izpēti un uz dažām dienām atgriezties krastā.

Projektu LIFE REEF jeb “Jūras aizsargājamo biotopu izpēte un nepieciešamā aizsardzības stāvokļa noteikšana Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā” īsteno Dabas aizsardzības pārvalde kā vadošais partneris sadarbībā ar “BIOR” un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu. Tā kopējais budžets ir četri miljoni eiro, no tiem 60% sedz ES vides un klimata pasākumu programma LIFE, bet pārējo – Latvijas Vides aizsardzības fonds un projekta partneri.



Jūras dzelonoģalve ir asarveidīgo kārtas platgalvju dzimtas suga. Izplatīta Atlantijas okeāna ziemeļu daļā, Baltijas jūrā pie Latvijas krastiem sastopama ļoti reti.

Ihtologi Izpētei izmantoja dažādas metodes – hidroakustisko uzskaiti, tralējumus zivju koncentrācijas vietās, jūrā izlika “Nordic Coastal” tipa tīklu ar dažādu izmēru acīm, kas nodrošināja dažādu izmēru un sugu zivju ieguvu. Tāpat pētnieki ieguva ihtio planktonu un filmēja jūras grunti. “Var teikt, ka šis bija pirmais lielais brauciens, kurā filmēšanai izman-

tojām Latvijā ražotu robotu – 50 metrus garu vadu ar kameru un motoriem galā. Jāsaprot, ka Baltijas jūrā redzamība nav tā labākā. Tie ir daži metri, taču tik un tā mums ir iespēja paraudzīties, kas tad tur jūras dziļēs notiek,” pastāstīja Pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta “BIOR” pārstāvis Ivars Putnis. “Uz akmeņainiem seklākajiem sēkļiem parādās ļoti interesanta zivju daudzveidība, savukārt virs 50 metru dziļuma zivju daudzveidība ir krietni mazāka. Seklajos sēkļos konstatējam retas un aizsargājamas sugas, piemēram, taukzivi, jūras dzelonoģalvi un paledi jeb lapreņģi.” ■



## BALTIJAS JŪRĀ PĒTA ĪPAŠI AIZSARGĀJAMOS BIOTOPUS

LIFE REEF projekta ietvaros no 3. līdz 7. jūnijam notika jūras izpētes darbi. Ar Klaipēdas Universitātei piederošo burukuģi "Brabander" un divām laivām veikti dziļo sēkļu apsekojumi Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā. Dziļo sēkļu izpētei tika izmantotas dažādas metodes – zemūdens biotopu filmēšana 30–35 metru dziļumā, niršana un pētnieku tiešie novērojumi. LIFE REEF projekta gaitā Baltijas jūras akvatorijā plānots kartēt un izpētīt Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamus jūras biotopus – smilts sēkļus jūrā un akmeņu sēkļus jūrā 4116 kvadrātkilometru platībā. Filmēšanas laikā speciālisti atrada rifus ar veselīgām gliemeņu audzēm, tika novērota grunts ar dažādu mozaikveida substrātu, dolomīts, laukakmeņu krāvumi vietām mijās ar morēnu un smilšu laukumiem.

Veicot Baltijas jūras rifu izpēti, pētnieki ne tikai ieguvuši vērtīgus datus par dzīvotņu stāvokli jūras dibenā, bet arī sastapuši ļoti retas zivju sugas. Ihtiologu komanda ar zvejas kuģi no Ventspils ostas devās jūrā veikt ihtiofaunas pētījumus Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, izpētei izmantojot dažādas metodes – hidroakustisko uzskaiti, tralējumus zivju koncentrācijas vietās, tāpat pētnieki ieguva ihtioplanktonu un filmēja jūras grunti.

"Uz akmeņainiem seklākajiem sēkļiem parādās ļoti interesanta zivju daudzveidība, savukārt virs 50 metru dziļuma zivju daudzveidība ir krietni mazāka. Seklajos sēkļos konstatējām retas un aizsargājamas sugas, piemēram, taukzivi, jūras dzeloņgalvi un paledi jeb lapreņģi," stāsta pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta "BIOR" pārstāvis Ivars Putnis.

LIFE REEF jeb "Jūras aizsargājamo biotopu izpēte un nepieciešamā aizsardzības stāvokļa noteikšana Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā" projektu īsteno Dabas aizsardzības pārvalde kā vadošais partneris sadarbībā ar pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātnisko institūtu "BIOR" un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu. Tā kopējais budžets ir četri miljoni eiro, no tiem 60% sedz ES vides un klimata pasākumu programma LIFE, bet 40% – Latvijas Vides aizsardzības fonds un projekta partneri. ■

### UZZIŅAI

Projektu "Jūras aizsargājamo biotopu izpēte un nepieciešamā aizsardzības stāvokļa noteikšana Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā" (LIFE REEF) īstenoja Dabas aizsardzības pārvalde kā vadošais partneris sadarbībā ar pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātnisko institūtu "BIOR" un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu. Tā kopējais budžets ir 4 miljoni eiro, no tiem 60% sedz ES vides un klimata pasākumu programma "LIFE" un 40% Latvijas Vides aizsardzības fonds un projekta partneri. Projekta laikā plānots Baltijas jūras akvatorijā kartēt un izpētīt Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamus jūras biotopus – smilts sēkļus jūrā un akmeņu sēkļus jūrā 4116 kvadrātkilometru platībā.



## IZDOTA PASTMARKA "IRBES BĀKA"



"Latvijas pasts" izdevis jaunu pastmarku un aploksni sērijā "Latvijas bākas". Uz jaunās pastmarkas redzama Irbes bāka, kas atrodas Baltijas jūras Irbes šaurumā 20 kilometru attālumā no krasta. Irbes bāka ir Latvijas Jūras administrācijas īpašums, to apsaimnieko Rīgas brīvdostas pārvalde.

Pastmarka "Irbes bāka" izdota 50 000 eksemplāru tirāžā, un tās nominālvērtība ir 1,27 eiro, kas atbilst vēstuļu korespondences apmaksai svara kategorijā no 21 līdz 100 gramiem Latvijas teritorijā. Līdz ar pastmarku izdota arī īpaša aploksne 1000 eksemplāru tirāžā.

Jauno filatēlijas izdevumu dizaina autore ir Arta Ozola-Jaunarāja, māksliniece pastmarkas un aploksnes dizaina izveidē izmantojusi fotogrāfa Jura Kalniņa aerofotogrāfiju.

"Latvijas pasts" sēriju "Latvijas bākas" sāka izdot 2003. gadā, un šajā laikā kopumā emitētas jau 15 Latvijas bākām veltītas pastmarkas: Slīteres bāka (2019), Ragaciema bāka (2018), Rojas bāka (2017), Ovišu bāka (2016), Salacgrīvas bāka (2015), Ainažu bāka (2014), Užavas bāka (2010), Liepājas bāka (2009), Akmeņraga bāka (2008), Papes bāka (2007), Mērsraga bāka (2006), Daugavgrīvas bāka (2005), Miķeļbāka (2004) un Kolkas bāka (2003).■

## VĒSTURISKS ATRADUMS DAUGAVGRĪVAS PLUDMALĒ

Rīgas brīvdostas pārvalde informēja, ka Daugavgrīvas pludmalē izskalots kuģa kuģa fragments. Saņemot Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes atļauju darbu veikšanai, tika sākta kuģa fragmenta atrakšana, attīrot to no smiltīm. Darbu laikā kļuva skaidrs, ka atradums ir ievērojami lielāks, nekā varēja paredzēt. Atbrīvojot no smiltis segas vairāk nekā 11 metrus garu un vismaz trīs metrus platu blīvi veidotu ozolkoka kuģa borta konstrukciju, speciālisti saprata, ka tas nebūt nav viss un zem jūras smiltīm, iespējams, guļ tikpat un vēl vairāk, varbūt pat vesels kuģis. Pēc apjomīgā kuģa fragmenta atsegšanas darbi tika apturēti, jo bija nepieciešama arheologu konsultācija, lai kopīgi lemtu par turpmākajiem soļiem. Pēc ilgām diskusijām kopā ar Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes ekspertiem tika pieņemts lēmums pagaidām kuģa vraka izrakšanu pārtraukt. Rīgas brīvdosta ziņo, ka, tiklīdz tiks pabeigti pēdējie mērījumi, atraduma vietu atkal aizraiks līdz brīdim, kad būs skaidrs plāns un atrasti resursi, kā vēsturiskā objekta saglabāšanas ieceri realizēt. Vraka izcelšana, konservēšana,



saglabāšana prasa nopietnas zināšanas, līdzekļus un resursus, kuru pašlaik nav, norāda brīvosta. "Tik liela kuģa vraka fragmenta atrašana piekrastē ir rets notikums, un tā saglabāšana nākamajām paaudzēm un eksponēšana ir sarežģīts uzdevums. Pirms nav apzināti pieejamie resursi un pieņemts lēmums, kā vislabāk un saudzīgāk pret pašu vraku šo uzdevumu paveikt, vislaunākais būtu rīkoties neapdomīgi un sasteigt izcelšanas darbus. Jāsaprot ne tikai tas, kā to tehniski paveikt, nekaitējot vrakam, vēl jo svarīgāk ir saprast, kā pēc tam šo koka vraka fragmentu



konservēt, lai tas, izcelts no mitrajām smiltīm, strauji neietu bojā. Kamēr tas tiek plānots un veikti nepieciešamie papildu izpētes darbi, lai novērstu strauju koka detaļu bojāšanos, vraks atkal jāapber ar smiltīm, lai tas atrastos mitrumā un vidē, kur teicami saglabājies jau aptuveni 150 gadus," sacīja NKMP arheologs Jānis Meinerts.

Rīgas brīvosta visu šo laiku ir nodrošinājusi atraduma vietas nepārtrauktu uzraudzību, un brīvosta to nodrošinās arī turpmāk.■

## LATVIJA SVIN JŪRAS SVĒTKUS

Jūras svētki vienmēr notiek jūlija otrajā sestdienā, kad tiek godināta jūra, cilvēki un tradīcijas. Daudzviet piekrastē šie svētki vēl aizvien tiek dēvēti par Zvejnieku svētkiem, un šo svētku tradīcijas iet cauri ne tikai gadu desmitiem, bet mērojamam gadu simtos. Jūras svētki, kuros piedalītos gan jūras transporta darbinieki, gan zvejnieki, ostnieki un kara flotes jūrnieki, bija pirmā atjaunotās





Latvijas Republikas jūras lietu ministra Andreja Dandzberga iecere. Pirmo reizi tieši šādi Jūras svētki tika atzīmēti 1992. gadā Rīgā, bet tikai 2007. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētkus kā svinamu dienu ieraksta kalendārā – jūlija otrajā sestdienā.

Latvijas Jūrniecības savienības biedri, draugi un sadarbības partneri 10. jūlijā tikās uz kuģīša "Vēcrīga", lai dotos ikgadējā izbraucienā, kopā svinētu Jūras svētkus un klausītos Antas Eņģeles dziedātās jūrnieku dziesmas.■

## NOTEIKTS LAŠU UN TAIMIŅU IEGUVES LIEGUMS

No 1. oktobra līdz 31. decembrim Latvijas ūdeņos noteikts lašu un taimiņu ieguves liegums, kas Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē ilgs līdz 15. novembrim. Valsts vides dienesta (VVD) vides inspektori sadarbībā ar sabiedriskajiem vides inspektoriem lašu nārsta migrācijas laikā pastiprināti kontrolēs Latvijas ūdeņus. Lašu un taimiņu ieguve ir aizliegta visā Latvijā, tāpēc VVD vērs uzmanību, ka arī licencētajās lašveidīgo zivju makšķerēšanas vietās Salacā un Gaujā līdz 1. janvārim to makšķerēšana ir aizliegta. Savvaļas laši, kas nārsto un pirmos dzīves gadus pavada Latvijas upēs, ir unikāla, tūkstošu gadu laikā dabiskajiem apstākļiem pielāgojusies populācija, tāpēc ir svarīgi to saglabāt kā mūsu nacionālās dzīvās dabas resursu. Salīdzinājumā ar mākslīgi pavairotajiem lašiem Latvijas upēs dabīgie jeb savvaļas laši ir mazākumā. Nārsta laiks ir sevišķi jutīgs periods lašveidīgajiem, kad tie kļūst vieglāk pieejami to ikru un gaļas kārotājiem. Jāatceras, ka no viena lašu pāra pēc gadiem upē atgriežas ap 50 jaunu lašu, tāpēc laša nelikumīga iegūšana šajā laikā nav tikai vienas zivs iznīcināšana. Par vienu nelikumīgi noķertu lasi vai taimiņu zivju resursiem nodarītie zaudējumi ir noteikti 715 eiro apmērā.■

## OKTOBRIS – NĒĢU TRAKUMA MĒNESIS



"Brouc pie mumsim uz Salac uz to Nēģ dien, devito oktobur! Taisis andel un smuk amizier..." tā kuivižnieks un žurnālists Dzintris Kolāts visus uzrunā savā *facebook* kontā. Un Salacgrīvā iet vaļā Nēģu svētki ar gadatirgu, izstādēm, pastaigām pa nēģu tačiem, sarunām ar nēģu meistariem un, protams, ar nēģu pirkšanu un ēšanu. Taču ne jau tikai Vidzemes pusē, Salacgrīvā



vien oktobrī notiek nēģu trakumi ar cepšanām un vārīšanām, ēšanām un slavēšanām. Kurzemes galā Pāvilstā neviens nedomā vidzemniekiem padoties, tur bez nēģu cepšanas un nēģu zupas vārīšanas notiek arī izglītojoši priekšlasījumi par nēģu dzīvi no ņurņika līdz pannai. Un to visu pavada lustīga mūzika.



Nēģu tacis Svētupē.

Savukārt Nēģu svētkus Carnikavā ik gadus svin augustā, jo tieši 1. augustā sākas nēģu zvejas sezona, kas ilgst līdz 1. februārim, un tad notiek amatnieku tirdziņš, svētku gājiens, sportiskās aktivitātes, laivu parāde, muzikantu koncerts, nēģu ātrēšanas sacensības, bet viens no svētku galvenajiem notikumiem ir Carnikavas nēģu zupas vārīšana 400 litru katlā. Komentējot šī gada Nēģu svētkus Carnikavā, LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters teica:



Salacas 1. nēģu tacis, saukts Lielais tacis.

tos varēja paspēt apskatīt tikai pirmajā pusstundā pēc pasākuma atklāšanas... Bet lai veicas zvejiem un nēģi iet vairumā visā liča piekrastē!” ■





## NOTIKUMI

### JANVĀRIS – FEBRUĀRIS

■ Saeima 2021. gada 21. janvārī apstiprināja Augstākās izglītības padomi un tās jauno sastāvu, kurā ir pa vienam delegētam pārstāvim no Latvijas Zinātņu akadēmijas, Latvijas Universitāšu asociācijas, Mākslas augstskolu asociācijas, Latvijas Izglītības vadītāju asociācijas, Tirdzniecības un rūpniecības kameras, Latvijas Koledžu asociācijas, Rektoru padomes, Latvijas Augstskolu profesoru asociācijas, Darba devēju konfederācijas, Latvijas Izglītības un zinātnes darbinieku arodbiedrības, Latvijas Studentu apvienības, kā arī padomes sastāvā ir pašvaldību un citu juridisko un fizisko personu dibināto augstskolu delegēts pārstāvis. Padomē turpmāk strādās: Baiba Rivža, Artūrs Zeps, Andris Teikmanis, Jeļena Vediščeva, Anna Saltikova, Ināra Upmale, Kristīne Carjova, Tatjana Volkova, Aigars Laizāns, Inga Vanaga, Katrīna Sproģe un Aldis Baumanis.

■ Pirmo reizi LJA atvērtas doktorantūras studijas programmā “Jūras transports”. Pētniecības specializācijas – “Viedo ostu tehnoloģijas” un “Jūras inženiersistēmas un to tehniskā ekspluatācija”. Studiju ilgums – četri gadi pilna laika studijas. Iegūstamais grāds un kvalifikācija – zinātnes doktors (Ph.d.).

■ Lai ieinteresētu skolēnus par studijām jūrniecības nozarē, kompānija LSC ir sākusi kampaņu “Jūra meklē saimnieku!”. Skolēni ir aicināti izpildīt testu, lai noskaidrotu, kādam jūrnieka tipam viņi atbilst, un lai vairāk uzzinātu par daudzajām jūrnieka profesijas priekšrocībām.

### MARTS – APRĪLIS

■ 19. martā Satiksmes ministrija attālināti organizēja diskusiju par situāciju Latvijas ostās, tranzīta un loģistikas nozarē un tās attīstības perspektīvām.

■ Ostu, tranzīta un loģistikas padome 9. aprīlī lēma atbalstīt Satiksmes ministrijas sagatavotos precizētos grozījumus Likumā par ostām un iesniegt tos izskatīšanai Ministru kabineta sēdē.

■ 2021. gada 31. martā aizsaules ceļā devusies Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ilggadējā direktore Klāra Radziņa (23.08.1942. – 31.03.2021.).

■ 8. aprīlī valdība Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja direktora amatā apstiprināja Satiksmes ministrijas virzīto amata kandidāti Anitu Šķinumu.

■ Saskaņā ar Valsts vides dienesta veiktajiem aprēķiniem naftas noplūde no Būtiņģes termināļa Latvijas jūras videi nodarīja kaitējumu 58 053,16 eiro apmērā.

■ “Stena Line” paziņojusi, ka Baltijas jūras floti papildinājis jauns prāmis. Vispirms 186 metrus garais “Visentini” *ro-pax* prāmis “Stena Livia” aprīļa vidū piediedrojās prāmim “Stena Flavia” un kursē maršrutā Nīneshamna – Ventspils.



Vēlāk abi prāmji tiks novirzīti maršrutā Trāvēminde – Liepāja, palielinot kapacitāti šajā maršrutā par 40% un saīsinot pārbrauciena laiku no 27 līdz 20 stundām.

## MAIJS – JŪNIJS

■ Saeima 2021. gada 13. maijā galīgajā lasījumā pieņēma un Valsts prezidents izsludināja grozījumus likumā "Par nodokļu piemērošanu brīvostās un speciālajās ekonomiskajās zonās".

■ SIA "Bureau Veritas Latvia" veiktā Latvijas Jūras administrācijas kvalitātes vadības sistēmas sertifikācijas uzraudzības audita ziņojumā JA darbība novērtēta pozitīvi, neatbilstības nav konstatētas.

■ Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti sagatavojuši karti "Ventspils osta". Karte izveidota, optimizējot karti "Ventspils osta ar pieejām" mērogā 1:10 000. Jaunās Ventspils ostas kartes mērogs ir 1:7500, papīra kartes numurs 3720 INT 12735, atbilstoša elektroniskā karte – ENC LV5H3720.

■ Mācības "Baltops" šogad notiek jau 50. reizi, un tajās piedalās aptuveni 4000 karavīru, kā arī 40 kuģi un 60 gaisa kuģi no 18 valstīm, tādējādi demonstrējot sabiedroto un partnervalstu sadarbību un savietojamību un apliecinot ilgtermiņa ieguldījumu reģiona drošībā un stabilitātē.

■ 12. maijā Skultes ostas reidā jūrā un ostas akvatorijā norisinājās Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta un Skultes ostas organizētās naftas piesārņojuma seku likvidācijas mācības "Oilex Skulte 2021".

■ Zemessardzes 1. Rīgas brigāde sadarbībā ar Jūras spēkiem, Rīgas brīvostu, Rīgas brīvostas policiju un Rīgas pašvaldības policiju, kā arī Valsts robežsardzi sekmīgi aizvadīja pirmās starpinstitūciju mācības, kas bija vērstas specifiski uz Rīgas ostas teritorijas aizsardzības nodrošināšanu.

■ 9. jūnijā uz sēdi pulcējās Loģistikas nozares padome atjaunotā sastāvā, lai ekspertu lokā pārrunātu situāciju Latvijas transporta un loģistikas nozarē, nākotnes prognozes un iespējas stiprināt nozares konkurētspēju.

■ Satiksmes ministrs Tālis Linkaits attālinātā sarunā 9. jūnijā tikās ar Uzbekistānas transporta ministru Ilhomu Makhamovu. Tālis Linkaits apliecināja Latvijas puses ieinteresētību turpināt sarunas ar Uzbekistānu par sadarbību Eirāzijas pārvadājumos, tai skaitā izmantojot Latvijas ostu infrastruktūru uzbeku produkcijas distribūcijai Ziemeļeiropā.

■ Ar Norvēģijas granta finansējumu tiek turpinātas investīcijas Latvijas vides atveseļošanā.

■ LIFE REEF projekta ietvaros no 3. līdz 7. jūnijam notika jūras izpētes darbi. Ar Klaipēdas Universitātei piederošo burukuģi "Brabander" un divām laivām veikti dziļo sēkļu apsekojumi Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā.



■ Maijā, jūnijā un jūlijā visā piekrastē notiek ikgadējās jūras zvejas laivu pārbaudes. Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori pārbauda laivas, kas reģistrētas Latvijas Kuģu reģistrā (KR).

### JŪLIJS – AUGUSTS

■ 10. jūlijā Latvijā svinēja Jūras svētkus, kas vienmēr notiek jūlija otrajā sestdienā, kad tiek godināta jūra, cilvēki un tradīcijas. Daudzviet piekrastē šie svētki vēl aizvien tiek dēvēti par Zvejnieku svētkiem, un šo svētku tradīcijas iet cauri ne tikai gadu desmitiem, bet mērojamas gadu simtos.

■ Jūlijā apmeklētājiem durvis vēra Ventspils brīvostas pārvaldes apsaimniekotās Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas. Ievērojot valstī noteiktos Covid-19 izplatības ierobežošanas pasākumus, bākas varēs apmeklēt vakcinētas, Covid-19 pārslimojušas vai testētas personas, kuras var uzrādīt derīgu sertifikātu, kā arī bērni līdz 12 gadu vecumam. Ovišu bāka ir Latvijas vecākā bāka, Užavas bāka tiek uzskatīta par Latvijas romantiskāko, bet Akmeņraga bāka atrodas vistālāk no apdzīvotām vietām.

■ No 4. līdz 9. jūlijam Andrejostā apmeklētājus gaidīja trīs vēsturiski buriņi: Pēterā I fregates “Štandart”, 17. gadsimta holandiešu jahtas “Libava” un zviedru pasta kuģa “Hjorten” precīzas kopijas.

■ 8. jūlijā Liepājā notika Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģa M-06 “Tālivaldis” svinīga pavadišana uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1).

■ Līdz 10. jūlijam Jūras spēki piedalījās ikgadējās starptautiskajās militārajās mācībās “Sea Breeze 2021”, kas norisinājās Odesā, Ukrainā, kur tos pārstāvēja Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras ūdenslidēju komanda, kā arī viens virsnieks pildīja uzdevumus mācību štābā.

■ Lai nostiprinātu praktiskās iemaņas rīcībai nelaiemes gadījumā jūrā, Valsts vides dienesta (VVD) jūras zvejas kontroles inspektori Buļļupē, Rīgā, mācībās apguva drošības pamatkursu (SOLAS), kura praktiskajā daļā apguva tādas prasmes kā rīcība kuģa ugunsgrēka vai grimšanas gadījumā, pirmās palīdzības sniegšana, izklūšana no telpas ugunsgrēka gadījumā.

■ Valsts sekretāru sanāksmē 2021. gada augustā pieteica izsludināšanai Ministru kabineta izstrādātos noteikumus “Par drošības un veselības aizsardzības prasībām un medicīnisko aprūpi uz kuģiem”.

■ No 2021. gada 20. jūlija Satiksmes ministrijas mājaslapā darbu sācis ZIN-TIS – virtuālais asistents (čatbots).

■ Valsts vides dienesta (VVD) vides inspektori arvien biežāk saskaras ar dažādiem pārkāpumiem Baltijas jūras un Rīgas jūras līča krasta kāpu aizsargjoslā un pludmalē.

■ 6. jūlijā jau desmito reizi ceļā devās kampaņas “Mana jūra” zaļā ekspedīcija.



■ No 23. līdz 25. jūlijam jahtklubā "Auda" norisinājās Latvijas atklātais čempionāts "PLATU 25" klases jahtām, kurā piedalījās astoņas jahtas, to skaitā viena jahta no Lietuvas.

■ No 30. jūnija līdz 10. jūlijam Itālijā, Riva del Garda, notika pasaules čempionāts burāšanā "Optimist" klasē, kurā piedalījās burātāji no 58 valstīm.

■ No 30. jūlija līdz 1. augustam 12. reizi norisinājās "Engures kauss" "Laser 4.7", "Laser radial", "Laser Standard", "LYS" un "Optimist" klasēs.

## SEPTEMBRIS – OKTOBRIS

■ Satiksmes ministrija izstrādājusi un iesniegusi valdībā Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.-2027.gadam.

■ 2021. gada 1. septembrī darba gaitas sākušais Liepājas ostas kapteinis Ojārs Zeizums oktobra beigās no šī amata atkāpās. Pašlaik ostas kapteiņa pienākumus pilda Gints Anžēns, kurš kopš 2013. gada 1. jūlija ir bijis Liepājas ostas kapteiņa vietnieks.

■ Satiksmes ministrs Tālis Linkaits piedalījās Eiropas Savienības Transporta un enerģētikas ministru padomes neformālā sanāksmē, kas no 2021. gada 21. līdz 23. septembrim notika Brdo, Slovēnijā, un puda Latvijas nostāju, ka vienotas ES politikas izstrādē ir jāņem vērā dalībvalstu atšķirīgā situācija.

■ 2. septembrī Latvijas vēstniecības Ķīnā padomnieks transporta un saka-ru jautājumos piedalījās Pasaules tirdzniecības pakalpojumu samitā, kas tika organizēts Ķīnas 8. starptautiskās pakalpojumu tirdzniecības izstādes (CIFTIS) ietvaros Pekinā.

■ 30. septembrī vizītē pie satiksmes ministra Tāja Linkaita viesojās Kazahstānas Republikas ārkārtējais un pilnvarotais vēstnieks Latvijas Republikā Timurs Primbetovs.

■ 29. septembrī satiksmes ministrs Tālis Linkaits tiešsaistē tikās ar Ķīnas Tautas Republikas transporta ministru Li Sjaopengu.

■ 20. septembrī Rīgas brīvostas pārvaldē notika trešā starptautiskā Baltijas jūras valstu konference "BALTIC SEAS CONFERENCE – EDITION III Baltic Sea as a future energy crossroad: Port, Shipping & Geopolitics' Perspectives".

■ No 1. oktobra līdz 31. decembrim Latvijas ūdeņos noteikts lašu taimiņu ieguves liegums, kas Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē ilgs līdz 15. novembrim.

■ Veicot Baltijas jūras rifu izpēti projekta LIFE REEF laikā, pētnieki ne tikai ieguvuši vērtīgus datus par dzīvotņu stāvokli jūras dibenā, bet arī sastapuši ļoti retas zivju sugas.

■ No 10. līdz 23. septembrim Zviedrijas teritoriālajā jūrā norisinājās starptautiskās jūras spēku mācības "Northern Coasts 2021". Uz Latvijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" atradās divu kuģu grupu štābs, ko vadīja Igaunijas Jūras spēku virsnieki.





■ No 30. augusta līdz 3. oktobrim visā Latvijā norisinājās Nacionālo bruņoto spēku militārās mācības "Namejs 2021", lai pārbaudītu un pilnveidotu gatavību izvērsties valsts aizsardzības uzdevumu izpildei gan patstāvīgi, gan arī kolektīvās aizsardzības sistēmas ietvaros.

### **NOVEMBRIS – DECEMBRIS**

■ 29. novembrī Liepājas SEZ valde izskatīja un pieņēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka Jāņa Lapiņa iesniegumu par darba attiecību pārtraukšanu personīgu iemeslu dēļ.

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

■ Rīgas brīvdostas pārvaldei par inovatīvu risinājumu vides aizsardzībā – ilgtspējīgu tehnoloģiju izmantošanu Krievu salas infrastruktūras projekta realizēšanā piešķirts starptautiskais apbalvojums "Energy Globe National Award 2021".

■ 1. decembrī reģionālajā vizītē Ventspili ieradās satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Viens no galvenajiem vizītes mērķiem bija iepazīties ar aktuālajiem jautājumiem Ventspils brīvdostā un piedāvāt Ventspils pašvaldībai līdzdalību Ventspils ostas kapitālsabiedrībā, uzsākot ostas pārvaldības reformu.

■ 30. novembrī noslēdzās Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PMoU) koncentrētā kontroles inspekciju kampaņa.

■ 2021. gadā visu trīs lielo Latvijas ostu uzņēmēji apvienojās Latvijas Stivdorkompāniju asociācijā, kas varētu sekmēt uzņēmējiem aktuālo jautājumu raitāku risināšanu.

■ Novembra sākumā Baltijas jūrā, tai skaitā Rīgas līcī, norisinājās NATO 1. pastāvīgās Jūras spēku grupas (SNMG1) un Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku kopīgi treniņi.

■ 6. oktobrī, noslēdzot dalību NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1), Liepājā atgriezās Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras mīnu kuģis M-06 "Tāļivaldis".

■ Hugo Legzdiņa dzimšanas dienā 7. decembrī Lēdurgas kapos tika godināta zemūdenes "Ronis" komandkapteiņa piemiņa.

■ Latvijas Jūras administrācijas darbinieki nu jau tradicionāli iesaistījušies labdarības akcijā, sagādājot dāvanas bērniem no audžuģimenēm.■



# ĢERTRŪDE ANIŅA

## (1944. 08. IV – 2021. 01. I)

Ģertrūde Aniņa dzimusi 1944. gada 8. aprīlī Daugavpilī. 1968. gadā beigusi Latvijas Lauksaimniecības akadēmiju. No 1968. līdz 1973. gadam bija Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehnikā institūta Rīgas filiāles docētāja, no 1989. līdz 1990. gadam Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas fakultātes docētāja. Viņa piedalījies Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanā, ilgus gadus bijusi LJA prorektore un pasniedzēja Latvijas Jūras akadēmijā, sniedzot studentiem fundamentālas zināšanas svarīgu jūras vides aizsardzības jautājumu apgūšanā un risināšanā.



Par ilggadēju kvalitatīvu darbu Latvijas Jūras administrācijā un ieguldījumu jūrniecības nozarē 2013. gada 31. jūlijā Ģertrūde Aniņa saņēma Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi, bet 2014. gadā par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā – Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu.

Par ilggadēju kvalitatīvu darbu Latvijas Jūras administrācijā un ieguldījumu jūrniecības nozarē 2013. gada 31. jūlijā Ģertrūde Aniņa saņēma Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – zelta Goda zīmi, bet 2014. gadā par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā – Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu.

Ģertrūde Aniņa ir piedalījies arī Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanā un ar savu harizmu, profesionālajām zināšanām, aktīvo darbību, augstajiem morāles principiem un patiesi cilvēcisko sirsnību ir iemantojusi jūrniecības nozares ļauzu cieņu un mīlestību. Daudzi izcili Latvijas Jūras akadēmijas absolventi, tagad kapteiņi, jūras virsnieki un vecākie mehāniķi ir pateicīgi viņai ne tikai par studiju gados iegūtajām profesionālajām zināšanām, bet arī par nenovērtējamo dzīves skolu, ko saviem studentiem ir devusi Ģertrūde Aniņa.

2019. gadā Jūras akadēmijas 30 gadu jubilejas svinībās kultūras pili "Ziemeļblāzma" Ģertrūde Aniņa novēlēja Jūras akadēmijai augt kvalitātē: "Akadēmijai vēlu augt, augt, augt (kvalitātē), vēlu jaunu, labi izglītotu mācību spēku ienākšanu, zināt gribošus studentus, nebaudīties pieņemt jaunus izaicinājumus. Veiksmi svētīgajā pedagoga darbā visai akadēmijas saimei."



## PRO MEMORIA

Ģertrūdes Aniņas cilvēciskās īpašības, profesionālās zināšanas un kompetence ir augstu novērtēta Latvijas jūrniecības sabiedrībā. Ģertrūde ir saņēmusi cilvēku mīlestību. Patiesu un no sirds. Jūras akadēmijas 30 gadu jubilejas svēnīgajā brīdī, kad uz skatuves tika aicināta viena no LJA dibinātājām, bijusī prorektore, pasniedzēja, akadēmijas sirdsapziņa un dvēsele Ģertrūde Aniņa, zālē valdīja savīļņojums, visi stāvēt aplaudēja, vārdos neizsakāma mīlestība un cieņa nāca no ikviena klātesošā. Latvijas Jūras akadēmija un ikviens students bija Ģertrūdes Aniņas mūža darbs, mūžs mīlestība un mūža piepildījums. Tā bija emociju sinerģija, kad dodot gūtais neatņemams. Ģertrūde Aniņa bija cilvēks, kurš vēlējās un spēja dot. "Viens ir būt uz viļņa, otrs dzīvot tālāk tad, kad vilnis jau izskrējis krastā. Nesūdzēties un neraudāt, bet darboties un rīkoties. Un atcerēties, ka kāds vēsturi rakstījis arī pirms tevis," ir teikusi Ģertrūde Aniņa, un šī atziņa lai vienmēr atbalsojas mūsu sirdīs!■

Ar patiesu sirsniību Ģertrūdi Aniņu pieminot,  
Anita Freiberga



# ILZE BERNSONE

## (1946. 29. XII – 2021. 06. I)

Pašā 2021. gada sākumā noslēdzās Ilzes Bernsones dzīves ceļš. Tas bijis bagāts, radošas darbības un cilvēcis-ku attiecību piepildīts. Par savu profesonālo un principiālo darbu Ilze ir bijusi novērtēta: 2005. gadā viņu apbalvoja ar Atzinības krustu, bet 2014. gadā viņa saņēma Satiksmes ministrijas atzinības rakstu "Par mūža ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā".

Mēdz uzskatīt, ka nav neaizstājama cilvēku. Un tā arī ir, jo neviena vieta jau tukša nepaliek, bet pēc būtības nevienu cilvēku nevar aizstāt. Jā, aizgājušo vietā nāks citi, bet tas jau būs pavisam cits stāsts. Labāks vai sliktāks, bet citādāks gan. Ilzes Bernsones stāsts ir galā, bet stāsts par viņu turpināsies, jo paliek viņas paveiktais, paliek kopīgi piedzīvotais, no atmiņas nepagaist Ilzes trāpīgi teikta piezīme. Pēdējā telefona sarunā, vien pāris dienas pirms viņas aiziešanas mūžībā, Ilze teica: "Esmu pateicīga Dievam par katru uzdāvināto dienu."



### ATMIŅAS UN PIEMIŅA

Laiks, kad 2021. gads nomainīja 2020. gadu, mums visiem bija ļoti bēdīgs un negaidītu aiziešanu pilns. Šeit es centīšos atspoguļot savas atmiņas par cilvēku, Ilzi Bernsoni, ar kuru strādāju kopā gandrīz 30 gadus, un ik dienu kāds fragments, materiāla un garīga liecība atgādina man par to.

Atnācu strādāt muzejā vēl 1989. gada rudenī t. s. "attīstītā sociālisma Latvijas kuģniecības vēstures nodaļā" un pirmos gadus Ilzi katru dienu nesatiku. Viņa vadīja "klasisko" Latvijas Kuģniecības vēstures nodaļu. Mans vadītājs darbā toreiz bija Aigars. Drīz jau abas nodaļas apvienoja un Ilze kļuva par nodaļas vadītāju. Savā dabā prasīga, pat šerpa, bet, no otras puses, saprotoša un gatava palīdzēt, ja kas neizdodas. Es savukārt esmu māksliniecisks un mazliet izklaidīgs. Tā viņa saņēma mani kā audzināmo un šo gadu laikā varu teikt viņai lielu paldies – esmu apguvis daudz ko no muzejnieku darbības pamatprincipiem



## PRO MEMORIA



Jūras spēki atvadās no kuģa "Saule" krustmātes kopš 1994. gada Ilzes Bernsones.

pateicoties Ilzei. Viņa nekad neizrādīja šaubas, svārstīšanos, vājuma pazīmes un bija pārliecināta par to, ko dara un kā dara. Gadu gaitā viņa radīja par sevi pārliecināta cilvēka iespaidu. Tas bija nepieciešams, tā savulaik tika uzveikta diezgan grūta slimība, iets cauri dažādiem dzīves samezģojumiem.

Tagad dažas atmiņu ainas, kas raksturo Ilzi. Vienu dienu mūs sasauca visus kopā uz nodaļas sēdi. Domājām, kas tad nu noticis? Piedalījās arī muzeja vadība. Apsēžamies, Ilze klusē un tad ar sev raksturīgo noteikto žestu piecēloties saka: "Es nedēļas nogalē izgāju pie vīra!" To pateica laimīgs cilvēks, un viņa vēlējās lai šo laimi mēs dalām ar

viņu kopā. Tajā dienā šo notikumu arī kā nākas atzīmējam.

Tāpat viņai bija svarīgi arī Ziemassvētkos, mūsu visu jubilejās visiem būt kopā. Kopīguma sajūta – tā arī bija viena viņas iezīme. Nav brīnums, jo Atmosdas laika pirmsākumos Ilze bija viena no iniciatorēm mūsu Latvijas jūrnieceības veterānu kopāšanās reizēm. Kad atnācu, tad vēl pie mums nāca vecie "valdemārieši", tad tos nomainīja tie kapteiņi un mehāniķi, kuri beidza padomju jūrskolas. Tagad ir cits laikmets, citi cilvēki un cita pasaule, ne labāka, ne sliktāka, vienkārši cita. Tā, kā bija Ilzes laikos, tā nebūs nekad. Tā sanāk, ka viņas aiziešanu varam vērtēt arī simboliski.

Man bija tas gods un arī pienākums piedalīties abu jūrnieceības enciklopēdiju radīšanā. Nebija viegli – sēdējām visi kopā ar redaktori, gājām cauri tekstiem, būrāmies un brīžiem maldījāmies, bet savu darbu paveicām. Vēl tagad, ja kaut



kas vajadzīgs informācijai – enciklopēdijas grāmatas ir pa rokai. Tas arī bija viņas mūža darbs, tāpat kā gadagrāmatas. To tapšana ir visu mūsu, arī Ilzes, kopdarbs.

Viņa atcerējās visus sadzīvīskos sīkumus – tikām sveikti savos gados, aicināti pie Ilzes mājās, kur viņa bija lieliska namamāte un gara uzturētāja. Pavisam nesen, kad biju slimnīcā un Ilze jau pensijā, viņa regulāri man zvanīja un apvaicājās par veselību. Tas ir tik patīkami, kad tevi uzmundrina un atbalsta. Līdz pat pēdējam brīdim Ilze interesējās par mūsu gaitām muzejā, vēl pagājušā gada nogalē, apsveicot viņu dzimšanas dienā nezināju, ka tā būs mūsu pēdējā saruna.

Atmiņu ir daudz, bet kaut kā nevar visu uzrakstīt. Vēl tagad man glabājas viņas e-pasti, piezīmes, kartotēku pašrocīgi uzrakstītas kartītes, daudz lietu, kas atgādina par cilvēku, kuru vairs nesatiksīm.■

Andris Cekuls



Atvadu brīdis Meža kapos. Ilzes Bernsones urna smiltājā tika guldīta kopā ar viņas vīra – Jura Sika urnu.





# MŪŽĪBĀ DEVIES TĀLBRAUCĒJS KAPTEINIS VALDIS DREIMANIS

(1939. 28. VI – 2021. 17. I).



Valdis Dreimanis 1964. gadā absolvēja Admirāļa S. Makarova Ļeņingradas Augstāko inženieru jūrskolu un sāka strādāt Baltijas baseina Jūras ceļu pārvaldē, kur no kapteiņa palīga uzdienēja līdz kapteinim. Pārvaldē par zemessūcēju kapteini Valdis nostrādāja līdz 1976. gadam, pēc tam darba gaitas turpināja zvejnieku kolhozos “Banga” (1976–1977) un “Uzvara” (1977–1992). Pēdējā viņš nostrādāja 15 gadus par kuģa vadītāju, jūras inspektoru un tehniskās flotes brigadieru.

Uzkrājis pieredzi jūrā, Valdis Dreimanis nolēma iesaistīties jūrniecības politikas īstenošanā un no 1993 līdz 1995. gadam strādāja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentā par kuģošanas nodaļas vadītāju. 1995. gadā viņš sāka strādāt Latvijas Jūras administrācijā par galvenā kapteiņa vietnieku kuģošanas drošības jautājumos, vēlāk par Kuģošanas drošības inspekcijas vadītāju.

Valdis Dreimanis Jūras administrācijā nostrādāja līdz pat 2014. gadam, kad devās pelnītā atpūtā. Šajā laikā viņš strādāja gan par Kuģošanas drošības departamenta (KDD) direktora vietnieku, gan KDD normatīvu daļas vadītāju un visbeidzot par vecāko inspektoru kuģošanas un ostu jautājumos.

2009. gadā Valdi Dreimani apbalvo ar Jūras administrācijas Atzinības rakstu par ilggadēju godprātīgu un kvalitatīvu darbu, bet 2014. gadā, aizvadot pensijā, viņu par mūža ieguldījumu jūrniecībā apbalvo ar Latvijas Jūras administrācijas augstāko apbalvojumu – Zelta goda zīmi!

Jūras administrācija izsaka visdziļāko līdzjūtību piederīgajiem un kolēģiem!

## **VALDIS VIENMĒR BIJA KUSTĪBĀ**

Ar Valdi tuvāk iepazīnos 2007. gadā, kad sāku strādāt Jūras administrācijā. Viņš ir bijis klāt pie Jūras administrācijas izveides un aktīvi piedalījies jūrniecības normatīvo aktu izstrādē. Valdīm Jūras administrācijā bija iesaukas



“staigājošais arhīvs” un “Šūmahers”, pirmā tāpēc, ka Valdis varēja pastāstīt visu, kā jūrniecības nozare Latvijā ir veidojusies un attīstījusies; otrā – Valdim patika ātri braukt ar automašīnu, pat neskatoties uz cienījamo vecumu. Pēdējos 10 darba gadus līdz aiziešanai pensijā 2014. gadā Valdis vienmēr bija kustībā. Darba dienu viņš allaž iesāka ar rīta peldi baseinā, lai jau 7.50 varētu būt darbā un plānot ikdienas gaitas, kas bija saistītas ar kuģu un ostu termināļu pārbaudēm.

Kopā bieži braucām uz Liepāju un Ventspili, kur piedalījāmies loču un VTS operatoru eksaminācijas komisijā. Lai īsinātu ceļu, Valdis daudz stāstīja par savu jūrnieka karjeru un jūrā piedzīvoto. Nenovērtēts nepalika arī Valda hobijs – ēdienu gatavošana: kad Valdim bija dzimšanas diena, kolēģi varēja baudīt viņa pagatavotos gastronomijas brīnumus.

Kapteinis Valdis Dreimanis vienmēr paliks mūsu atmiņā kā viens no atjaunotās Latvijas jūrniecības nozares attīstītājiem! ■

Raitis Mūrnieks



Valdis Dreimanis (pa kreisi) un Gunārs Šteinerts pārstāv Latviju IMO.



VTS operatoru eksaminācija 2013. gadā Liepājā. Kaspars Zelčs (no kreisās), Madars Dilbergs un Valdis Dreimanis.



# KLĀRA RADZIŅA

(1942. 23. VIII – 2021. 01. IV)



“Darbs un dzīve. Muzejs man ir viss,” tā savulaik intervijā teica Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ilggadējā direktore Klāra Radziņa. Cilvēks – autoritāte ne tikai Latvijas kultūras, bet arī jūrniecības darbinieku vidū. 2021. gada agrā pavasarī viņa sāka savu Mūžības ceļu, bet viņas atstātais mantojums

paliks Latvijas valsts kultūrvīdē uz visiem laikiem. 1965. gadā Klāra Radziņa absolvēja Latvijas Valsts universitātes Vēstures un filoloģijas fakultāti, bet darba gaitas Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā sāka 1970. gadā kā zinātniskā līdzstrādniece. Kopš tā laika pusgadsimtu viņa visus savus spēkus un radošo enerģiju atdeva muzejam, kas bija viņas templis, mīlestība un radošā gara izpausme. 1987. gadā Klāra Radziņa kļuva par šī prestižā muzeja direktori un savā darbā pienācīgu vietu atvēlēja Latvijas jūrniecības sabiedrības aktivitātēm. Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālēs tikās jūrniecības veterāni, jaunie Latvijas Jūras akadēmijas studenti. Kolonnu zāli gadu gadiem apmeklēja un savu darbību vērtēja Latvijas Jūrniecības savienības ļaudis, un šie pasākumi būs arī muzeja dienaskārtībā šajos sarežģītajos laikos. Klāra Radziņa tāpat aktīvi piedalījās Ainažu jūrskolas memoriālā muzeja organizētajos pasākumos, pie viņas pēc padoma un atbalsta jebkurā brīdī varēja nākt ikviens ar jūras lietām saistīts cilvēks. Tādu mēs viņu arī atcerēsimies – kā personību, kas visu sevi atdeva iemīļotajam darbam un cilvēkiem. Lai vieglas smiltis!■

Andris Cekuls



# ULDIS MAČS

## (1934. 24. V – 2021. 25. VIII)

Uldis Mačs izgājis Atlantiju, piedalījies pirmajos Atlantijas zvejas reisos, strādājis uz Baltijas mācību kuģu kopas buriniekiem "Tropiks" un "Kurgāns", bijis vecākais mehāniķis uz Baltijas Zivsaimniecības zinātniskās pētniecības institūta zvejas kuģa "Zvezda Baltiki". Pēc neatkarības atjaunošanas Latvijā strādājis par vecāko mehāniķi kompānijā "Jonatans un Co", kā arī par vecāko maiņas mehāniķi Rīgas brīvostas pārvaldes Kuģošanas departamenta Jūras kanāla dienestā. Pie Maču lauku mājām Vecpiebalgā nolikts enkurs, un visi tūlīt saka: "O! Te jau darīšana ar kapteini!" Nekā nebija! Ja kāds vēl teiks, ka esmu kapteinis, lai man nenāk ne tuvumā! Esmu lepns, ka esmu mehāniķis.



Pajautājiet jebkuram kapteinim, kurš uz kuģa ir galvenais? Ko tu izdarīsi, ja nemāki palaist dzinēju vai uzpumpēt degvielu? Tikai mehāniķi netiek pienācīgi novērtēti, vismaz senāk tā bija. Un ne jau man personīgi vajadzīga atzinība vai pateicība, bet diemžēl melnais paliek melnais. Mūs jau tā sauca un tomēr stipri nodalīja mašīntelpas vīrus no klāja vīriem. Tagad jau ir citi laiki, citi kuģi un pavisam cits darbs arī mehāniķiem. Taču es ne mirkli neesmu nožēlojis, ka izvēlējos šo specialitāti, vienīgais, par ko man žēl, ka nepiespiedu sevi tālāk mācīties," teica Uldis Mačs

Uldis Mačs bija ļoti jūtīgs un emocionāls. Stāstot par jūras gaitās piedzīvoto, viņam reizēm aizlūst balss, dažreiz acīs saskrien asaras, un viņš ar savu platu plaukstu nobrauc pa vaigu. Sirmis kuģu mehāniķis gribēja tikties, lai izstāstītu to, ko cits neviens vairs nevar izstāstīt. Viņš vairākas reizes uzsvēra, ka pašam jau nav vajadzīga ne atzinība, nedz kāda īpaša pateicība, jo neesot jau nekāds varonis. "Es tikai gribu, lai paliek kāda liecība par to laiku, kad mēs bijām jauni puikas un rāvāmie jūrā, strādājām, vai, dieniņ, kādos apstākļos, ņēmāmie melnām mutēm, lai tikai nozvejotu vairāk. Bet tagad tam visam svītra pāri," Uldis Mačs saka un skatās man dziļi acīs. Saprotu, ka daudz kas palicis



starp rindām. Pēc būtības tā ir Ulda Mača paaudzes traģēdija, jo padomju Latvijā nacionālie kadri bija neuzticami un bija gluži vai zem lupas, bet tagad padomju gadi ir tabu tēma, un nevienu īsti neinteresē, ko tu dariji un kas vispār toreiz notika.

Uldis Mačs acināja ciemoties viņa lauku mājās Vecpiebalgā, bet divi kovida gadi ieviesa savas korekcijas. Nu vecais jūras vilks kopā ar vēl daudziem atmiņu stāstiem aizkuģojis mūžības jūrā, taču kādu daļu no Ulda Mača atmiņām varat izlasīt 2019. gada Latvijas jūrniecības gadagrāmatā.■

Pateicībā par uzticētajām atmiņām,  
Anita Freiberga

# JĀNIS SPALVIŅŠ

## (1948. 22. IX – 2021. 31. XII)

2021. gada pēdējā dienā no mums šķīrās Jānis Spalviņš, akvarelists, marīnists, vairāku Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīcijas zāļu, tostarp Latvijas kuģniecības vēstures zāļu pastāvīgās ekspozīcijas mākslinieciskais veidotājs. Gadu gaitā mākslinieks veidojis tematiskās izstādes “Jūras transports”, “No burnieka līdz motorkuģim” un citas. Viņa devumā atzīmējami vispārināti jūras motīvu gleznojumi. 1974. gadā Jānis Spalviņš absolvējis Latvijas Mākslas akadēmiju un no tā laika piedalījies vairākās izstādēs. Ar savu vitalitāti un enerģiju veidojis un papildinājis arī Ainažu jūrskolas memoriālā muzeja interjeru un ekspozīciju. Darbojies arī grāmatu mākslā; te atsevišķi pieminams 1998. gadā izdots albums “Latviešu burnieki”, par kuru Jānis Spalviņš saņēma pirmās vietas balvu un diplomu Latvijas un Baltijas grāmatu izstādēs. Viņa darbi vēl tagad aplūkojami Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja ekspozīciju zālēs. Jāni, lai Tev viegļas smiltis un lai Tavi darbi paliek mūsu atmiņās!■

Andris Cekuls



## **TĀLIVALDIS BERNHARDS**

(1941. 20. VII – 2021. 06. I)

## **VITOLDS DAUBERGS**

(1936. 17. II – 2021. 08. I)

## **MĀRTIŅŠ KUPCIS**

(1935. 13. VI – 2021. 12. III)

## **LUĪZA ŠIGABUTDINOVA**

(1933. 30. X – 2021. 16. VI)

## **VLADIMIRS AIZENŠTADS**

(1940. 26. IX – 2021. 05. XII)





# JŪRNICĪBAS DARBINIEKI – JUBILĀRI 2021!

## **ASTOŅDESMIT PIECI**

Arvīds Buks  
Gunārs Ozoliņš  
Ivars Ross  
Gunārs Šteinerts  
Ernests Zvirbulis

## **ASTOŅDESMIT**

Aivars Dančauskis  
Grigorijs Gladkovs  
Raisa Jurovska  
Māris Kempe  
Māris Ošs  
Guntis Paupe  
Eduards Šņukuts  
Antons Vjaters  
Elmārs Drātnieks

## **SEPTIŅDESMIT PIECI**

Andris Bernāns  
Ēvalds Grāmatnieks  
Kārlis Kleins  
Jānis Šļars

## **SEPTIŅDESMIT**

Austris Adumāns  
Juris Bičkovskis  
Dainis Caune  
Svjatoslavs Makarovs  
Aigars Miklāvs  
Elmārs Picalcelms

## **SEŠDESMIT PIECI**

Jānis Birks  
Anita Freiberga  
Igoris Pavlovs  
Modris Sudrabs  
Andris Umbedahts  
Aldis Zieds

## **SEŠDESMIT**

Jānis Megnis  
Aleksandrs Nadežņikovs  
Svetlana Raksa  
Georgs Kuklis-Rošmanis

## **PIECDESMIT PIECI**

Artis Līdaks  
Haralds Sulainis  
Ainārs Vimba

## **PIECDESMIT**

Vilnis Daņilovskis  
Dmitrijs Semjonovs  
Kaspars Verners  
Kaspars Veidemanis

## **ČETRDESMIT PIECI**

Laura Kļaviņa  
Jānis Krastiņš  
Gints Ozoliņš  
Artis Ozols



# **PALDIES PAR SADARBĪBU UN ATBALSTU!**

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomei

Rīgas brīvdostas pārvaldei

Ventspils brīvdostas pārvaldei

Liepājas SEZ ostas pārvaldei

Salacgrīvas ostas pārvaldei

Skultes ostas pārvaldei

Mērsraga ostas pārvaldei

Latvijas Jūras administrācijai

VAS "Latvijas dzelzceļš"

Latvijas Jūras akadēmijai

Liepājas Jūrniecības koledžai

Latvijas Jūras spēkiem

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai

Firmām

SIA "Lapa"

Rīgas pasažieru osta

"Baltic Container Terminal"

SIA "Strek"

Paldies visiem, kas palīdzēja "Latvijas jūrniecības gadagrāmatas 2021" sagatavošanā, neliedzot padomu, informāciju, fotomateriālus, kā arī finansiāli atbalstīja tās izdošanu



# SATURA RĀDĪTĀJS

## NOTIKUMI 2021

- 4 Vēsture atkārtojas
- 12 Apkopots jūrniecības nozares 2021. gada notikumu TOP 10
- 14 Notikumi 2021
- 18 Pirms 30 gadiem izveidots pašvaldības uzņēmums "Liepājas osta"
- 19 JA Hidrogrāfijas dienesta kuģis "Kristiāns Dāls" ierindā jau 20 gadus
- 20 Tradicionāli godina komandkapteiņa Hugo Legzdiņa piemiņu  
Lieli vīri rada vēsturi un iejaucas tās norisēs

## JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

- 22 Vienkārši ir jāiet un jāturpina darboties
- 26 Gadagrāmata satur kopā jūrniecības nozari
- 35 Latvija svin Jūras svētkus,  
Latvijas Jūrniecības savienības ļaudis tradicionāli tiek uz kuģīša "Vecrīga"
- 36 Jūrniecības savienības lielie jubilāri
- 38 Latvijas jūrniecības trīsdesmit neatkarības gadi
- 48 Laikraksts "Jūras Vēstis" – laikmeta liecība
- 60 Lietas būtība patiesībā ir ārkārtīgi vienkārša:  
arodbiedrība – tie ir cilvēki
- 72 Ainažu jūrskolas muzejs brīvības gadus
- 79 *Ar Inženieri* uz Rietumeiropu

## POLITIKA

- 88 Pamatā tomēr jābūt attīstītai ražošanai
- 99 Satiksmes ministrija aicina veidot kopīgu attīstības vīziju  
"Stena Livia" pievienojas Baltijas jūras flotei
- 100 Izsludina grozījumus likumā "Par nodokļu piemērošanu  
brīvistās un speciālajās ekonomiskajās zonās"  
Neatslābst interese par sadarbību ar Ķīnu
- 101 Loģistikas nozare diskutē par Latvijas tranzīta koridora konkurētspēju  
Latvija piedāvā loģistikas pakalpojumus Uzbekistānai
- 102 Uz Latvijas karoga kuģiem būs spēkā EP direktīvas prasības  
Satiksmes ministrijā sāk strādāt virtuālais asistents ZINTIS
- 103 Izstrādātas Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam  
Ostu pārvaldības modeļa maiņa tiek vērtēta neviļņoziģīgi
- 104 Valsts prezidents aptur Ostu likuma grozījumu publicēšanu



- 105 Latvija pauž atbalstu Eiropas zaļajam kursam
- 106 Ķīnā tiek pārstāvēts zīmols "VIA LATVIA"  
Latvijas transporta un loģistikas nozare forumā un izstādē  
"TransTec" piedalās ar zīmolu "VIA LATVIA"
- 107 Veicinās sadarbību starp Latviju un Kazahstānu
- 108 Tiek meklētas iespējas paplašināt sadarbību ar Ķīnu  
Satiksmes ministrs Ventspilī redz pozitīvu dinamiku
- 109 Beigusies koncentrētā ostas valsts kontroles kampaņa
- 110 Latvijas Stivdorkompāniju asociācija tagad  
apvieno Latvijas lielo ostu uzņēmējus

## **JŪRAS ADMINISTRĀCIJA**

- 112 Kapitālsabiedrība naudu pelna pati
- 122 Jūras administrācija 2021. gadā
- 128 Pensijā devušies ilggadēji Latvijas Jūras administrācijas darbinieki
- 129 Kartogrāfa darbs – precizitāte, sadarbība, atbildība

## **IZGLĪTĪBA**

- 138 Pasaule mainās, mums jāmainās pasaulei līdzī
- 145 Kas saliks pareizos akcentus?
- 153 Izglītības ministrija neatkāpjas no ieceres Latvijas  
Jūras akadēmiju pievienot RTU
- 158 Vai Jūras akadēmija vēlas būt autonoma?
- 160 Būt vai nebūt jūrniecības izglītībai Latvijā?
- 170 Latvijas Darba devēju konfederācija atbalsta  
jūrniecības nozares speciālistu viedokli
- 173 Par Latvijas jūrniecības izglītības neatkarības saglabāšanu
- 175 Izteikta neuzticība Latvijas Jūras akadēmijas rektorei Kristīnei Carjovai
- 177 Drošības jūrā nekad nevar būt par daudz
- 184 "Erasmus" starptautiskā prakse Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā
- 186 Mans veiksmes stāsts
- 188 Kurzemes piekrastes skolēni apgūst zvejas gudrības

## **JŪRNICĪBA**

- 198 IMO 2021. gada pasaules jūrniecības tēma –  
"Jūrnieki: kuģošanas nākotnes centrā"
- 204 Latvijas kapteinis Dainis Rokjānis kopā ar kuģa "MTM  
Amsterdam" apkalpi izglābj 10 Jamaikas zvejniekus
- 212 Ko darīt ar pirātismu Gvinejas līcī?
- 214 Darīt sarežģītas lietas vienkārši, saprotami un profesionāli



## SATURS

- 223 Cilvēks nevar strādāt tikai naudas dēļ
- 228 Jūras rūdītie neliecas dzīves vētru priekšā
- 236 Arnis Uzkalns: "Esmu daļa no komandas"
- 239 Svarīgs ir katrs cilvēks un katra cilvēka dzīves stāsts
- 245 Attīstībai nepieciešama gan stabilitāte, gan pārmaiņas
- 247 "Ever Given" brīvs no gūsta, kuģa īpašniekam problēmas nebeidzas
- 248 Apstākļu kopums Suecas kanālā
- 258 Mērsraga ostā pieaug kravu apgrozījums

### OSTAS

- 260 Uzlabojas Latvijas ostu kravu apgrozījuma rādītāji
- 262 Eksperti un ostu nozares profesionāļi starptautiskā konferencē diskutē par enerģētikas, jūrniecības un ostu ģeopolitiskajiem izaicinājumiem
- 269 Dokumentu aprīte autotransporta beramkravām notiek tikai digitāli
- 270 Rīgas ostas konkurētspēju stiprina unikālas un inovatīvas Latvijā radītas tehnoloģijas
- 271 *Capesize* klases kuģu apkalpošana Rīgas ostā sekmē pieeju jaunām kravām un tālākiem tirgiem
- 272 Rīgas ostas uzņēmēji iegulda infrastruktūrā
- 273 Mācību mērķis ir celt sadarbības kapacitāti un garantēt drošību ostas teritorijā
- 274 E-komercija veic izrāvienu
- 276 Pabeigta Rīgas ostas piestātņu un kuģošanas kanāla padziļināšana
- 277 Rīgas ostā atgriežas kruīzs  
Drošības standarti Covid-19 vīrusa izplatības risku mazināšanai
- 278 Rīgas osta kā distribūcijas centrs Ukrainas kravām uz Ziemeļeiropu
- 279 Rīgas osta seko Eiropas Savienības zaļajam kursam
- 280 Rīgas brīvostas pārvaldei piešķirts starptautiskais apbalvojums "Energy Globe National Award 2021"
- 282 Rīgas brīvostas pārvalde uzsāk darbu pie potenciālo investoru piesaistes Spilves teritorijas attīstībai
- 283 Rīgas brīvostas akvatorijā testē zemūdens dronu
- 285 2021.gadā kravu apjoma pieaugums ostā, jaunas rūpnīcas un darbavietas
- 287 Vienotā sinerģija starp industriālajām teritorijām un ostu ļauj nodrošināt stabilu kravu plūsmu Liepājas ostā
- 289 Liepājas Jahtu ostai jau 14 gadus starptautiskais EKO sertifikāts – Zilais karogs  
Liepājā taps moderna zivju pārstrādes rūpnīca
- 290 Turpina pilnveidot zvejniekiem nepieciešamo infrastruktūru
- 291 Karostas kanāla attīrīšana – ieguldījums Baltijas jūras ekoloģijas uzlabošanā



- 293 Sāk Karostas kanāla sanācijas projekta 2. kārtu
- 294 Spriež par dzelzceļa pārvadājumu operatīvu un efektīvu nodrošināšanu
- 296 Ventspils brīvistā 2021. gadā sasniegts vēsturiski lielākais *ro-ro* kravu apjoms
- 297 Ostas kontrole uzrauga brīvostas pārvaldes objektus
- 298 Augustā darbu pārtrauc gruntssūcējs "Dzelme"  
Ventspils ostai nepieciešams gruntssūcējs
- 299 Ventspils domā par zaļās enerģijas ražošanu  
Ventspils ostā attīrīs vēsturisko naftas produktu piesārņojumu
- 301 Ventspils brīvosta Ukrainā prezentē savus pakalpojumus  
Atklāta polikarbonāta plākšņu un piederumu rūpnīca
- 303 Kravas caur Salacgrīvas ostu, jahtas pa Kihnu Jena ceļu
- 307 Ostas darbības pamatā *zaļā* domāšana
- 310 Latvijas jahtu ostas vācu žurnālista acīm
- 313 Ir vajadzīga drošība un darbs
- 323 "Buffalo Sailing Team" kļūst par Latvijas čempioniem "PLATU 25" klasē  
Latvijas "optimisti" piedalās pasaules čempionātā
- 324 Salacgrīvas atklātais čempionāts "Optimist" un "Laser" klasēs
- 325 Divpadsmito reizi notikusi regate "Engures kauss"  
2021. gada burāšanas sezona ir bijusi spraiga

## **JŪRA, VIDE, DZELME**

- 328 IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 77. sesija
- 329 Mērķi un iespējas
- 332 Glāzgovā noslēdzies COP26: uz papīra viss izskatās labi. Kādi būs darbi?
- 342 Saulriets pie mirstošās jūras
- 346 Pārāk ilgi esam skatījušies uz augšu, pēdējais laiks paskatīties uz leju!
- 350 Viena planēta, viens okeāns
- 362 Jūras dzelme slēpj vēstures liecības
- 365 Pazaudētā pasaule
- 369 Nopietnas problēmas uztvert mazliet ar smaidu
- 381 Eiropas Vides aģentūras 2021. gada ziņojums

## **JŪRAS SPĒKI**

- 386 Latvijas Jūras spēki 2021. gadā
- 395 Jūras uzraudzības operācijās iesaistās attālināti vadāmas lidmašīnas
- 398 Latvijas Jūras spēki kopā ar sabiedrotajiem ir gatavi jebkuram uzdevumam
- 409 Latvijas, Eiropas un NATO robežu sargānot
- 419 Lai prognozētu, ir vajadzīgi fakti
- 430 Patriotisma, pienākumu un profesionalitātes sardzē





## VĒSTURE

- 440 Ainažu jūrskolas skolotājs kapteinis Kristiāns Dāls
- 445 Caur pagātņi uz nākotni. Ainažiem – 95!
- 452 Akmeņraga bācai – 100
- 458 Divsimt gadu ar skatienu uz jūru
- 461 Gaismā no tumsas. 85 gadi kopš “Helenas Faulbaums” bojāejas
- 466 Mērsraga glābšanas biedrības pirmsākumi
- 469 Libērijas prezidenta jahtas kapteinis Ansis Jaunzems un viņa testaments
- 474 Viens no pamatiem
- 479 Tilts starp divām Latvijām
- 486 Jūrnieki un jūrniecības darbinieki – simtgadnieki

## NOTIKUMI, FAKTI, KULTŪRA

- 490 Vai zvejnieks ir “divkāršs” jūrnieks?
- 496 Starp statistikas skaitļiem un dzirkstošo īstenību
- 499 Jānis Kosītis atminās Kuivižu “Enkuru”
- 501 Jūras spēku daudzinajums atmiņās
- 503 IMSC pasākums ģimenes vērtību stiprināšanai
- 507 “Aļģes” vieno zvejnieku paaudzes Kuivižos
- 510 “Interreg” programmas 2021–2027  
Jūras augstākā banga
- 511 Zvejas kontroles inspektori apgūst drošības pamatkursu jūrā  
Kampaņā “Mana jūra” veic krasta zonas monitoringu
- 513 Cilvēki nesaudzē krasta kāpu aizsargjoslu un pludmali  
Zemūdens pasaule “Vētru muzejā”
- 514 Trīs vēsturiski burinieki Rīgas ostā
- 515 Lielformāta smilšu skulptūra Liepājas pludmalē
- 516 Ihtiofaunas pētņiekus pārsteidz jūras dzeloņgalve
- 517 Baltijas jūrā pēta īpaši aizsargājamos biotopus
- 518 Izdota pastmarka “Irbes bāka”  
Vēsturisks atradums Daugavgrīvas pludmalē
- 519 Latvija svin Jūras svētkus
- 520 Noteikts lašu un taimiņu ieguves liegums  
Oktobris – nēģu trakuma mēnesis
- 522 2021.gads. Notikumi īsumā
- 527 Pro Memoria
- 539 Jūrniecības darbinieki – jubilāri 2021