



JŪRNIĒKS

NR. 4 (125) 2021

Latvijas kapteinis Dainis Rokjāns kopā ar kuģa "MTM Amsterdam" apkalpi izglābj 10 Hondurasas zvejniekus

Kapteinis DAINIS ROKJĀNS:

"Darba pieredze kapteinim ļauj izstrādāt standartus, pēc kuriem viņš strādā, un šajā gadījumā mans lēmums atbilda manas dzīves vērtībām – cilvēka dzīvība ir pirmajā vietā."



Numura tēma:

**Viena planēta, viens okeāns.
Ko slēpj zemūdens pasaule?**

LJA pēcdoktorantūras projekti stiprina
Latvijas pozīciju Baltijas jūras reģionā

Analītiķi mudina jūrniecības nozari nopietni izturēties ne
tikai pret darbaspēka deficītu
jūrniecībā, bet arī pret jūrnieku
kompetencēm un kvalifikāciju

IMO
EVENTS



IMO
2021

SEAFARERS:
AT THE CORE OF
SHIPPING'S FUTURE





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste
67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2** Latvijas kapteinis Dainis Rokjāns kopā ar kuģa "MTM Amsterdam" apkalpi izglābj 10 Jamaikas zvejniekus
- 6** Notikumi. Jūlijs – augusts
- 9** Turpina pieaugt zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits
Latvija pakāpusies uz 27. vietu Parīzes memoranda *baltaļā* sarakstā
Pirmajā pusgadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 133 reizes
- 10** ITF tīmekļa vietne "ShipBeSur" – palīdzības rīks jūrniekiem
Aicina mazināt spiedienu uz jūrniekiem
Eiropas kuģu īpašnieki atzinīgi vērtē klimata tiesību aktu
kopumu "Fit for 55"
Aicina jūrniekus vakcinēties
- 11** Kritis jūrnieku laimes indekss
- 12** Kuģošanas biznesam jādodomā par jauniešu piesaisti jūrnieka profesijai un
kvalifikācijas celšanu jūras virsniekiem
"Ever Given" brīvs no gūsta, kuģa īpašniekam problēmas nebeidzas
- 13** NATO domā par kuģošanas drošību Atlantijas okeānā
Starptautiskais kruīzs joprojām nespēj atkopties
- 14** Tiek kavēta izmeklēšana par sprādziena iemesliem Beirūtas ostā
- 15** Pirātisma incidentu skaits samazinās, apdraudējums jūrniekiem saglabājas
Plastmasas atkritumi pārtop kuģu degviela
- 16** Nigērija aicina atcelt kara laika apdrošināšanas noteikumus
Nepieciešams regulējums nestandarta situācijām

IZGLĪTĪBA

- 17** Pasaule mainās, mums jāmainās pasaulei līdzi
- 20** Lai plastmasa būtu videi draudzīga
- 22** Kurzemes piekastes skolēni apgūst zvejas gudrības

NUMURA TĒMA - VIENA PLANĒTA, VIENS OKEĀNS

- 26** ANO izsludina okeāna zinātnes desmitgadi 2021 – 2030 ilgtspējīgai
attīstībai
- 31** Saulriets pie mirstošās jūras
- 33** Pārāk ilgi esam skatījušies uz augšu, pēdējais laiks paskatīties uz leju!
Jūras spēki piedalās Baltijas valstu militārajās mācībās "Baltron Squadex
2021"
- 35** Pazaudētā pasaule. Stāsti par zemūdens noslēpumiem
- 37** Nopietnas problēmas uztvert mazliet ar smaidu
- 43** Pasaules okeānu diena atgādina par okeānu nozīmi cilvēku dzīvei

OSTAS

- 43** Statistika
- 45** Rīgas ostas ziņas
Ventspils ostas ziņas
Liepājas SEZ ziņas

BRĪVBRĪDIS

- 47** IMSC pasākums ģimenes vērtību stiprināšanai



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Antona Vjatera, Sintijas Gredzenas, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Rīgas brīvostas,

Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas, Latvijas Zēģelētāju savienības, IMSC, NIMASA, ITF, "The Maritime Executive", "The Mission of Seafarers", ICS, SCC/CNN, "Reuters", NASA, NWF, EMSA, "Bore", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, Snapchat, kā arī kompāniju publicitātes foto. Foto no Saulveža Vārpiņa un Daiņa Rokjana personīgā foto arhīva.

Jā materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, SM, RBP, LSEZ, ICS, BIMCO, ITF, ISWAN, WMN, kā arī ārzemju preses materiāli.

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.



Visā visumā – par vai pret?

Visā visumā vasara ir galā, un ļoti atbilstoši Latvijas politikajai gaisotnei šīs 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, kurš, noslēdzoties turnīram, uzvarētājam, šoreiz Daugavas labajam krastam, pasniedza ceļojošo kausu.

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 dala 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 kad Saeimā, Ministru kabinetā vai pašvaldības sēdē svarīgu lēmumu pieņemšanas laikā pragmatiska darba vietā ņem un sarīko bezjēdzīgu politisko grūstišanos. "Mēs Latvijā neprotam saprātīgi risināt jautājumus. Ja kaut kas neiet tā, kā vajadzētu, tad visvienkāršākais ir visu aizliegt,

nevis risināt pašu problēmu," intervijā žurnālam 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 mulķības, 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, mēģinās ar apvainojumiem, ko lieliski izmanto dažs labs, kurš, uzrāpies uz autobusa jumta, raida kosmosā iznīcinošus signālus. Un kamēr tauta tā nolaiž tvaiku un plosās, diskutējot, piemēram, par vai pret vakcinēšanos, aizkulisēs rosās politiķi, lai šo situāciju prasmīgi izmantotu.

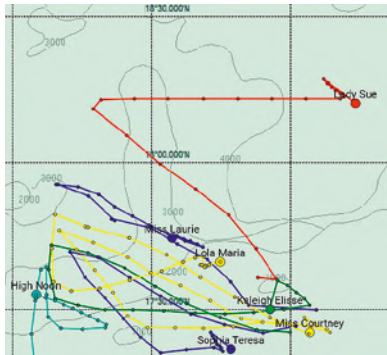
Bet spēles laukumā politiķi izskatījās ļoti cilvēciski, un komentētāji teica, ka politiķu sportiskā meistarība pa divpadsmit gadiem, kopš notiek šādi "Krastu mači", ir ievērojami pieaugusi. Ansis Zeltiņš, rezumējot divdesmit četru stundu maratonu, teica: "Lai gan basketbols ir cīņa, pati svarīgākā tomēr ir kopā būšana."

Kopā būšana ir tad, kad ir gan par, gan pret, bet visā visumā tomēr ir miers, jo, kā māca tautas gudrība, miers baro, bet nemiers ir tas, kas posta.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

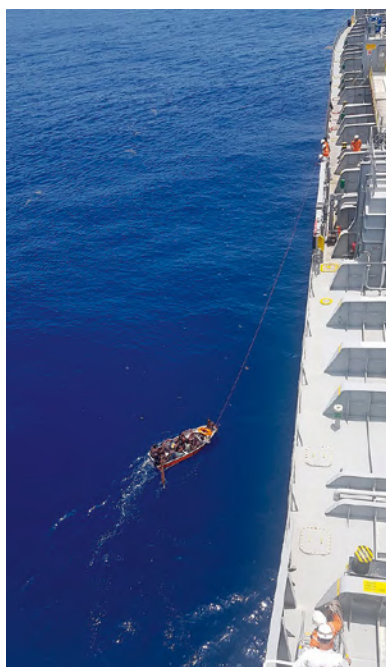
Latvijas kapteinis Dainis Rokjāns kopā ar kuģa “MTM Amsterdam” apkalpi izglābj 10 Hondurases zvejniekus

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 Hondurases, Nikaragvas, Kolumbijas un Kaimanu salām, tāpat glābšanas operācijā piedalījās arī citi zvejas kuģi un brīvprātīgie. Lai arī



bija izvēsta 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 pašai izdevīgu rīcību, glābjot cilvēkus. Profesionāli darboties, viņi izglāba desmit cilvēkus un sniedza humāno palīdzību.”

Kapteinis Dainis Rokjāns 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 Rokjāns par sevi saka, ka ir Latgales zēns, kurš piepildījis savu sapni kļūt ne tikai vienkārši par jūrnieku, bet par profesionālu jūrnieku, 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.

“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 life* – cilvēku drošību, kas pēc būtības ir pirmais un pats svarīgākais bauslis, kas jāievēro, strādājot jūrā,” saka kapteinis Rokjāns.



– Varat teikt, ka, izglābjot desmit cilvēku dzīvības, vistiešākajā veidā esat ievērojis šo bausli.

– Katram dzīvī 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 neilaimē 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, dzīvī 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, jālūkojas 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. Ieskatījāmies 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 izspēlētā 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 reti gadījumi vairāk ir saistīti ar sīkām zādzībām. Piemēram, kad ostā kāds iekļūst kuģī un nozog jūrnieku 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 iespējamu 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.

►►► 4. lpp.

▶▶▶ 3. lpp.

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 jāsaazinās 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, jāsaazinās ar tuvāko glābšanas dienestu – MRCC centru, tāpat jāsaazinās 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 *Safety of 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 viņpasaulē, 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 paši, 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 apšaubu manu lēmumu profesionalitāti.

Daudzi brīnījās arī par to, ka glābšanas operācijas laikā ar savu lielo kuģi piegājām klāt laivai 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. "Kapteinī, 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 esu jūrā, bet šoruden svinēšu piecdesmit piekto dzimšanas dienu, un šī laikam ir labākā dāvana, ko varēju saņemt.

– Arī jūs desmit cilvēkiem esat uzdevinājis 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, atskaitē 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 jaunāku 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 kuģi tiek traktēti 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 nelaimes 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. Kapteinī 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. ■

Uzklausīja Anita Freiberga

Nākamajā žurnāla numurā sarunas turpinājums ar kapteini Daini Rokjānu, bet tad saruna, protams, jau būs par citām jūrniececības un kuģošanas tēmām.

Notikumi. Jūlijs – augusts



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 mērojamas gadu simtos. Jūras svētki, kuros piedalītos gan jūras transporta darbinieki, gan zvejnieki, ostnieki un kara flotes jūrnīki, 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 Jūrnīcības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētkus kā svinamu dienu ieraksta kalendārā – jūlija otrajā sestdienā.

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

Ovišu, Užavas un Akmeņraga bākas atvērtas apmeklētājiem

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.

Trīs vēsturiski burinieki Rīgas ostā

No 4. līdz 9. jūlijam Andrejostā apmeklētājus gaidīja trīs vēsturiski burinieki: Pēterā 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 nesarīkot 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 jūrnīcības vēsturi. Mēs esam trīs jūrnīcības vēstures fanāti un vēlamies ar to dalīties."

Liepājas SEZ izmanto pirmpirkuma tiesības

5. jūlijā Liepājas SEZ valde turpināja izskatīt jautājumu par pirmpirkuma tiesību izmantošanu vai neizmantošanu uz daļu no bijušā "Liepājas metalurga" teritorijas ar kopējo platību apmēram 32 ha, un vienbalsīgi nolēma izmantot pirmpirkuma tiesības. Tas nodrošinās iespēju pilsētai un SEZ pārvaldei attīstīt bijušo "Liepājas metalurga" teritoriju kā vienotu veselumu ar vienotu pārvaldību, infrastruktūru, kurā darbojas inovatīvi un videi draudzīgi uzņēmumi. Pirmpirkuma tiesību izmantošanu nosaka Liepājas SEZ likuma 48. pants.

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 pavadīšana uz dežūru NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNM-CMG1). 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 daudznacionālajām 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 ūdenslīdzēju 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 ūdenslīdzēju komandas.

Zvejas kontroles inspektori apgūst drošības pamatkursu jūrā

Lai nostiprinātu praktiskās iemaņas rīcībai nelaimes 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. Tā kā nelaimes gadījumā dārga ir katra minūte, lai glābtu sevi un palīdzētu apkārtējiem, mācībās īpaši svarīgi ir apgūt darbību precīzu secību, prasmes sazināties, saglabāt mieru vai ar signālraketi ziņot par notikušo citiem kuģotājiem. Ar Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonda finansiālu atbalstu SOLAS kursos piedalījās jūras zvejas kontroles inspektori no VVD Zvejas kontroles departamenta, kā arī Kurzemes, Vidzemes un Lielrīgas reģionālajām vides pārvaldēm.

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 diennaktī 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 virtuālā 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.

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 šīm nolūkam iekārtotām vietām. VVD ir konstatējusi 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, nesākot VVD ietekmes uz vidi sākotnējo izvērtējumu vai tehniskos noteikumus.

Jau desmito gadu notiek kampaņa “Mana jūra”

6. jūlijā jau desmito reizi celā devās kampaņas “Mana jūra” caļā ekspedīcija. Lai gan Covid-19 situācija ir ieviesusi savas korekcijas, arī šogad, ievērojot noteiktos ierobežojumus, ekspedīcija aicina sev līdzīgu ikvienu, kurš ir ieinteresēts izzināt un iepazīt

►►► 8. lpp.

▶▶▶ 7. lpp.

Baltijas jūras un Latvijas piekrastes vides izaicinājumus, kā arī sniegt palīdzīgu roku problēmu risināšanā. Kampaņa arī savā desmitgadē joprojām saglabā savus pamatmērķus un uzdevumus – apvienot Latvijas sabiedrību kopīgiem centieniem aizsargāt mūsu piekrasti un Baltijas jūru, kā arī aktualizēt tīras jūras un



piekrastes nozīmi Latvijas un pasaules kontekstā. "Mana jūra" šogad pavērsusi iespēju tā saucamajai "pilsoniskajai zinātnei", izmantojot Eiropas Vides aģentūras izstrādāto mobilo lietotni "Marine Litter Watch", kas radīta ar mērķi sasniegt vienošanos un līdzvērtīgas zināšanas par atkritumu daudzumu Eiropas piekrastēs un jūrās.

Kā katru gadu, arī šogad kampaņa "Mana jūra" apkopo un publisko datus par piesārņojumu Latvijas piekrastē, arvien vairāk pievēršoties risinājumu meklējumiem sadarbībā ar citām ieinteresētajām pusēm. Datu analīze tiek veikta saskaņā ar ANO Vides programmas metodoloģiju, nodrošinot interešu aizstāvību un priekšlikumu izstrādi turpmākiem uzlabojumiem jūras piesārņojuma mazināšanai. Tāpat arī 2021. gads iezīmēsies ar jaunām aktivitātēm un izpētes darbiem sadarbībā ar dažādiem partneriem un iniciatīvām, sākot informācijas apkopošanu par mikroplastmasas piesārņojumu Latvijas piekrastē, apzinot vienreiz lietojamās plastmasas patēriņa situāciju piekrastes zonās un meklējot jūras draugus arī komersantu vidū, kā arī rosinot sabiedrības plašāku iesaisti praktisko risinājumu meklēšanā, lai Latvijas piekraste kļūtu tīrāka, tostarp rosinot arī plašāku diskusiju ar pašvaldībām, lēmumu pieņēmējiem un zinātniekiem.

Kampaņa "Mana jūra" savas pastāvēšanas desmitgades vasarā aicina

interesentus uz Ovišu bāku, kur 17. un 18. jūlijā norisinājās darbnīcas, koncerts, kā arī diskusija par jūras piesārņojošajiem atkritumiem un to ietekmi uz vidi.

"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.



Latvijas Žēģelētāju savienības prezidents Leonīds Loginovs sveic čempionāta dalībniekus.

"Buffalo Sailing Team" saglabāja līdera pozīciju 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 "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 braucienos 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. Konkurence bija ļoti spēcīga, ko apliecināja izmaiņas līderu sastāvā dažādos braucienos. Visi Latvijas burātāji demonstrēja cīņas spar 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. Karlina Vaivode (LAT 138) finālā startēja bronzas flotē, kopvērtējumā iegūstot 137. vietu.

Divpadsmito reizi notikusi regate "Engures kauss"

No 30. jūlija līdz 1. augustam 12. reizi norisinājās "Engures kauss" "Laser 4.7", "Laser radial", "Laser Standard", "LYS" un "Optimist" klasēs.

Turpina pieaugt zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaits

2021. gada pirmajos sešos mēnešos Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti septiņi SOLAS konvencijas prasībām atbilstoši kuģi. Pusgada laikā nav izslēgts neviens kuģis. Līdz ar to kopējais SOLAS kuģu skaits Kuģu reģistrā pieaudzis līdz 36.

Visi no jauna reģistrētie ir sauskraavas kuģi – "Baltic Carrier", "Baltic Merchant", "Baltic Sailor", "Baltic

Skipper", "Friendland", "Loraland" un "Nordland".

Pirmajos sešos mēnešos jūtami pieaudzis arī atpūtas kuģu skaits – no jauna reģistrēti 23 atpūtas kuģi (16 buru jahtas un septiņas motorjahtas), bet no reģistra izslēgti 10 atpūtas kuģi (astoņas buru jahtas un divas motorjahtas). Atpūtas kuģu skaits reģistrā sasniedzis 699. ■



Pirmajā pusgadā ārvalstu kuģi Latvijas ostās pārbaudīti 133 reizes

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori 2021. gada pirmajos sešos mēnešos veikuši 133 ostas valsts kontroles inspekcijas ārvalstu kuģiem, kas ienākuši Latvijas ostās.

Šajā laikā aizturēts viens ārvalstu kuģis – ar Panamas karogu braucošais "Ultra Serval". Aizturēšanas iemesls – nebija noorganizēta

savlaicīga kuģa apkalpes nomaīņa un daļa apkalpes nepārtraukti strādāja vairāk nekā 12 mēnešus. Pēc šā jautājuma nokārtošanas ar kuģa karoga valsti aizturētais kuģis tika atbrīvots.

Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās pirmajā pusgadā pārbaudīti 16 reizes, neviens Latvijas kuģis nav aizturēts. ■

Latvija pakāpusies uz 27. vietu Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā

Latvija pakāpusies no 32. uz 27. vietu *baltajā* sarakstā, liecina Parīzes memoranda (PMoU) komitejas publicētajā informācijā par 2020. gada kuģu inspekciju rezultātiem un kuģu karogvalstu izkārtotumu *baltajā*, *pelēkā* un *melnajā* sarakstā 2021. gada 1. jūlijā.

Baltajā sarakstā atrodas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Uz 2021. gada 1. jūliju šajos sarakstos iekļautas 70 valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas gadījumu skaita. Šogad PMoU *baltajā* sarakstā ir 39, *pelēkā* 22 un *melnajā* deviņas valstis.

Igaunija no 38. vietas *baltajā* sarakstā pagājušajā gadā noslīdējusi uz 1. vietu *pelēkā* sarakstā, savukārt Lietuva no 39. vietas *baltajā* sarakstā pakāpusies uz 34. vietu.

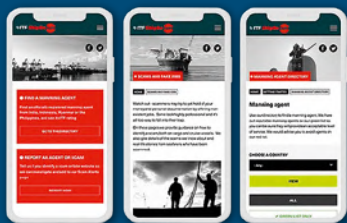
PMoU ģenerālsekretārs Luks Smulders, vērtējot ostas valsts kontroles rezultātus 2020. gadā, atzīst, ka Covid-19 pandēmija un ar to saistītie ierobežojumi ietekmējuši arī PMoU darbu. PMoU valstīm tika izstrādātas vadlīnijas, kā rīkoties šajā sarežģītajā situācijā. Neraugoties uz ierobežojumiem, aizturēto kuģu skaits pagājušajā gadā ir pat nedaudz samazinājies – 2,81% no visiem pārbaudītajiem kuģiem. 2019. gadā tika aizturēti 2,94% no pārbaudītajiem kuģiem, 2018. gadā – 3,17%, 2017. gadā – 3,88%. Arī pārbaužu laikā konstatēto trūkumu skaits ir samazinājies.

Pieci visbiežāk ostas valsts kontroles pārbaudēs 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.

Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. PMoU misija ir garantēt kuģošanas un jūrnieku drošību reģionā. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada. ■

ITF tīmekļa vietne “ShipBeSur” – palīdzības rīks jūrniekiem

Lai palīdzētu jūrniekiem iekārtoties darbā, izmantojot drošu agentu pakalpojumus, ITF tīmekļa vietnē “ShipBeSur” sāk publicēt informāciju par darbā iekārtošanas kompānijām, ierindojo tās *zaļajā* sarakstā – drošas kruinga kompānijas un *sarkanajā* sarakstā – labāk neizvēlēties šo kompāniju pakalpojumus. Sākotnēji informācija aptver četras valstis – Indiju, Indonēziju,



Mjanmu un Filipīnas, kas ir lielākās jūras darbaspēka piegādātājas starptautiskajai tirdzniecības flotei, bet ITF informē, ka saraksts tiks paplašināts un aptvers visus reģionus pasaulē. “Katru gadu simtiem jūrnieku tiek apkrāpti, bet mūsu inspektoriem ir liela pieredze apšaubāmu agentu un viņu nelegālās prakses noteikšanā,” saka ITF inspekcijas koordinators Stīvs Trovsdeils. “Jaunā tīmekļa vietne palīdzēs cīņā ar krāpniekiem. Zelta likums māca: ja darba piedāvājums izskatās pārāk labs, lai būtu ticams, tad tas noteikti tā arī ir.”

Aicina jūrniekus vakcinēties

Globālajā cīņā pret Covid-19 vakcinācijai ir galvenā nozīme, tāpēc IMEC un ITF stingri iesaka jūrniekiem vakcinēties un uzņēmumiem nodrošināt, ka jūrniekiem, kuri vēlas vakcinēties, tiek rasta šāda iespēja. Daudzās valstīs jau sekmīgi tiek veikta masveida vakcinācija, un, ja vakcīnu krājumi to atļauj, tās savās ostās vakcinē arī ārvalstu jūrniekus. Tas tagad jau tiek darīts ASV, Kanādas, Beļģijas, Nīderlandes, Vācijas, Kipras un Apvienotās Karalistes ostās.

Par vakcinēšanās iespējām jūrnieki informāciju var meklēt saitēs: ICMA: <https://icma.as/vaccines/> un NAMMA: <https://namma.org/vaccines/>

ITF pārstāvji aprīlī uz “Ever Given”, lai pārliecinātos par jūrnieku veselības stāvokli un labklājību.



Aicina mazināt spiedienu uz jūrniekiem

ITF Jūrnieku tiesību nodaļas vadītājs Deivids Heindels ar gandarījumu atzīmēja, ka konteinerkuģa “Ever Given” apkalpe ir atbrīvota no aresta Ēģiptē, un reizē atgādināja, ka šis incidents parāda, cik trausla ir starptautiskā kuģošanas sistēma un cik neaizsargāti ir jūrnieki: “Apkalpei ir laimējies ar kuģa īpašnieku, kuģa menedžmentu, ar savu arodbiedrību un, protams, ar ITF atbalstu. Tomēr pasaulē daudzu jūrnieku labklājība tiek apdraudēta. Daudzas pasaules valstis joprojām neņem

vērā vairāk nekā divsimt tūkstošu jūrnieku tiesības, kas tiek ierobežotas sakarā ar ielgušo apkalpju maiņas krīzi. Joprojām pastāv celošanas un robežu šķērsošanas ierobežojumi, kas ietekmē jūrnieku dzīvi. Atklāti sakot, ja pasaules valstu valdības nerīkosies, lai mazinātu pieaugošo spiedienu uz jūrniekiem, tādu incidentu risks kā ar “Ever Given” notikušais kļūs arvien lielāks. “Ever Given” parādīja, ka nav vajadzīgs nekas liels, lai apturētu globālo tirdzniecību.”

Eiropas kuģu īpašnieki atzinīgi vērtē klimata tiesību aktu kopumu “Fit for 55”

Eiropas Kopienas kuģu īpašnieku asociācija (ECSA) atzinīgi vērtē 2021. gada 14. jūlijā pieņemto ES klimata tiesību aktu “Fit for 55”, kas ir instruments, lai sasniegtu vērienīgāko ES mērķi klimata jomā, un atzīst, ka klimata krīze ir viena no lielākajām humānajām, ekonomiskajām un vides problēmām, ar ko saskaras mūsu sabiedrība. Tāpat ECSA atbalsta arī ES ETS īpašā fonda izveidi. Siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana Eiropas Savienībā par vismaz 40% līdz 2030. gadam (salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni) ir viens no mērķiem, par ko Eiropadome vienojās kā par daļu no 2030. gada klimata un enerģētikas politikas satvara. Tā kā ES ETS būs galvenais instruments šā mērķa

sasniegšanai, tās reforma ir nepieciešama, lai nodrošinātu labi funkcionējošu sistēmu. Tomēr Eiropas kuģu īpašnieki norāda, ka “Fit for 55” dokumentā trūkst konsekvences, kas apdraud mērķu sasniegšanu vides jomā. “Lai gan Eiropas kuģu īpašnieki būtu devuši priekšroku starptautiskam regulējumam kuģniecībā, tomēr atzinīgi vērtējam ES izvirzītos mērķus klimata jomā un atzīstam, ka būtu godīgi, ja arī kuģniecība dotu savu ieguldījumu klimata krīzes risināšanā ES līmenī,” uzsver ECSA prezidents C. Berglunds. “ES politikas veidotājiem vajadzētu nodrošināt, ka, virzoties uz klimata mērķu sasniegšanu, tiek aizsargāta arī Eiropas kuģniecības konkurētspēja.”



Krītas jūrnieku laimes indekss

“Mission to Seafarers” veiktā aptauja “Seafarer Happiness Index” liecina, ka 2021. gada otrajā ceturksnī ievērojami samazinājies jūrnieku laimes indekss, un tas ir nonācis līdz zemākajam līmenim kopš pandēmijas sākuma, kad tirdzniecības flotes jūrnieku vidū valdīja nenoteiktība un pesimisms saistībā ar apkalpju maiņas problēmām un jūrnieki bija spiesti vairākus mēnešus pārstrādāt darba līgumā noteikto termiņu.

“Aptauja parādīja, ka jūrnieku neapmierinātība ar situāciju, strādājot jūrā, augusi visos punktos. Vislielāko neapmierinātību joprojām rada apkalpju maiņas problēmas, pārvietošanās ierobežojumi, nenoteiktība saistībā ar atvaļinājumu, kā arī daļējs vai pilnīgs aizliegums ostās nokāpt no kuģa krastā. Tas viss, protams, negatīvi ietekmē jūrniekus,” teikts “Mission to Seafarers” ziņojumā. “Diemžēl pēdējā aptauja atklāj vēl citus satraucošus aspektus un liecina par jūrnieku pieaugošu neapmierinātību ar darba un sadzīves apstākļiem uz kuģa. Šobrīd pesimisms valda tur, kur kādreiz bija optimisms, un, ja šie jautājumi netiks risināti un sakārtoti, ir grūti prognozēt, kādas tam varētu būt sekas.”

Indekss ir krities visās kategorijās: vispārējais noskaņojums, slodze, apmācība, sabiedriskā dzīve, atvaļinājums krastā, alga, pārtika, veselība, sakaru iespējamība ar ģimeni. Pēc 18 mēnešu pielāgošanās pandēmijai vislielākās problēmas joprojām rada apkalpju maiņa ostās, kā arī liegums

iziet kaut nelielā pastaigā pa ostu. “Mums nekad nav atļauts nokāpt no kuģa un kaut pāris stundas uzturēties krastā,” atbildēja kāds jūrnieks.

Nemot vērā Covid-19 izraisītās problēmas, daudzi jūrnieki ziņoja par saspīlējumu ar kruinga kompānijām un operatoriem saistībā ar līguma nosacījumiem, kas skar algu līmeni un kontrakta laiku. Jūrnieki pauž viedokli, ka kruinga kompānijas mazāk nekā pirms pandēmijas vēlas akceptēt jūrnieka intereses. “Mission to Seafarers” norāda vēl uz kādu satraucošu faktu: arvien biežāk uz kuģiem apkalpes vidū ir tādi, kas ar nepatiesas informācijas izplatīšanu maldina savus kolēģus, un gadās arī, ka kāds no apkalpes locekļiem draud kolēģim ar fizisku izrēķināšanos. “Nemot vērā kopējo neapmierinātības un stresa līmeni uz kuģiem, nākotnē tas viss var sagādāt pamatīgas nepatīkšanas,” teikts ziņojumā.

Pieaug arī darba apjoms, par ko ziņo daudzi jūrnieki, norādot uz 11 līdz 12 stundu garu darba dienu, nevis 8 līdz 9 stundām, kā tas pamatā bija

pirms pandēmijas. Daži respondenti uzsver, ka dokumentu apjoms un administratīvie uzdevumi, piemēram, atbildēšana uz e-pasta vēstulēm krasta birojam, apdraud tiešo pienākumu veikšanu un pat kuģošanas drošību, jo pārāk daudz laika tiek veltīts birokrātiskajam darbam.

“Patiešām ir satraucoši redzēt straujo laimes indeksa kritumu otrajā ceturksnī un secināt, ka tā pamatā ir objektīvas problēmas, uz kurām aptaujas atbildēs norāda jūrnieki. Mēs aicinām visas ieinteresētās institūcijas rīkoties, lai mūsu jūrnieki, pildot visai pasaulei tik svarīgu darbu, justos droši un apmierināti un būtu nodrošināti viņu fiziskā un sociālā labklājība,” sacīja “Standard Club” zaudējumu novēršanas direktors kapteinis Īvs Vandenborns. “Pandēmija nebūt nav beigusies, un, pat pieaugot vakcinācijas rādītājiem visā pasaulē, redzam, ka uz kuģiem joprojām nemazinās saslimšanas gadījumu skaits, tāpēc situācija prasa ar daudz lielāku atbildību izturēties pret jūrnieku vajadzībām.”

“Ever Given” brīvs no gūsta, kuģa īpašniekam problēmas 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 ilgusi 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 (SCA) 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 atbrīotajā kravas daļā ir gājusi bojā un ir jāiznīcina, 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”.

Kuģošanas biznesam jādomā par jauniešu piesaisti jūrnieka profesijai un kvalifikācijas celšanu jūras virsniekiem



Kompānija “Danica Crewing Specialists”, kas regulāri veic jūrnieku aptaujas un nodarbojas ar kuģošanas nozares analītiku, jūlija beigās nākusi klajā ar visai neiepriecinošām prognozēm saistībā ar jūrnieku darba tirgu, kas mudina nozari nopietni izturēties ne tikai pret darbaspēka deficītu jūrniecībā jau līdz 2026. gadam, bet arī pret jūrnieku kompetencēm un kvalifikāciju. Tā kā “Danica” nodrošina ar jūrniekiem virkni pasaulē lielāko kuģošanas kompāniju, tā, lai apmierinātu šo kompāniju prasības, izveidojusi stingras jūrnieku darbā pieņemšanas procedūras un kompetences pārbaudes. “Danica” ziņo, ka aptuveni 50% pretendentu neatbilst uzņēmuma stingrajām prasībām: pretendentiem trūkst pieredzes, prasmju, zināšanu, līdera spēju vai arī tie neatbilst ieceļošanas prasībām.

“Danica” izpilddirektors Henriks Jensens uzsver: “Mums nekavējoties jārikojas, lai sniegtu labākas zināšanas, uzlabotu apmācību un vadības prasmes, lai novērstu visus



“Danica”
dibinātājs un
izpilddirektors
Henriks
Jensens.

trūkumus un panāktu, ka iespējami vairāk jūras virsnieku atbilst stingrajām prasībām.

Jūrniekiem ir svarīgi paaugstināt kvalifikāciju, bet jūras virsniekiem vēl arī iziet vadības apmācību, lai viņi spētu apmierināt kuģniecības nozares prasības, kas rodas saistībā ar jaunākās paaudzes kuģu būvi un modernajām tehnoloģijām, kas ienāk kuģos. Diemžēl mums jau tagad ir nopietns talantu trūkums, pat atmetot tās problēmas, ko visam klāt vēl radījusi pandēmija.

Esmu stingri pārliecināts, ka jānodrošina kadetu programmas, kas dotu iespēju jauniešiem speciālistiem ienākt kuģniecības nozarē un attīstīt savu karjeru.

Deficītu jūrnieku darba tirgū lielā mērā rada tas, ka šodienas jūrnieki priekšroku dod garākām brīvdienām, nevēlas apmeklēt kvalifikācijas kursus atvaļinājuma laikā, lai atjaunotu sertifikātus utt.

Tā kā kopumā jūrnieki noveco, nozarei ir svarīgi saprast, kā piesaistīt “jaunos asinis” un jūrnieka profesijai pievērst tā sauktās Z paaudzes uzmanību un interesi, jo šīs paaudzes vajadzības un uzskati radikāli atšķiras no iepriekšējās paaudzes uzskatiem. Z paaudze nav gatava visu savu mūžu ziedot vienai profesijai, jaunie vēlas iegūt profesiju, kas ļautu veidot daudzpusīgu karjeru.

Nozarei jāpieliek lielākas pūles, lai popularizētu sevi un piedāvātās iespējas, kā arī lai nepieļautu negatīvu stāstu nonākšanu plašsaziņas līdzekļos, un ne jau aizliedzot publikācijas, bet gan uzlabojot nozares tēlu. Kuģniecības nozare joprojām piedāvā daudzveidīgu profesionālo karjeru gan jūrā, gan krastā, tāpēc ir jāsadarbojas, lai šis vēstījums nonāk līdz talantīgiem jauniešiem, kuri var ienest jaunu skatījumu mūsu jūrnieku kopienā.”

NATO domā par kuģošanas drošību Atlantijas okeānā

Sabiedroto apvienoto spēku pavēlniecība Norfolkā, kuras pārzinā būs drošības garantēšana kuģošanai Atlantijas okeānā, kā arī tajā esošo zemūdens komunikāciju aizsardzība, 15. jūlijā pasludināja pilnu operacionālo gatavību. Šī notikuma atzīmēšanā ASV Norfolkas bāzē piedalījās tās komandieris viceadmirālis Endrū Luiss un ASV Apvienotā štāba priekšnieks ģenerālis Marks Millijs.

NATO jaunākā operatīvā pavēlniecība, kas izveidota 2019. gada jūlijā kā daļa no alianses komandstruktūras transformācijas, ir pirmais NATO štābs kopš 2003. gada, kas atbildēs par drošību Atlantijas okeānā. Jaunās pavēlniecības uzdevums ir aizsargāt stratēģiskās saziņas līnijas visās jomās, aizsargāt jūras ceļus starp Eiropu un Ziemeļameriku, kā arī stiprināt Eiropas drošību.

“Drošības vide turpina kļūt arvien sarežģītāka, it īpaši Atlantijas okeāna



reģionā. Jaunā sabiedroto spēku apvienotā pavēlniecība Norfolkā demonstrē NATO uzticību drošībai un stabilitātei reģionā, kā arī sūta spēcīgu signālu Ziemeļamerikas un Eiropas pilsoņiem, vienlaikus atturot potenciālos pretiniekus,” atklāšanas ceremonijā sacīja pavēlniecības komandieris viceadmirālis Endrū Luiss.

Kopš sākotnējo operacionālo spēju sasniegšanas 2020. gada septembrī 150 darbinieku no 21 NATO un partnervalsts nepārtraukti trenējas un praktizē virkni uzdevumu, lai identificētu trūkumus un tos efektīvi novērstu. Tas jaunās pavēlniecības

komandai ļaus efektīvāk atbalstīt aliansi, sniedzot ieguldījumu NATO ārkārtas situāciju stratēģijas plānošanā; attīstot augstas gatavības spējas, lai reaģētu krīzes situācijā; uzturētu pastāvīgu situācijas izpratni, kā arī izstrādātu darbības plānus, kas aptver plašas teritorijas.

Turklāt, veiksmīgi vadot militāro mācību “Steadfast Defender 2021” pirmo fāzi šā gada sākumā, pavēlniecība pierādīja savu spēju aktīvi plānot un piedalīties daudz nacionālos vingrinājumos, kas bija pēdējais solis pirms pilnīgas operacionālas gatavības sasniegšanas. Šī kopīgā daudz nacionālā operatīvā vadība, kas atrodas pasaules lielākajā jūras flotes bāzē, spēlē milzīgu lomu NATO jūras drošībā, aizsargājot jūras sakaru līnijas un nodrošinot transatlantisko atbalstu, kā arī atbalstot sabiedroto atturēšanas pasākumus un aizsardzību. ■

Starptautiskais kruīzs joprojām nespēj atkopties

Starptautiskais kruīza bizness līdz šim ir bijis no Covid-19 pandēmijas visvairāk cietusī nozare. Pēc “Cruise Lines International Association” sniegtajiem datiem, starptautiskais kruīza bizness, pirms pandēmija to nolika lokdaunā, 2019. gadā pasaules ekonomikā ienesa vairāk nekā 120 miljardus eiro. Pasaules lielākās kruīza kompānijas “Carnival”, “Royal Caribbean” un “Norwegian Cruise Line” pandēmijas laikā katru dienu zaudēja gandrīz 900 miljonus ASV dolāru, bet “Carnival” publicējusi informāciju, ka, kopš pandēmija apturēja kruīza biznesu, kompānijas zaudējumi ir vairāk nekā 13 miljardi dolāru. “Analītiķi aprēķinājuši, ka lielākās kruīza kompānijas – “Carnival”, “Royal Caribbean” un “Norwegian Cruise Line” tikai 2023. gadā sāks atmaksāt parādus, kuru

apmērs pandēmijas laikā paguvīs dubultoties.

2021. gada vasaras sezonā ļoti lēnām sāka atjaunoties kruīza pakalpojumi. Pēc 16 mēnešu pārtraukuma 2. augustā starptautiskos kruīza



pakalpojumus atsāka Apvienotā Karaliste, kas pieņēma lēmumu, ka ASV un ES pilnībā vakcinētās personas, iebraucot AK, varēs neievērot karantīnu, tomēr Covid-19 testi tām būs jāveic. Tāpat tiek uzsvērts, ka katram ceļotājam ir jāuzņemas atbildība un jāapzinās iespējamie riski, tāpat jāaizpilda nepieciešamās veidlapas.

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

Tomēr vairāki Vidusjūras kruīzi ir apturēti vismaz līdz oktobra vidum, citi līdz decembrim, bet dažas kruīza kompānijas savu darbību ir apturējušas līdz pat 2022. gadam. Par darbības apturēšanu līdz 2022. gadam paziņojis arī lielākais ASV kruīza magnāts "Carnival Cruises", jo pēc dažiem kruīza braucieniem strauji palielinājās saslimšana ar koronavīrusu. Savukārt Lielbritānijas Ostu asociācijas (BPA pārstāv vairāk nekā 400 ostu, ostu operatoru un termināļu) izpilddirektors Ričards Ballantains norādīja, ka AK kruīzs ir pierādījis, ka tas var nodrošināt pasažieru un apkalpju drošību, kā arī ievērot visus nepieciešamos standartus, ierodoties kruīza maršrutā iekļautajās ostās.

"Kuģi vairs nevar uzskatīt par bīstamu vietu, jo mūsu priekšrocība ir tā, ka mēs atšķirībā no jebkuras citas vietas spējam kontrolēt situāciju un novērst slimības uzliesmojuma riskus," uzskata "Royal Caribbean" izpilddirektors R. D. Fains. "Rezervācijas gandrīz ir atgriezušās pirmspandēmijas līmenī, piedevām klienti maksā augstāku cenu, un tas liecina par noturīgu ilgtermiņa pieprasījumu pēc mūsu pakalpojumiem."

"Carnival" kruīza kuģis
lokdaunā Longbičas ostā.



Tomēr arvien lielākas bažas raisa lipīgais vīrusa delta paveids, kas strauji izplatās visā pasaulē, neļaujot īsti atkopties starptautiskajam kruīzam. Kruīza kompānijas jau nākušas klajā ar paziņojumu, ka, lai varētu doties kruīzā, visiem pasažieriem jābūt vakcinātiem. "Mēs esam aptaujājuši klientus, kuri veikuši rezervāciju kruīzam, un esam pārliecinājušies, ka jau tagad lielākā daļa cilvēku ir vakcinējušies," saka R. D. Fains. "Cilvēki to nedara tikai tāpēc, lai varētu doties izklaidēšanas braucienā, bet gan tāpēc, ka vēlas justies droši un pasargāti."

Tiek kavēta izmeklēšana par sprādziena iemesliem Beirūtas ostā



Žiņu portāls "The Maritime Executive" publicējis informāciju, ka nopludinātā FIB ziņojumā teikts, ka pirms gada Beirūtas ostā eksplodēja tikai viena piektā daļa no tā sprāgstvielu daudzuma, par kuru tolaik ziņoja, un pēc ekspertu domām tieši tas paglābis pilsētu no daudz lielākas katastrofas.

2013. gadā Beirūtas ostā ieradās kuģis "Rhosus" ar 2750 tonnu lielu sprādzienbīstamu kravu. FIB izmeklētāji atklājuši, ka pirms sprādziena ostā varētu būt atradušās tikai 550 tonnas amonija nitrāta, kas arī eksplodēja, bet 2200 tonnas, iespējams, tika nozagtas un nelikumīgi izvestas no ostas, par ko aģentūrai "Reuters" neoficiāli vēstījušas dažas Libānas amatpersonas. Noliklavā, kurā uzglabāja amonija nitrātu, netika ievērotas elementāras drošības prasības: durvis bija uzlauztas un vienā no sienām bija izsists liels caurums. Tiek izteikta versija, ka sprādzienu ar metināšanas darbiem izraisīja strādnieki, kas bija norīkoti novērst trūkumus.

Sprādziena cēloņu izmeklēšana noris ļoti lēni, neveiksmi cieš izmeklēšanas tiesneša Tareka Bitara centieni iztaujāt augsta līmeņa amatpersonas un politiķus. Viņš atklāti paziņojis, ka saskaras ar politiskās elites pretestību. Kad iepriekšējais šīs lietas tiesnesis Fadi Savans mēģināja nopriekš atgriezt ranga amatpersonas, viņš tika apsūdzēts politiskā neobjektivitātē, un galu galā divi no politiķiem, kurus tiesnesis turēja aizdomās, viņu atcēla no amata.

Izmeklēšanas dokumenti liecina, ka pirms sprādziena Libānas valdības augstākā līmeņa vadītāji tika informēti par amonija nitrāta kravas klātbūtni. Pagājušā gada augustā prezidents Mišels Auns apstiprināja, ka viņam ir priekšzināšanas, un apgalvoja, ka pavēlējis militārajām un drošības aģentūrām risināt šo jautājumu. Nesen viņš beidzot informēja Libānas prokuroru, ka būtu gatavs sniegt paziņojumu izmeklētājiem par sprādziena apstākļiem.

Starptautiskās organizācijas pēc sprādziena Libānai sniedza palīdzību, kopumā saziņojot 250 miljonus ASV dolāru, bet Pasaules Banka sniedza ārkārtas aizdevumu vēl 250 miljonu dolāru apmērā. Tomēr ārpolitikas eksperti pauž viedokli, ka Libānas valdība un tās banku sistēma šo palīdzību novirzījusi politiskajai elitei.



Pirms gada, reaģējot uz protestiem, ko izraisīja Beirūtā notikušais sprādziens, kurā dzīvību zaudēja aptuveni 160 cilvēki un 6000 tika ievainoti, valdība bija spiesta atkāpties. Daudzi libānieši uzskata, ka sprādziens noticis amatpersonu nolaidības un korupcijas dēļ. Pēc atkāpšanās premjerministrs Diabs publiski paziņoja, ka valdība ļoti centusies izstrādāt plānu valsts glābšanai, bet korupcija Libānā bijusi lielāka par valsti un joprojām ir ļoti bieža un ērkšķaina siena, kas šķir libāniešus no pārmaiņām.

Pirātisma incidentu skaits samazinās, apdraudējums jūrniekiem saglabājas

"International Maritime Bureau" (IMB) publicējis ziņojumu, ka 2021. gada pirmajā pusgadā reģistrēts zemākais pirātisma un bruņotas laupīšanas incidentu skaits 27 gadu laikā, tomēr IMB arī brīdina, ka riski jūrniekiem joprojām saglabājas, jo īpaši dažos pasaules reģionos.

2021. gada sešos mēnešos notikuši 68 pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumi pret kuģiem salīdzinājumā ar 98 incidentiem tajā pašā laika posmā pērn. 91% incidentu jeb 61 gadījumā pirāti iekļuva kuģī, notika četri uzbrukuma mēģinājumi, divi kuģi tika apšaudīti un viens kuģis ir nolaupīts un atrodas gūstā jau kopš 2021. gada janvāra. Neskatoties uz to, ka kopumā samazinās ziņojumu skaits par incidentiem, vardarbība pret kuģu apkalpes locekļiem nemazinās – sešu mēnešu laikā nolaupīti 50 jūrnieki, viens jūrnieks nogalināts un viens ievainots. 32% no visiem incidentiem notikuši Gvinejas līcī, kas joprojām ir īpaši bīstams jūrniekiem, tieši šajā reģionā tika nogalināts viens un nolaupīti jau minētie 50 jūrnieki.

IMB brīdina, ka pirāti turpina vērsties pret visu veidu kuģiem, kas darbojas šajā reģionā, bet zvejas kuģi, ko nolaupa Gvinejas līcī, vēlāk

tiek izmantoti par mātes kuģiem bruņotu uzbrukumu gadījumā. Tāpat kā citas drošības organizācijas, arī IMB brīdina, ka Gvinejas līča pirāti veic uzbrukumus arvien tālāk no krasta. Piemēram, jūnija sākumā beramkravu kuģim laiva ar sešiem pirātiem piebrauca aptuveni 210 jūras jūdzes no Lagosas krastiem Nigērijā. Minētajā gadījumā kuģis spēja novērst bruņotu pirātu nokļūšanu uz kuģa, taču tas parāda attālumu, kādā pirāti apdraud tirdzniecības kuģus.

IMB arī norāda, ka pastāv pirātu uzbrukumu iespējamība Singapūras šaurumā, par iekāpšanu un zādzībām ziņojumus saņem gan "Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia" (ReCAAP), gan arī IMB, kas pirmajā pusgadā saņēma ziņojumus par sešpadsmit incidentiem. Lai gan pēc IMB datiem šie uzbrukumi tiek kvalificēti kā oportunistiski, tomēr septiņos incidentos uzbrucēji bija bruņoti ar nažiem un draudēja kuģu apkalpēm.

Tāpat kuģiem ieteicams veikt piesardzības pasākumus, atrodoties Manilas līcī, Filipīnās, kur 2021. gada otrajā ceturksnī IMB reģistrēja četrus incidentus. ■

Plastmasas atkritumi pārtop kuģu degvielā

Apvienotajā Karalistē reģistrēta kompānija "Clean Planet Energy", kas izvirzījusi mērķi ar vienu šāvienu nošaut divus zaļus: savākt plastmasas atkritumus okeānā un pārvērst tos kuģu degvielā. Lai nodrošinātu projekta sekmīgu norisi, kompānija paredzējusi cieši sadarboties ar nevalstisko organizāciju "Recycling Technologies", kuras biroji atvērti septiņās valstīs, tai skaitā Indonēzijā un Filipīnās. Finansējums projektam piesaistīts no ICTSI fonda, bet "Clean Planet Energy" no savas puses jau uzbūvējusi Manilā rūpnīcu, kur no plastmasas tiek ražota degviela.



"Clean Planet Energy ecoPlant" rūpnīca gadā var pārstrādāt 20 tūkstošus tonnu plastmasas atkritumu.

"Clean Planet Energy" izpilddirektore Bertija Stīvensa paudusi viedokli, ka gan "Recycling Technologies", gan "Clean Planet Energy" rīcībā ir progresīvas tehnoloģijas un, kopīgi strādājot, izdosies mazināt plastmasas atkritumu problēmu jūrās un okeānos. "Mēs varam plastmasu pārvērst īpaši tīrā degvielā, kas aizstās netīro fosilo kurināmo lidmašīnās un kuģos," sacīja Stīvensa. "Plānotā rūpnīcas jauda ir aptuveni 60 tonnu sasmalcinātas plastmasas dienā. Plastmasu līdz augstai temperatūrai karsē vidē bez skābekļa, kā rezultātā tā sadalās, un tālāk to var pārstrādāt šķīdros, cietos un gāzveida produktos. Cieto vielu var izmantot būvniecībā, gāzi iekārtu darbināšanai, bet degvielu – kuģu dzinējos."

"Clean Planet Energy" patlaban būvē divas rūpnīcas Apvienotajā Karalistē un plāno vēl septiņas, lai gadā varētu pārstrādāt vismaz vienu miljonu tonnu plastmasas atkritumu. Pasaulē katru gadu nepārstrādāti paliek 203 miljoni tonnu plastmasas.

"Recycling Technologies" sadarbojas ar "Innovate UK" un starptautisku jūras apdrošinātāju, lai pārbaudītu plastmasas degvielu Plaxx kuģu dīzeļdzinējos. ■



Nigērija aicina atcelt kara laika apdrošināšanas noteikumus

Nigērijas Jūras administrācijas un drošības aģentūras (NIMASA) ģenerāldirektors Baširs Jusufs Jamohs aicinājis starptautisko kuģniecības sabiedrību atcelt kara laika apdrošināšanas noteikumus kravām, kas tiek vestas uz Nigērijas ostām vai šķērso Nigērijas teritoriālos ūdeņus.

“Mūsu valsts ir izrādījusi pietiekamu apņemšanos novērst pirātisma draudus jūrā Nigērijas teritoriālajos ūdeņos un Gvinejas līcī,” sacīja Baširs Jusufs Jamohs.

Tādu pašu viedokli pauda arī Nigērijas prezidents Muhameds Buhari,

kurš Lagosā, oficiāli atklājot tā saukto debesszilo projektu, sacīja: “Kopš februāra, kad sākām tumši zilā (Deep Blue) projekta aktivitātes, kas skaidri apliecina Nigērija apņēmību cīņā pret pirātisma draudiem, ik mēnesi Nigērijas ūdeņos ir vērojama pirātu uzbrukumu skaita samazināšanās, tāpēc aicinām starptautisko kuģniecības sabiedrību pārdomāt jautājumu par kara risku apdrošināšanu kravām, kas tiek vestas uz mūsu ostām. Nigērija ir izrādījusi pietiekamu apņemšanos cīnīties pret nedrošību jūrā, lai novērstu šādu piemaksu slogu.”



UZZIŅAI

Kara riska apdrošināšana ir apdrošināšanas veids, kas sedz zaudējumus, kuri radušies karadarbības dēļ, tai skaitā ieburkumu, sacelšanās vai nolaupīšanas gadījumā. Kara riska apdrošināšana sedz zaudējumus, kas radušies cilvēkiem, kravai un kuģim un tiek aprēķināta, pamatojoties uz kuģa vērtību. Piemaksa mainās atkarībā no tā, kāda ir iespējamā riska pakāpe, dodoties uz bīstamu reģionu.

Projekta ietvaros Nigērija ir ieguldījusi 195 miljonus ASV dolāru, lai pilnīgotu militāro un tiesībaizsardzības infrastruktūru un veiktu drošības pasākumus Gvinejas līcī.

Tiek lēsts, ka pirātisma nodarītie zaudējumi Rietumāfrikas valstu ekonomikā no 2015. līdz 2017. gadam sasnieguši 2,3 miljardus ASV dolāru.

Saskaņā ar “Oceans Beyond Piracy” datiem papildu riska izmaksas kuģiem, kas ieradās Nigērijas ostās vai šķērsoja Gvinejas līci, bija 55,5 miljoni dolāru, bet 35% kuģu, kas šķērsoja šo teritoriju, apdrošināšana pret nolaupīšanu un izpirkuma maksas pieprasīšanu prasīja 100,7 miljonu dolāru lielas papildu izmaksas. ■



Nepieciešams regulējums nestandarta situācijām

Pirms Covid-19 neviens nevarēja paredzēt, ka vīruss var tik ļoti ietekmēt visu pasauli, tieši tāpat neviens nevarēja paredzēt pandēmijas ietekmi uz kuģniecību. Globālas pandēmijas iespējamība netika ņemta vērā nevienā no starptautiskajām jūrniecības konvencijām, dokumentiem un tiesību aktiem, tāpēc tā nesa sev līdzī neskaitāmus jautājumus un problēmas, kas jo īpaši bija saistītas ar kuģu komplektēšanu un apkalpju maiņu.

MLC konvencija aizsargā jūrnieku darba tiesības, uzliekot īpašniekiem par pienākumu nodrošināt drošu darba vidi un jūrnieku tiesību



ievērošanu. Kuģu īpašnieku pienākums ir repatriēt ikvienu apkalpes locekli, kuram ir beidzies līguma termiņš, tāpat īpašniekam jānodrošina formalitātes un jāsedz visi jūrnieka ceļa izdevumi, dodoties reisā vai

atgriežoties mītnes zemē. Tomēr pandēmijas laikā lielākā daļa valstu noteica ceļošanas ierobežojumus, tāpēc jūrniekiem nebija iespējams atgriezties mājās, piedevām ostās bija liegta pat nokāpšana no kuģa. Lai gan kuģu īpašnieki bija gatavi repatriēt savus jūrniekus pēc darba līguma termiņa beigām, no viņiem neatkarīgu iemeslu dēļ tas nebija iespējams. Reālā situācija pandēmijas laikā parādīja, ka nepieciešams starptautisks regulējums, kas nosaka rīcību un pienākumus ārkārtas apstākļos, kā arī palīdz aizsargāt gan jūrnieku, gan kuģu īpašnieku tiesības. ■

Pasaule mainās, mums jāmainās pasaulei līdzi

2020. gads nevienai jurniecības mācību iestādei nebija viegls, 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 arī pamatīgam sietam – Valsts kontroles (VK) pārbaudei. VK izvērtēja LJA darbību un pamatīgi vērtēja pilnīgi visu: mācību procesa atbilstību noteiktajiem standartiem, studiju programmas, pasniedzēju kvalifikāciju, 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 vienotu 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 attiecībās 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.

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.

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 nepiekritām."

LJA atrisina akreditācijas problēmas

Kristīne Carjova uzsver, ka vislielākās problēmas, nenoliedzami, 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

►►► 18. lpp.

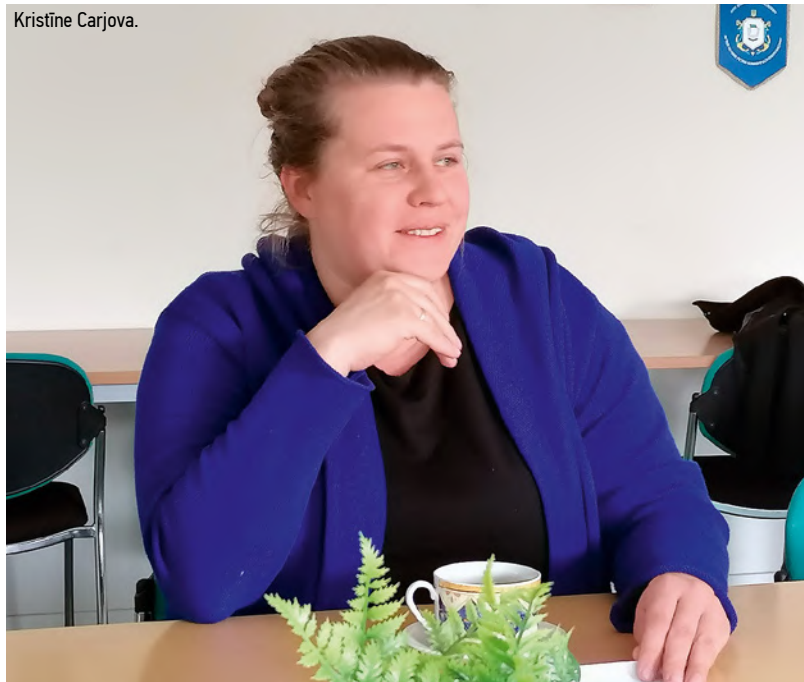
▶▶▶ 17. lpp.

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.

LJA jūrskolas direktors Arnis Bankovičs: “Bijusī jūrskolas vadība ne tikai neiesniedza dokumentus akreditācijai, bet pretojās arī jūrskolas pārnākšanai uz LJA terpām, lai gan tā ir visai loģiska un attaisnojama. 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, nenopietns bija pārskats par darbu, bet daudzi dokumenti vispār nebija atrodamā. Ja visi procesi tā arī turpinātos un nenotiktu 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

Kristīne Carjova.



Arnīs Bankovičs.



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 izslīdēt 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 motīvs sekmiģi mācīties, un 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 vēlējās 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 pašām kuģošanas kompānijām taču ir vajadzīgi kadeti, lai būtu, kas uz kuģa veic palīgdarbus. Nenoliedzami, situācija ir sarežģīta, jo, lai bez izglītības dokumenta 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 audzēknis 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.”

Četras stundas uz tiltiņa, četras stundas uz klāja

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 spēju 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 Lāsmāi 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 zinātniskā pētniecība 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 ie-



Astrida Rijkure.

gūšanas 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 Astrida Rijkure: "Vēlos piebilst, ka šoreiz doktorantūrā neuzņemām ārzemju studentus, kuri vēlējas šeit studēt, jo vakances aizpēma mūsu cilvēki. Doktorantūrā darbu tēmas ir ļoti dažādas. Piemēram, divi mani doktoranti strādā pie tēmas par vides kvalitātes 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?

►►► 19. lpp.

Savas zinātniskās pētniecības tēmas esam paplašinājuši.

Lielu vērību veltām projektam "Inovāciju granti jūrnieceības nozarē studējošiem", kurā piedalās ne tikai Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrnieceības koledžas studenti, bet arī jūrskolas audzēkņi un pat vispārizglītojošo skolu skolēni, kuri interesējas par jūrnieceību. Projekta mērķis ir stiprināt jūrnieceības mācību iestādēs studējošo inovatīvās prasmes, ļaut viņiem apzināties savas spējas uzņēmējdarbībā un, īstenojot kompleksu pasākumu kopumu, paaugstināt jūrnieceības 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 vērību 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 jūrnieceības izglītības

vai kapteiņa *backgrounds* un kuri nemaz nav saistīti ar jūru, bet pēta jūrnieceībai 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 jūrniecei. Kad, piemēram, ostu pārvaldnieki kļūst par doktorantiem, viņi būs ieinteresēti attīstīt pētniecību arī jūrnieceībai 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 pārliecināta, ka nozare šādos pētījumos būs ieinteresēta. Pasaule mainās, un mums jāmainās tai līdzīgi."

Pierakstīja Anita Freiberga

Lai plastmasa būtu videi draudzīga

Inženierzinātņu doktore un LJA pētniece Gerda Gaidukova 2020. gada 1. aprīlī saka Pēcdoktorantūras pētniecības atbalsta programmas finansēto projektu "Biopolimēru kompozītu vides ietekmes novērtēšana 3D drukai un pielietojumam Baltijas jūras reģiona jūrnieceības nozarē" 1.1.1.2/VIAA/3/19/478.

Pētījuma mērķis ir nodrošināt konkrētus pasākumus, lai novērstu



Pēcdoktorantūras projekts tiek realizēts Latvijas Jūras akadēmijā, to īsteno Gerda Gaidukova, darba zinātniskie vadītāji ir Kristīne Carjova un Sergejs Gaidukovs, projekta termiņš trīsdesmit seši mēneši – no 2020. gada 1. aprīļa līdz 2023. gada 31. martam. Projekta finansējums – 133 805,88 eiro, t. sk. ERAF finansējums 113 734,99 eiro (85%), valsts budžeta finansējums 13 380,58 eiro (10%) un Latvijas Jūras akadēmijas finansējums 6690,31 eiro (5%).

vides, tai skaitā arī jūras vides piesārņojumu un samazinātu kaitīgo ietekmi uz vidi, izmantojot ražošanā bioloģiski noārdāmu plastmasu: lignocelulozes daļiņas un šķiedras, kas pastiprina polilaktīda (PLA), polihidroksoalkanoāta (PHA), polibutilēnsukcināta (PBS) noārdīšanos. Tāpat svarīgi meklēt iespējas, kā, ieviešot ekonomiskus stimulus bezpiesārņojuma plastmasas risinājumiem gan Latvijas nacionālajā, gan Baltijas jūras reģiona līmenī, panākt, lai tradicionālās tehniskās plastmasas, piemēram, polietilēna (PE), polipropilēna (PP), poliamīda (PA), akrilnitrilbutadiēna (ABS) izejvielas, aizstātu ar fosilām izejvielām.

– Kāpēc savā pēcdoktorantūras pētnieciskajā darbā esat pievērsusies šādai tēmai?

– Pamatā tāpēc, ka vide arvien vairāk cieš no mūsu nepārdomātas rīcības, un viena no lielākajām problēmām gan jūrā, gan uz sauszemes

ir saistīta ar plastmasu. Savā zinātniskajā darbā pētu tādas bioloģiskas plastmasas ražošanas iespējas, kura, nokļūstot dabā, piemēram, mēneša laikā spēj sadalīties. Esmu pārliecināta, ka cilvēkam ir svarīgi apzināties, ka plastmasas izstrādājumi, ko viņš ikdienā lieto sadzīvē, nepaliek vidē, bet sadalās, neradot piesārņojumu. Tātad, no vienas puses, ir svarīgi ražot tādas priekšmetus, kas viegli sadalās un ātri noārdās, bet, no otras puses, ja tā, teiksim, ir no bioplastmasas ražota praktiski lietojama detaļa, tad ir svarīgi, lai tā būtu izturīga un ilgi kalpotu, tāpēc ir jāatrod veids, kā bioplastmasas ražošanā apvienot šīs abas īpašības. Svarīgākais, lai bioplastmasu varētu pārstrādāt.

– Visticamāk, šī tēma ir svarīga ne tikai jums, līdzīgi pētījumi noteikti notiek arī citur pasaulē.

– Protams, neesmu pirmā, kas pievērsusies plastmasas pētīšanai un bioplastmasas ražošanai, zinātnieki

visā pasaulē strādā pie šīs tēmas, tāpēc varu izmantot jau esošās zināšanas un turpināt pētījumus, jo darba lauks ir plašs. Un ne tikai saistībā ar bioplastmasas lietošanu, bet arī, piemēram, par papildvielām bioplastmasas ražošanā. Neviena plastmasa netiek ražota tīrā veidā, ražošanas procesā tiek pievienotas pildvielas, lai uzlabotu plastmasas īpašības. Ir svarīgi rast risinājumu, kā izmantot "zaļās" pildvielas. Ņemsim, piemēram, tetrapaku, tur bez kartona sastāvā ir arī alumīnijs un polietilēns, bet būtu svarīgi ražot šo tetrapaku no materiāliem, ko, sadalot frakcijās un sasmalcinot, būtu iespējams atkal izmantot. Šāda ražošanas tehnoloģija dotu divas priekšrocības: netiktu lietotas fasilās izejvielas un būtu rasts pielietojums jau nokalpojušam materiālam, kas nenonāktu atkritumos.

Pētījuma laikā notiek vides monitoringa, lai pārliecinātos, vai un kā bioloģiski noārdāmas plastmasas izmantošana ietekmē procesus vidē, cik lielu enerģijas apjomu varam ietaupīt kāda priekšmeta ražošanā, kāds ir materiālu patēriņš, ko varam ietaupīt.

Lai veiktu visus šos pētījumus, ir iegādāta pasaulē atzīta programmatūra "Sigma Pro", kas ir viens no nopietnākajiem spēlētājiem šajā jomā. Lielu uzmanību veltu jautājumam par pārstrādes procesu, izmantojot aditīvās tehnoloģijas, kas pašlaik ir visstraujāk augošais tehnoloģiju veids un paver jaunas ražošanas iespējas, nodrošinot risinājumus specifisku produktu izstrādei. Bet nākamais pētījuma solis ir 3D druka, ko pasaulē jau plaši lieto. 3D būtu izmantojama kā ilgtspējīga bezatlikuma tehnoloģija, kas ir alternatīva tradicionālajām plastmasas apstrādes metodēm (formēšana, spiedliešana, ekstrūzija), bet tā jau būtu mana pētījuma noslēguma stadija.

– Vienmēr svarīgi saprast, kā zinātne ir saistīta ar reālo dzīvi, kāds ir tā vai cita pētījuma praktiskais pielietojums.

– Izmantojot jaunās tehnoloģijas, varētu ražot, piemēram, kuģa plastmasas detaļas no dabai draudzīgiem materiāliem.

– Vai kuģošanas nozare, kuģu īpašnieki un būvētāji ir

Gerda Gaidukova.



ieinteresēti šajos pētījumos un jauno tehnoloģiju ieviešanā?

– Nedomāju, ka viņi būs iniciatori, jo viss jaunais un visas pārmaiņas ir saistītas ar papildu finansējumu. Ja kuģa īpašniekam pasaka, ka tiek piedāvātas kādas revolucionāras pārmaiņas un piedevām tas būs saistīts ar lielākām izmaksām, nevaram gaidīt, ka tas tiks uzņemts ar sajūsmu. Jauno nepiedāvājam veciem kuģiem, kuru īpašnieki neredz vajadzību jauniem ieguldījumiem. Šajā gadījumā var runāt par to, ka kuģošanas industrijā tiek ieviesta jauna prakse, taču tam ir vajadzīga ne tikai laba griba, bet arī valsts atbalsts, jo praktiski nevienam cilvēkam nav gatavs savā dzīvē kaut ko mainīt, ja nebūs drošas garantijas, cik tas viņam varētu būt izdevīgi, piemēram, vai viņš varēs saņemt nodokļu atlaides. Pieļauju domu, ka tas vēl nav šodienas jautājums, bet esmu pārliecināta, ka nākotnē tas viss būs reāli iespējams.

– Parasti jau saka, ka viens nav karotājs. Vai meklējat sadarbības partnerus Latvijā un ārpus tās?

– Latvijā pētījumu procesā sadarbojos ar kolēģiem Rīgas Tehniskās

universitātes Materiālzinātnes un lietišķās ķīmijas fakultātē, kur noris praktiskie darbi. Projekta ietvaros notiek sadarbība arī ar kolēģiem no Kauņas Tehnoloģiju universitātes, kopā ar kuriem veicam vides izvērtēšanu un jauno biopolimēru kompozītu tehnoloģijas izpēti. Pat neskatoties un Covid-19 ierobežojumiem, ļoti laba un vērtīga sadarbība izveidojusies ar Itālijas universitātes zinātniekiem. Tā kā zinātnieku vērtē pēc publikācijām, kam ir ļoti liela nozīme, tad jācenšas panākt, lai publikācija par mana zinātniskā darba tēmu nonāktu prestiža zinātniskā izdevuma lappusēs. Tāpat regulāri piedalos vebināros par zinātniskiem jautājumiem, tā ka dzīve neapstājas arī šajos visai grūtajos laikos.

– Kā jūs teiktu, vai pasaule tiešām iet zaļo pētījumu virzienā, vai tā tomēr vairāk ir tāda mūsdienas modes tendence?

– Nedomāju, ka zaļās domāšanas virziens ir tikai modes tendence. Būtībā sabiedrībai nemaz nav citas izejas. Ja palūkojamies uz statistikas datiem par bioplastmasas lietošanu, droši var teikt, ka tā ar katru gadu pieaug. Pagaidām gan vēl tās ražošana ir salīdzinoši dārga, lai parasto iepakojumu aizstātu ar bioplastmasas iepakojumu, bet paies laiks, un situācija mainīsies.

– Ja palūkojamies uz Eiropu, kuras no valstīm zaļās domāšanas ziņā citām ir priekšā?

– Skandināvijas valstis un Vācija, bet esmu pārliecināta, ka šis projekts palīdzēs informēt jurnieciņas nozari un sabiedrību par videi draudzīgu tehnoloģiju iespējām, kā arī veicinās izglītošanu par bioloģisko materiālu pozitīvo ietekmi uz vidi un šīs darbības ilgtspējību. Ņemot vērā ieguldīto darbu un zinātniskos pētījumus par ekoloģiski ilgtspējīgas un jūras videi drošas tehnoloģijas ieviešanu, kā arī videi draudzīgu produktu izmantošanu, projekta realizācija noteikti stiprinās Latvijas pozīciju Baltijas jūras reģionā bioekonomikas inovāciju ieviešanā jūras rūpniecības nozarē, kā arī ilgtermiņā ļaus izvairīties no plastmasas atkritumu un piesārņojuma veidošanās, kā arī mikro un nano plastmasas daļiņu nonākšanas jūras vidē.■

Uzklausīja Anita Freiberga

Kurzemes piekrastes 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 uzklausiņu 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. Dīvē piekrastes zvejnieku skaits sarūk, jaunieši reti izvēlas šo seno arodu, tāpēc ir saprotamas gan zivsaimnieku bažas par profesijas nākotni, gan interese piesaistīt jaunus, profesionāli izglītus 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 mīli 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 darboies spējīgi piekrastes zvejnieki.

G. A.: – Pirms gadiem diviem vai trim Zemkopības ministrijā, spriežot



NACIONĀLAIS
ATTĪSTĪBAS
PLĀNS 2020



EIROPAS SAVIENĪBA
Eiropas Jūrlietu un
zivsaimniecības fonds

Atbalsta Zemkopības ministrija un Lauku atbalsta dienests

par sadarbības un attīstības projektiem, Pāvilostas 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 pārnesei 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 tālējās 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 atsauca. Cenu aptaujā otrs pretendents bija pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskais institūts 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 laikā, pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana, tīklu 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 lāpīšana. 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 tālējūras 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 pievēršāmies 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 Jūrkaines 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. Tāpat 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. Sazinājāmies ar skolu vadību, direktoriem, viņi tālāk uzrunāja klašu audzinātājus. Mums svarīgākais šķita pamatojums – gribējās uzzināt bērnu motivāciju piedalīties šādā nometnē.

– Kāpēc nometnei izraudzījāties Pāvilostu?

I. Š.: – Partneru pārrunās tā tika atzīta par visvairāk atbilstošu. Pāvilosta 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 Pāvilostas kultūras namā, savukārt praktiskās nodarbības varēja norisināties gan šajās telpās, gan brīvā dabā

►►► 23. lpp.

Pāvilostas 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 MĀCĪSPĒKIEM 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 stūrmaņa 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, buļļu un pavadonmezglu. Par nometnes folkloru kļuva Naura teiktais, ka ikkatrs mezgls, ko sasiens jūrniece, ir jūrnieceka mezgls. Īstenībā daži mezgli ir ļoti noderīgi arī uz sauszemes. Lai ka 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, pašvādīta mācīšanās!

– Jā, tas palīdzēja mums un bija vērtīgi gan tiem, kas mācīja, gan tiem, kas mācījās. Mēs iepazīnām nometnes dalībniekus kā ļoti atvērtus, patīkamus jaunus cilvēkus.

– Vai nometnes programmu paredzat kā tādu, ko var pielāgot un izmantot vispārizglītojošās 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 Jūrnieceības savienības biedrs un Liepājas Jūrnieceības 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, ieinteresējāmies jau no paša sākuma, veicot organizatoriskos darbus, rakstot programmu, un nometnes laikā to visu centāmies īstenot darbā ar jauniešiem. Biju patīkami pārsteigts, cik atvērti, motivēti un ieinteresēti ir gan zēni, gan meitenes. Nebija neviena, kas būtu sēdējis malā, neklausījes vai vispār negribējis līdzdarboties. Atbilstoši programmā paredzētajam pārrunājām navigācijas elementus, darbu ar kartēm, kā noteikt kuģa vietu, kursa līniju. Darbojāmies ar sekstantu. Nedaudz mācījāmies astronavigāciju, 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 bērnus 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 saskarots 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 apguvām teorētisko kursu. Nometnes dalībnieki iepazinās ar piekrastes zvejas kuģiem un to aprīkojumu, kā izmet tīklus jūrā, kā tīklus tīra. Nometnes ceturtnajā 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 saucams "Jūras zinības" un ir orientēts uz tirdzniecības floti. Mūsu nometnei domātā programma fokusējās 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 (šopavas beidza 8. klasi) skolēns:

– Man patīk makšķerēt dīķos, 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. Ģimenē ar jūrniecību neviens nav saistīts. Pie jūras gan dzīvoju, esju peldēties un labprāt makšķerēju. Viss, ko nometnē uzzināju, man bija jaunums – par bioloģiju, par kuģa uzbūvi, par Pāvilostas 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 hobijs.

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 aprīkojumu, 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

Viena planēta, viens okeāns



2021
2030 United Nations Decade
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 iespējām 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 programmas izvirzīto mērķi – stiprināt okeānu un piekrastes pārvaldību cilvēces labā.



ANO konferencē 53 zinātnieki diskutē par pasaules okeānu atveseļošanu.

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) izpēti. Kopš 2021. gada janvāra Eiropā, Ziemeļamerikā, Āzijā, Āfrikā un Latīņamerikā ir izveidotas vairāk nekā 25 nacionālās komitejas, lai vietējā un nacionālā līmenī atbalstītu ANO 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 pieņemšana, 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

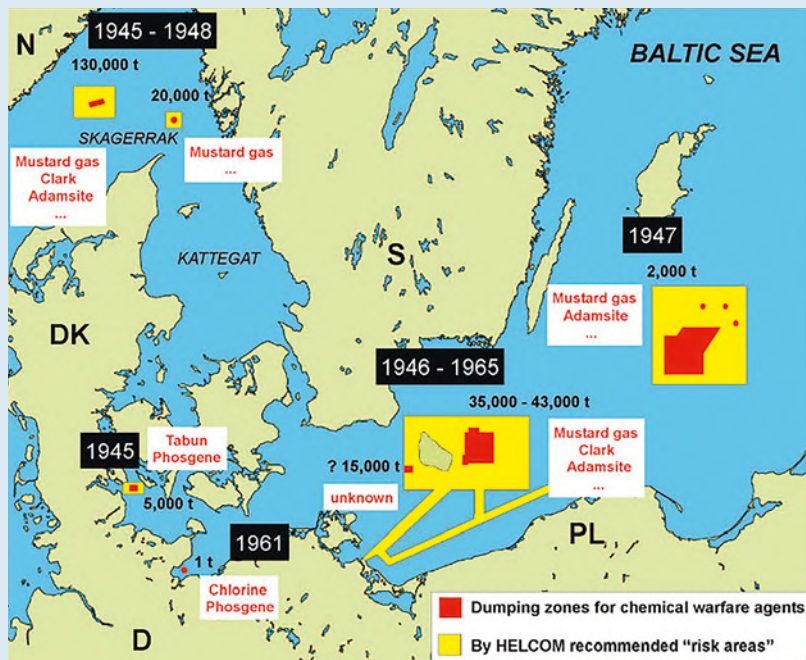
to, ko okeānos un jūrās ir atstājuši divi pasaules kari. Lai gan pagājis jau vairāk nekā simt gadu kopš Pirmā pasaules kara, kad pirmo reizi kā ķīmiskais ierocis tika izmantota sinepju gāze, šie ieroči joprojām apdraud cilvēkus un vidi. Eksperti lēš, ka okeānos un jūrās atrodas vairāk nekā viens miljons 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 izpēti programmas direktors Klauss 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 ziemeļdaļā, kas tika veikti no 1998. līdz 2009. gadam, lai izzinātu šajā reģionā nogremdētās Pirmā un Otrā pasaules kara municijas apjomu un tā radīto piesārņojumu, teikts, ka Beļģijas, Francijas, Vācijas, Īrijas,



Nīderlandes, Spānijas, Zviedrijas un Apvienotās Karalistes tuvumā atrasti gandrīz divi tūkstoši municijas vienību. Aptuveni 60% gadījumos kara municiju no dzelmes izcēla zvejnieki ar saviem tīkliem. Saistībā ar kara municiju 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 kabeli 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 municijas 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 iespējamās 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 nesāņem patiesu informāciju par ieroču atrašanās vietām, un bija sašutis, ka tiek likti vēl citi šķēršļi normālam zinātniskajam darbam un pētījumiem.

2011. gadā zinātniekiem izdevās pārliecināt ES, lai tā finansē jaunu projektu CHEMSEA, kura mērķis bija ķīmiskās municijas meklēšana un situācijas izvērtēšana. 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

▶▶▶ 28. lpp.

►►► 27. lpp.

65 tūkstošiem tonnu, PSRS – 35 tūkstošiem tonnu, bet atlikusi 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. Lielu 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 nevienš 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 publiskota 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 aviācijas 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

aviācijas 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 trālējais 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 tvētnē. Nākamajā dienā apkalpes vīriem parādījās nepatīkami simptomi – apdegumam līdzīgas čūlas. Četri vīri tika hospitalizēti ar neciešami dedzinošām sajūtām, viņu ķermeņi bija pārklāti ar sarkanām tūznām. Ārsti par to ziņoja varas iestādēm, un speciālisti konstatēja, ka zvejnieki ar tīklu izvilkuši Otrā pasaules kara ķīmisko ieroci – 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 ūdensnecaurīdīgu 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 trālējot 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 izcēluši 115 ķīmiskā bruņojuma vienības,

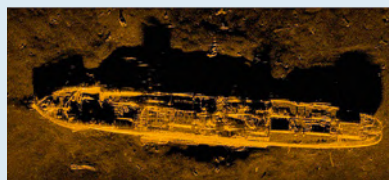
UZZIŅAI

Militārie speciālisti uzskata, ka aviācijas bumbu apvalku korozija notiek aptuveni 80 gadu laikā, bet artilērijas lādiņu apvalku korozija ilgst no 22 līdz 150 gadiem.

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.



Projekta DAIMON laikā fiksēts kuģa vraks ar Otrā pasaules kara ķīmisko munīciju.

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 jūrniece sāk stumt nāvējošo kravu ūdenī. Pusstundas laikā pāri bortam bezdibeni 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 atbrūošanās 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.

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 (Helsinku 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

I 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).

►►► 29. lpp.

mērķis ir mudināt ne tikai zinātniekus, bet arī politiķus, uzņēmējus un pilsonisko sabiedrību vienoties par kopīgiem pūlīgiem, 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 identifikēšanai, veiktu nepieciešamos pasākumus izgāztuvju uzraudzībai un novērstu jebkādas 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 Urzulai 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 Parlamenta preses sekretārs Latvijā Jānis Krastiņš informēja, ka EP deputāti ir pieņēmuši 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 pašattīrīšanas spēju, tāpēc skābekļa līmeņa pazemināšanās tās dziļajos ūdeņos jau tagad apdraud jūras dzīvības organismus. Zinātnieki apstiprinājuši, ka munīcija 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 ieguvī un atjaunojamās enerģijas ražošanu spēkstacijās.

2019. gada 20. februārī Briselē notikušajā kolokvijā par jūrā neeksploatējamās munīcijas radītajām problēmām tika pausta nepieciešamība pēc ciešākas sadarbības, bet starptautiskajai sabiedrībai diemžēl joprojām trūkst ticamas informācijas par apglabātās munīcijas apjomu, veidiem un atrašanās vietām, tāpat

trūkst pētījumu par Baltijas jūras gultni un nav panākta vienprātība par pašreizējo situāciju attiecībā uz munīciju, tās radīto konkrēto apdraudējumu un šīs problēmas iespējamajiem risinājumiem.

UZZIŅAI

“Interreg” Baltijas jūras reģiona programma 2011.–2014. gadā nodrošināja finansējumu ķīmiskās munīcijas meklēšanas un novērtēšanas projektam (CHEMSEA), atbalsta projektam 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 novēršanas metodēm un ietekmes uz vidi novērtējumam.

Eiropas Parlaments puda nožēlu, ka nekas no 8,8 miljoniem eiro, kas piešķirti no Eiropas kaimiņattiecību instrumentam paredzētajiem līdzekļiem, netika Baltijas jūras reģiona “Interreg” programmas ietvaros izmantots projektam 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 CHEMSEA, DAIMON un DAIMON 2, kas ir palīdzējuši izpētīt pašreizējo situāciju Baltijas jūrā. EP



Pētījumi “Interreg” programmas ietvaros.

norāda, ka NATO jau ir rīkojusies atiecībā 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 municijas uzraudzību, mazinātu iespējamās 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, steidzami 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 uzņemties galveno atbildību, citi vaino ASV un Apvienoto Karalisti par kara municijas, 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.

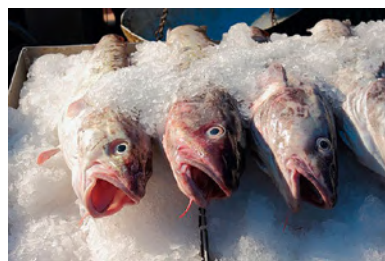
ANO Izglītības, zinātnes un kultūras organizācija (UNESCO) uzsver, ka zinātnei nav izdevies novērtēt cilvēku darbību kumulatīvo ietekmi uz okeāniem un to sekas piesārņojuma, karsēšanas vai paskābināšanas ziņā.

“Pasaules 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

Saulriets pie mirstošas jūras

Nemaz tik sens nav tas laiks, kad zvejnieki Baltijas jūrā vilka bagātīgus lomus, par kuriem lepmi 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 nesa-prata, 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.

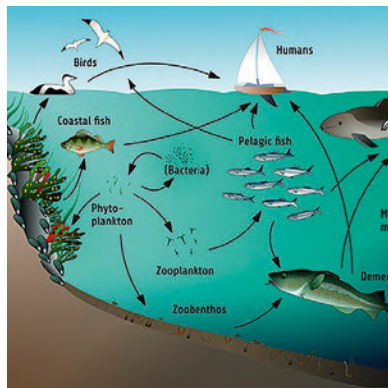
Baltijas jūra ir unikāla, bet, kā apgalvo zinātnieki, cilvēku neapdomīgas un pat noziedzīgas darbības dēļ tā ir slima. Arvien pieaug mirušās zonas, kur ir kritiski zems skābekļa līmenis, izsīkst zivju krājumi un jūrā arvien vairāk palielinās plastmasas daudzums.

Zinātnieki vērš uzmanību uz trim nopietnām Baltijas jūras problēmām, kas būtu neatliekami jārisina.



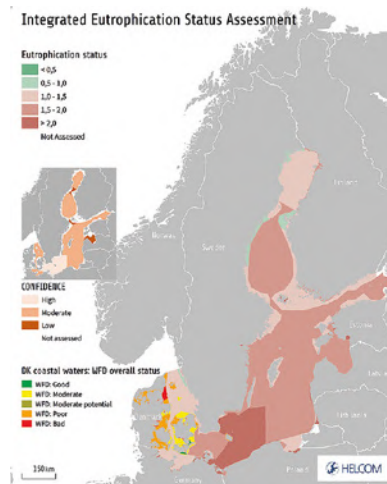
►►► 31. lpp.

Pirmā problēma: mirusi 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 ielūst jūrā, tilpuma ziņā ir četras reizes vairāk nekā ūdens masa pašā jūrā. Tāpēc bez šaubībām var teikt, ka katrs no 14 valstīs dzīvojošajiem 85 miljoniem cilvēku dod savu "piesašanos" jūras piesārņošanā, tāpat nedrīkst aizmirst par lauksaimniecības un rūpniecības ietekmi, kuras rezultātā Baltijas jūrā ielūst milzīgs daudzums barības vielu, īpaši slāpekļa un fosfora, kas noved pie eutrofikācijas. Pārlietu 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 eutrofikācijas kaitīgo ietekmi, ļoti svarīga ir lauksaimnieku izglītošana par minerālmēsliu 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



HELCOM pētījums par piesārņojuma līmeni Baltijas jūrā.

stabilitāti un var izraisīt ievērojamu zivju resursu samazināšanos. Tāpat lielu kaitējumu nodara nelegālā zvejā. 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 sagusīta 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 piekritīšajās 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 metru), 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 ziditājiem 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.

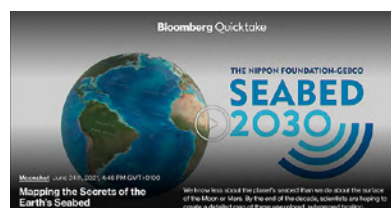
Vai Baltijas jūrai ir izredzes atveseļoties?

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.■

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 laivas tiesu antropogēnā siltuma 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.

2017. gadā tika sāks vērēnīgs 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.

UZZIŅAI

Batimetrija ir ūdens dziļuma mērīšana okeānos, jūrās un ezeros.

"Nepārtraukta datu papildināšana, kartējot okeāna gultni, sniedz visaptverošu un ticamu informāciju, kas brīvi pieejama visiem interesentiem," saka "Seabed 2030" projekta direktors Džimijs Makmaikls-Filips. "Šī informācija varētu būt pamats arī 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 sabiedriskais projekts starp Japānas konsorciju "Nippon Foundation" un "The General Bathymetric Chart of the Oceans" (GEBCO), lai, sadarbojoties

▶▶▶ 34. lpp.

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 kuģis M53 "Skalvis" un M54 "Kursis", patruļkuģis P11 "Selis", meklēšanas un glābšanas kuģis "Sakiai", velkonis TUG H-21, Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (Klaipēda), ūdenslīdzēju 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 ātrās reaģēšanas 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 atmiņēšanas 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 Andriusu Širvi.

►►► 33. lpp.

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 Starptautiskās 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 jārēķinās 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 sarežģītus 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 pārzina 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.

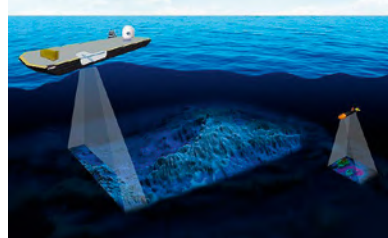
Projektam pievienojas Jaunzēlande

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 iespējamām 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 likumsakarīga. 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 Nūhempšīras universitātes Datu vizualizācijas pētījumu laboratorijas direktora Kolina Vea veiktajiem pētījumiem par atēlu izšķirtspējas palielināšanu, viņa kolēģis Pols Džonsons ir izveidojis GEBCO 2021 tīkla interaktīvu karti, kas ir publiski pieejama kā zinātnisks rīks un mācību līdzeklis.



Timekļa lietotne ļauj ātri pietuvināt jebkuru objektu, veidot perspektīvas diagrammas, kā arī veikt citas manipulācijas. Projekta “Seabed 2030” direktors uzsver, ka šī timekļa lietotne ir fantastisks GEBCO ieguldījums, kas nākotnē vēl vairāk ļaus palielināt šī rīka funkcionālo pielietojumu gan zinātniekiem, gan citiem ekspertiem. Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests piedalās GEBCO un EMODNET projektos, sniedzot informāciju par Baltijas jūru.

“Vizualizācijas iespējas palīdz mums saprast, ko esam sasnieguši, kāds ceļa posms jau noiets un cik daudz mums vēl jāiet,” saka “Seabed 2030” projekta direktors Džimijs 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.” ■

Pazaudētā pasaule

Stāsti par zemūdens noslēpumiem

1913. – 1914. gadā notika pirmie zemūdens 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 ieraudzīja 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 karkuģa “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. Neatlaidīgais virsnieks 1914. gada jūnijā atsāka zemūdens izpēti 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 līnijkuģa “Moskva” vraku aizmirsā.

Jau padomju laika norietā, 1989. gadā, sākās Baltijas jūras zemūdens un piekrastes vēstures apzināšanas darbi, kas palīdzēja sistematizēt un pārbaudīt informāciju par mūsu zemūdens 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 vilņojās, 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 zemūdens vēsturiskajiem pētījumiem Latvijā.

Šis un daudzi citi gadījumi pamudināja mūs, zemūdens arheologus, savādāk paskatīties uz zvejnieku folkloru – nostāstiem un leģendām un izvērtēt to lomu mūsu darbā. Pirmo burinieku pie Pliņģciema parādīja zvejnieks V. Dreimanis, kurš vēl pastāstīja par diviem kuģu vrakiem uz sēkļa iepretim Pliņģciemam. Vēlāk ar Ķesterciema zvejnieka I. Raginska palīdzību apsekojām sēkli un atradām zem ūdens unikālu dabas veidojumu – morēnas krauju un piecus senus enkurus. Arī pirmo burinieku jūrā pie Kolkas bākas mākslīgās salīgas 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” krāvā 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 atmett folkloras skaistāko, teiksmaināko daļu

▶▶▶ 36. lpp.

►►► 35. lpp.

un iedzīlīnāties būtiskajā. Folkloras materiālus, īpaši nostāstus, teikas un leģendas, mēs izmantojam kā zemūdens pētījumu organizēšanas sastāvdaļu. Tie jāapstrādā un jāņem nostāsts, kas traucē darbam. No saņemtas 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 apkāpes jeb "klīstošajiem holandiešiem", par jūras spokiem, kuģu rīmām un citiem zemūdens briesmīgiem. Tādi stāsti varēja izrotāt zvejnieku un jūrnieku ikdienu – cīņu 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 jaunāk – 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 ieradusies 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. Otrā grupā 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 uzzinātais 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 fakti 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 nogrimušā kuģa, spāņu burinieka "San-Roke", kura vraku atrada ar pavadoņa palīdzību, zelta kravas vērtība ir divi miljardi dolāru, bet tālākie darbi tikai apturēti, ņemot vērā zemūdens darbu augstās izmaksas. Tajā pašā reģionā atrasti vēl 20 spāņu galeņi, 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 nepatīkamas ziņas un leģendas, vai nu lai nopelnītu, vai novērstu uzmanību no īstā objekta.

Līdzīgs process notiek arī pie mums. Padomju laikā materiālo vērtību meklējumu tiesības bija tikai valsts iestādēm VDK stingrā 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 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 smaīdu

“Tāpat kā viens ārsts nevar reizē būt pediatrs un zobārsts, arī katram advokātam ir sava specializācija. Mana ir tā dēvēto balto apkaklīšu 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 hobiju. “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.

Nirstot ir svarīgi apzināties, ka kāds tevi pieskata. Iznirst un paskatās, ja burbulīši 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 jūrnīeks, zvejnieks, kolhozu laikos gāja Atlantijas zvejā. Tas bija līdz brīdim, kad tēvu pieķēra ar kontrabandu – japāņu šifona lakatiņiem un saliekamajiem lietussargiem, mohēras dziļu un, iespējams, vēl kaut ko, kas tolaik pie mums bija deficīts. Viņa tālējūras zvejnieka gaitas līdz ar to bija galā, bet manas

Advokāts Saulvedis Vārpiņš.



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 jūrnīeku, taču matemātikas dēļ neizturēju konkursu. Otra problēma varēja būt krievu valoda, jo biju jūrmalas ciemata zēns, tāpēc krievu valoda tolaik man nebija tik raita. Vi-dusskolas laikā savu izvēli mainīju,

arī tēvs centās atrunāt no domas par jūrnīeka profesiju un daudz stāstīja par savu dzīvi. Viņa stāsti par darbu jūrā bija visai skarbi: tur gāja bojā cilvēki un kuģi, tāpat cieta arī ģime-nes dzīve. Reizēm tēvs mājās pārra-dās tikai uz mēnesi un tad atkal uz četriem mēnešiem vai pusgadu bija projām jūrā.

►►► 37. lpp.

Pirmajā mirklī 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 kādu cilvēku, kurš komentēja situāciju ar ārvalstu kuģi un nirējiem, kuriem, lai aizsargātu jūrā esošās kultūrvēsturiskās vērtības, mūsējie nav ļāvuši nirt uz kuģu vrakiem. Ieinteresējos 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 nepamaldos, līdz pat šim laikam Latvijā ir vienīgais licencētais zemūdens arheologs. Soli pa soli 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, korāļi un vēl cita eksotika, bet man tomēr patīk un saista mūsu tumšie un aukstie ūdeņi. Mūsu jūrā redzamība ir ārkārtīgi sliktā, tomēr te ir interesanti.

– Jūs nirstat aukstos ūdeņos, kur faktiski nekas nav redzams, kas tur par kaifu?

– Nu ja, kas tur par kaifu? Jāpado mā, 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 kļūdīsies,



Vraka aerofoto Jūrkalnē pie Darvedžiem. Pateicoties aerofoto, minētais vraks tika atrasts un nosaukts par godu vietai, kur tika atrasts – Darvedžu vraks.

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 zinātni doktors un arheologs Juris Urtāns vienmēr interesējas ne tikai par kādu vēsturisku objektu krastā, bet arī par tam piegulošo 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 piecus tūkstošus gadu vecu cilvēka kauļu, kādu priekšmeta lauku 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 Ķīšezērā 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 papeldēt, 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 liela 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 tiklā iekšā. Tieši tāpat kā zivs, arī nirējs sapinas tiklā. Ja tas notiek ezerā, arī redzamība pilnībā zūd, jo dūņas ceļas uz augšu un visu vēl vairāk sadulķo. Tādās reizēs ir jābūt absolūti mierīgam: aizver acis, sameklē nazi un lēnā garā sāc griezt sevi no tikla 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 tikla.

– 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 krasta 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 aprūkās 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 Volde-mārs Rains ir piedalījies nosliukušu cilvēku meklēšanā, jo tuviniekiem ir svarīgi noslikušo atrast.

– Esmu intervējis Jūras spēku glābējus, kuri piedalījušies nosliukušu cilvēku meklēšanā, un viņi 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 līķus. Tas 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



Kauli atrasti Salacas upē pie Riņņukalna 2017. gadā arheoloģiskās ekspedīcijas laikā.



Kaula nazis atrasts Salacas upē pie Riņņukalna 2017. gadā arheoloģiskās ekspedīcijas laikā.



Nirstot Melnezērā pie Slokas, dūņas un netīrumi nonākuši arī zem hidrotērpa.

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 kultūrvēsturiskās vērtības dažādu iemeslu dēļ var zust.

Ienirstot pie Staburaga, redzamība pilnīgi nekāda, ūdens ir ārkārtīgi duļķains, stipra straume, bet sajūta tur būt ir vienkārši satriecoša, tu pieskaries klintij, un tas dod neizsakāmu gandarījumu. Un tajā pašā laikā neizskaidrojami, bet Staburags manā apziņā ir iespiedies kā viena no baisākajām vietām, kur esmu niris. Neesmu mānīcīgs, bet, iespējams, divaino sajūtu rada tas, ka šai latviešu svētvietai savā laikā ir nodarīts kaut kas slikts. 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 nogrimušajiem kuģiem, un zinātnāji apgalvo, ka to skaits mērāms tūkstošos. Būtībā jau nekas cits interesants

►►► 40. lpp.

►►► 39. lpp.

mūsu jūrā nav, ko varētu apskatīt, jo jūras gultne ir diezgan vienmuļa. Ja siltajās jūrās ir eksotika un koraļļi, 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 niruši trijātā, 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 Iveta Pazare, Andris Vilks un vēl citi, ar kuriem kopā nolēmām dibināt Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma asociāciju, jo vēlējāmies 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, pārisanestās smiltis un redzams pavisam kaut kas cits.



Parastas koka vraka paliekas, kādas atrodamas ļoti bieži.



Niršana dūņainajos Latvijas ezeros.

Tāpat plānojam 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

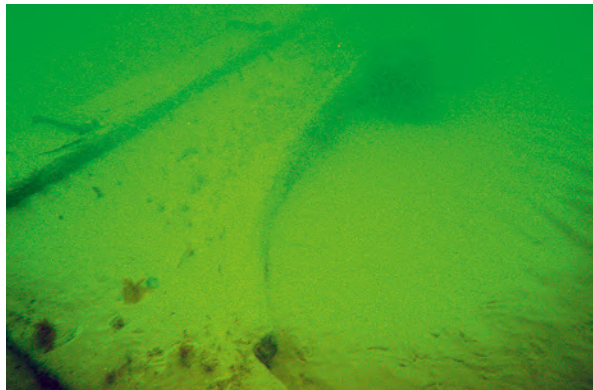
šim pats esmu niris līdz trīsdesmit metru dziļumam, kur var ienirt ar parasto saspiesto gaisu, un šajā dziļumā ir pietiekami daudz, ko apskatīt. Laiku pa laikam *uzpeld* kas jauns, un arī šopavasār ir atrasts kāds interesants vraks, bet pats vēl neesmu paguvis to apskatīt. Lielākais savijņojums un gandarījums ir pats atrašanās 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 zemūdens tūrisma attīstību Baltijas jūras Latvijas piekrastē svītru pievilka 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



Detaļas un enkurs no Ulmales vraka. Franču trīsmastu barka "Le Tage" no Haiti bija devusies uz Libavu (Liepāju), vedot sarkankoka kravu. Kad kuģis bija jau tuvu Liepājai, naktī no 1894. gada 23. uz 24. oktobra 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.

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 iespajds, ka noteikumi izstrādāti, pat nepainterēsējoties 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 Sarkanā 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 atkrit 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 radiostācijas 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 atļauju 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

▶▶▶ 42. lpp.

►►► 41. lpp.

"Thistleorgm" vraku, kur var apskatīt nogrimušā kuģa aprikojumu, tehniku un kravas telpas. Pat Zviedrijā, lai ienirtu uz pasaulē slavenā kuģa "Mars" vraku, sistēma ir vienkārša: niršanas klubs saņem atļauju uz visu sezonu un organizē niršanu, nevis atļauju mēģina saņemt katrs individuāls nirējs.

Vieglāk 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 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 mulķība un ierēdņu nevēlēšanās uzņemties atbildību. Vieglāk 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 sociālistmā 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 atlieksmi. 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 slikta 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 turpināsņemšanās 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 isti 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 lepnī saukt par jūras valsti, bet mums pat nav sava jūras muzeja, kāds ir gan Lietuvai, gan Igaunijai. Un atkal diemžēl tikai jānoplāta rokas.

– Patik mums vai nepatik, 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 jūrnieceības vēsturi, kas Latvijai ir bijusi ļoti bagāta un ļoti 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 jūrnieceības 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 laiku dzirdi kādas divainas skaņas. Atceros gadījumu Burtnieku ezerā: tu nirsti, un ausīs it kā skan dziesma, un tu nevari saprast, no kurienes tā varētu skanēt. Tad aizdomāties par pavisam dīvainām lietām – kā šī dziedāšana varētu būt saistīta ar senkapiem, kas bijuši blakus Burtnieku ezeram? Nedaudz mistisks piesitiens. Otrkārt, ūdens attīra, bet niršana paņem ļoti daudz spēka, un ne tikai smagā ekipējuma dēļ. Kad iznirsti, galva ir tukša un ķermenis maksimāli atslābīs, spēki ir galā, un vakarā tu vienkārši aizmiegs 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. Nekļūdoties. Vienmēr jādodomā 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 izniru, izrādījās, ka tā ir kājnieku 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 iemīlējies 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 muzejs, 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 holandiešu trīsmastu burinieks "Le Tage", 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 ļoti izdarītais. Reiz kāda tantīte man uzdāvināja Bībeli, kad viņas dēlam panācu izdarīt 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.■

Sarunājās Anita Freiberga

Pasaules okeānu diena atgādina par okeānu nozīmi cilvēku dzīvē

2021. gada Pasaules okeānu dienas tēma – “Okeāns: dzīve un iztika”. 2021. gada 8. jūnijā Pasaules okeānu dienas ietvaros notika virtuālas diskusijas par problēmām saistībā ar okeānu izmantošanu, nepieciešamajiem ieguldījumiem okeānu izpētē un politiskiem lēmumiem okeānu ekosistēmas ilgtspējīgai attīstībai. Kopš 2008. gada Pasaules okeānu diena ik gadus tiek atzīmēta 8. jūnijā.

Desmitgades 2021 – 2030 izaicinājums ir sasniegt mērķi: saglabāt un ilgtspējīgi izmantot okeānus, jūras un jūras resursus.

Lai aizsargātu un saglabātu okeānus, cilvēkam patiesi jāmācās izprast visus tos procesus, kas saistīti ar okeānu apsaimniekošanu, tāpat ikvienam ir jābūt atbildīgam par savu attieksmi un rīcību. Taču lai katrs cilvēks spētu apzināties, ka tieši no viņa ir atkarīga pasaules okeānu veselība, Pasaules okeānu dienas rīkotāji uzver, ka nepieciešamas zināšanas un sabiedrības izglītošana.

OKEĀNS:

- absorbē apmēram 30% no cilvēku radītā oglekļa dioksīda, tādējādi samazinot globālās sasilšanas ietekmi;
- ražo vismaz 50% no planētas skābekļa, un tajā atrodama lielākā bioloģiskā daudzveidība;
- ir galvenais olbaltumvielu avots vairāk nekā miljardam cilvēku visā pasaulē;
- ir mūsu ekonomikas pamats.

TIEK LĒSTS, KA:

- līdz 2030. gadam ar okeānu saistītās nozarēs strādās vairāk nekā 40 miljoni cilvēku;
- 90% lielo zivju populācijas ir izsmelti;
- 50% koraļļu rifu ir iznīcināti;
- cilvēks no okeāna paņem vairāk, nekā spēj dot.



Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2016.–2021.g. janvāris–jūlijs)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./2020., %
Beramkravas	12210,1	12401,5	13454,4	11659,3	7788,9	6135,7	-21,2
labība un tās produkti	488,6	497,3	887,3	884,1	965,3	1320,9	36,8
ķīmiskās beramkravas	1713,4	1424,3	1167,6	1014,7	936,2	788,3	-15,8
ogles	7006,5	7365,2	8269,6	5918,6	1916,6	178,6	-90,7
koksnes šķelda	348,2	380,4	508,1	602,0	715,0	481,9	-32,6
Lejamkravas	5443,9	3602,1	2586,6	2139,5	1663,1	1249,1	-24,9
naftas produkti	5414,0	3555,0	2555,7	2114,3	1627,3	1197,9	-26,4
Ģenerālkravas	3576,1	3986,5	4843,5	4900,0	4243,6	4249,6	0,1
konteineri	2246,1	2566,7	2794,0	2865,5	2657,2	2425,3	-8,7
(TEU)	215496	245161	264400	275217	264914	240893	-9,1
Roll on/Roll of	148,3	224,4	297,5	309,7	117,8	0,0	-100,0
vienības	37051	48042	51653	44954	15926	0	-100,0
kokmateriāli	1064,3	957,4	1508,7	1523,7	1243,3	1574,1	26,6
tūkst. m³	1275,3	1130,5	1763,2	1794,0	1545,8	2026,9	31,1
metāli, metāllūžņi	91,9	173,3	198,3	182,0	202,6	224,8	11,0
Kopā	21230,1	19990,1	20884,5	18698,8	13695,6	11634,4	-15,1

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2016.–2021.g. janvāris–jūlijs)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./2020., %
Beramkravas	2775,3	4843,4	3449,6	5963,1	1107,3	1140,2	3,0
minerālmēsli	197,3	171,1	325,6	326,4	155,3	218,3	40,6
ogles	1644,7	3463,6	2118,5	4436,9	285,3	10,7	-96,2
labība un tās produkti	192,2	73,5	139,9	229,7	60,0	251,0	318,3
Lejamkravas	7303,5	7292,3	6558,9	5948,6	5244,8	3948,1	-24,7
nafta	0,0	0,0	3,2	0,0	0,0	96,8	100,0
naftas produkti	6899,0	6937,2	6132,9	5546,0	4985,5	3674,4	-26,3
Ģenerālkravas	1393,7	1443,2	1571,5	1465,4	1473,8	1526,4	3,6
konteinerizētas kravas	0,0	0,0	20,3	1,7	3,4	0,0	-100,0
(TEU)	0	0	2112	216	185	0	-100,0
Roll on/Roll of	1134,3	1202,9	1305,9	1254,4	1226,1	1301,4	6,1
vienības	44513	46928	52068	49987	49637	53455	7,7
kokmateriāli	255,5	232,0	241,4	202,0	243,6	221,6	-9,0
tūkst. m³	282,8	254,6	268,9	228,9	267,9	250,0	-6,7
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	11472,5	13578,9	11580,0	13377,1	7825,9	6614,7	-15,5

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2016.–2021.g. janvāris–jūlijs)

Kravu veidi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./2020., %
Beramkravas	2187,0	2682,6	3322,0	3097,3	2516,7	2461,0	-2,2
ogles	223,6	780,4	797,5	823,6	214,3	28,8	-86,6
labība un tās produkti	1398,4	1227,2	1863,2	1415,8	1353,9	1343,5	-0,8
celtniecības materiāli	297,2	341,1	395,8	539,5	418,4	416,1	-0,5
koksnes šķelda	153,3	157,1	116,2	182,4	143,4	226,2	57,7
Lejamkravas	238,2	292,8	281,4	296,0	369,0	337,7	-8,5
jēlnafta	36,4	19,4	26,0	25,5	24,9	12,5	-49,8
naftas produkti	166,8	239,2	210,1	230,1	282,1	271,8	-3,7
Ģenerālkravas	598,7	699,1	807,3	683,6	662,8	991,8	49,6
konteineri	20,7	35,2	27,7	23,9	36,4	73,3	101,4
skaitis TEU	1168	2504	1929	1816	2217	6822	207,7
Roll on/Roll of	304,7	353,4	442,6	403,5	401,6	681,6	69,7
skaitis	18208	21619	24799	26847	21411	34798	62,5
kokmateriāli	190,9	262,3	294,5	235,5	189,3	204,9	8,2
tūkst. m³	209,1	303,3	302,5	264,9	217,1	228,1	5,1
metāli, metāllūžņi	43,7	5,0	0,0	0,0	0,0	3,7	100,0
Kopā	3023,9	3674,5	4410,7	4076,9	3548,5	3790,5	6,8

Satiksmes ministrijas informācija

Rīgas ostas ziņas

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 brīvdostas 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 iegrīmi 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 *babycap* (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 brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš, uzsverot, ka viens no Rīgas brīvdostas pārvaldes pamatuzdevumiem ir rūpēties par tās valdījumā nodotās infrastruktūras apsaimniekošanu un attīstību, kā arī nodrošināt drošu kuģošanu Rīgas ostā.

Kā informē Rīgas brīvdostas 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 – stīvdorķu kompānijas pārkraušanas 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 brīvdostas pārvaldes analītiķi.

"Rīgas ostas trumpis ir dzelzceļa un autotransporta infrastruktūra, piestātnes, pie kurām varam apkalpot lielos *panamax* tipa kuģus, kā arī pakalpojumu augstā kvalitāte. Tas ļāvis mums piesaistīt ne tikai vietējos granulu ražotājus. Šobrīd uz Rīgas ostu tiek vestas arī Lietuvas un Igaunijas izcelsmes kravas, un šī tendence veicina koksnes granulu apstrādes apjomu pieaugumu," situāciju raksturo Rīgas universālā termināļa valdes loceklis un izpilddirektors Jānis Kasalis.

"Kopīgiem spēkiem, Rīgas brīvdostas pārvaldei sākotnēji 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 brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

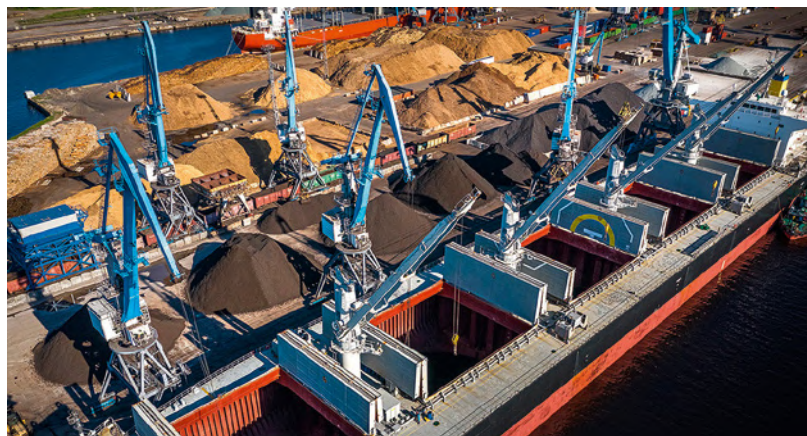
Rīgas ostā atgriežas kruīzs

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 – Kopenhāgenu, Stokholmu, Helsinkus, Gdaņsku, Ķīli u.c. Visi kuģa pasažieri no astoņām valstīm, visvairāk no Vācijas, arī Austrijas, Beļģijas, Vācijas, Itālijas, Nīderlandes, Šveices un Čehijas, bija pilnībā vakcināti 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 viesošanās Rīgā, brīvdostas pārvalde sadarbībā ar Latvijas Valsts robežsardzi, NMPD un SPKC izstrādājusi "Vadības plānu Covid-19 vīrusa izplatības riska mazināšanai", kas turpmāk būs jāievēro visiem Rīgā

►►► 46. lpp.



▶▶▶ 45. lpp.

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.

Ventspils brīvostas ziņas

Ventspils ostā attīrīs vēsturisko naftas produktu piesārņojumu

Jūlijā Ventspils brīvostas 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.

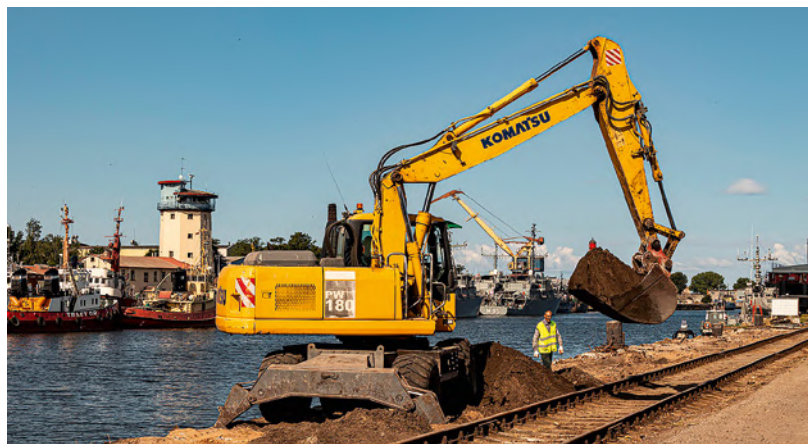
Liepājas SEZ ziņas

LSEZ pārvalde 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, neskatot 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 m²). 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 izkraušanu un zvejnieku transporta kustību uz un no piestātnes. ■



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 rīkoto 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.

Ikviena 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 – kovidā 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 Ventspili atpūsties, 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 iesaistījies, 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 apmalīšu 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."

►►► 48. lpp.

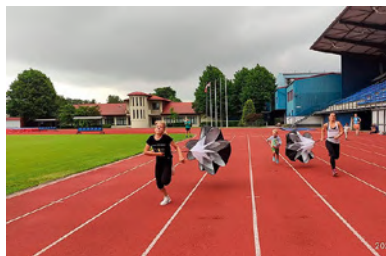
►►► 47. lpp.

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 ne pēdējo. 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 draudzīgas 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 isāks 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 noteiktie ierobežojumi bija papildu izaicinājums organizatoriem. "Plānojām visu tā, lai sporta nodarbībās, kuras visas notika ārā, vienlaikus nebūtu vairāk par 20 cilvēkiem. Uz izklaidēšanas 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 nesāņemtu, 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 jūrniece sieva, ģimenē aug divi bērni – meitai astoņi, dēlam trīs gadi. IMSC piedāvātajās aktivitātēs Darja iesaistījies 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 Bogdanecs, 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 paltversmi "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 brīnišķīgajiem 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.■

Sarma Kočāne

TRAINING COURSES

LATVIAN MARITIME ACADEMY



STCW approved courses

Unconventional

Professional Improvement Education Program
“Ship Manager Control Level Program”

Professional Improvement Education Program
“Ship Engineer Control Level Program”

Competence Updating Course for Deck Officers

www.latja.lv

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībai – 30



International
Transport Workers'
Federation



EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION



LTFJA mērķus un uzdevumus nosaka LTFJA augstākā institūcija – LTFJA kongress.

Kopš LTFJA dibināšanas notikuši četri kongresi.



Kongresa delegāti pulcējas, lai apspriestu problēmas, kas saistītas ar darbā iekārtošanu, sociālo nodrošināšanu un medicīnisko aprūpi, lemj par sociālajiem projektiem, kas attiecas uz arodbiedrības biedru un flotes veterānu dzīves kvalitāti.



IV kongresā, piemēram, tika pieņemta rezolūcija "Par darba nosacījumiem, strādājot uz kuģiem zem Latvijas karoga".



1999. gadā LTFJA izstrādāja programmu "Dzīvības un veselības apdrošināšana jūrniekiem laikā, kad tie atrodas krastā". Programma veiksmīgi darbojas līdz pat šim brīdim.



1999. gada 30. jūnijā LTFJA kongresā tika izveidota kooperatīvā krājaizdevumu sabiedrība "Jūrnieku Forums". Tās pakalpojumus izmanto vairāk nekā 2000 jūrnieku.

**Arodbiedrības
pamats –
SOLIDARITĀTE!**

ARODBIEDRĪBAS STRUKTŪRA

LTFJA KONGRESS

LTFJA PADOME

LTFJA KOMITEJA

LTFJA PILNVAROTIE UZ KUĢIEM



Vienotībā ir spēks!