



JŪRNIEKS

NR. 5 (126) 2021



**Latvijas Jūras akadēmijas burās
atkal iepūš draudīgi vēji: ideja LJA
pievienot Rīgas Tehniskajai universitātei
joprojām spēkā**

**Jūrniecības nevalstiskās
organizācijas un sadarbības
partneri noskaņoti aizstāvēt
jūrniecības izglītības
autonomiju**

**Vācijas lielākā
komunikācijas platforma
burātājiem un ūdens
sporta aktīvistiem slavē
Latvijas jahtu ostu
servisu**

**Jūras spēku Mācību
centram 30,
JSMC Ūdenslīdēju
skolai 20**

**Jūrniecības nozare jau gandrīz divus
gadus nespēj normāli pārvaldīt Covid-19
situāciju, kas pilnībā var sagraut
jūrniecības prestižu**

IMO
EVENTS



IMO
2021

SEAFARERS:
AT THE CORE OF
SHIPPING'S FUTURE



AUDA



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIKU REĢISTRS

Tālr. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

AKTUĀLĀ TĒMA: KAS NOTIKS AR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU?

- 2 Būt vai nebūt jūrniecības izglītībai Latvijā?
Darba devēji pozitīvi vērtē LJA un LJK absolventu sagatavotību
- 7 Izglītības ministrija neatkāpjas no ieceres Latvijas Jūras akadēmiju pievienot RTU

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 9 Notikumi. Septembris – oktobris
- 14 "Stena Line" uzņem apgrīzējus Ventspils – Nīneshamnas maršrutā
Ventspils domā par zaļās enerģijas ražošanu
- 15 Ventspils ostai nepieciešams gruntssūcējs
Vēsturisks atradums Daugavgrīvas pludmalē
- 16 Beidzas 2021. gada burāšanas sezona
Oktobris – nēģu trakuma mēnesis

JŪRNIKI – GALVENIE DARBA ŅĒMĒJI

- 17 Pasaules jūrniecības 2021. gada tēma: "Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats"
- 18 Profesionālās organizācijas aicina valstu vadītājus izbeigt globālo humanitāro un piegādes ķēžu krīzi
- 19 Vaino ostas apkalpju maiņas krīzē
Septembra rādītāji vieš cerības
- 20 Jūrnieku problēmas risināšanu vairs nedrīkst atlikt
- 21 Uz kuģa tiek ievērotas stingras procedūras
Palīdzība jūrnieku garīgās veselības problēmu risināšanai

JŪRĀ UN KRASĀ

- 22 Darīt sarežģītas lietas vienkārši, saprotami un profesionāli
- 26 Persijas līči notiek bruņoti uzbrukumi tirdzniecības kuģiem
- 27 Ievērojami pieaugušas kravu pārvadājumu izmaksas
- 28 Kuģošanas nozare vēlas drošas garantijas
Sākušās enerģētikas un tehnoloģiju pārmaiņas kuģošanā
Iesniedz priekšlikumu ieviest nodevu kuģu CO2 emisiju samazināšanai
- 29 "Greenpeace" vēlas panākt naftas un gāzes kompāniju reklāmas aizliegumu
"TT Club" dokuments "StopLoss" palīdz risināt problēmas
- 30 Tagad vai nekad. Ko izdosies atklāt prāmja "Estonia" izmeklēšanā?
- 31 Patriotisma, pienākumu un profesionalitātes sardzē

OSTAS

- 36 Saasina uzmanību uz kiberdrošības jautājumiem
Viedoklis
- 37 Statistika
- 38 Rīgas brīvostas ziņas
- 39 LSEZ ziņas
- 40 Ventspils brīvostas ziņas
- 41 Latvijas jahtu ostas vācu žurnālista acīm

JŪRNIKU STĀSTI, VAĻASPRIEKI, VĒSTURES LAPPUSES

- 43 Arnis Uzkalns: "Esmu daļa no komandas"
- 44 Vienatnē pāri Atlantijas okeānam
- 45 Akmeņpraga bākai – 100
- 47 Svarīgākais ir pats darbošanās process



Žurnāls "Jūrnīks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Normunda Smaljnasa, Aizsardzības ministrijas, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas,

Jūras spēku Mācību centra, Rīgas brīvostas, Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas, Latvijas Žēģelētāju savienības, "Auda", "Marine Service Group", "V.Group", "Stena Line", IMO, ITF, "The Maritime Executive", "The Mission of Seafarers", ICS, SCC/CNN, "Reuters", "Bart Hoogveld/Greenpeace", JSMC, EMSA, "Bore", youtube.com AFP, EPA, flickr foto, "Snapchat", "Twitter/Dave 'Dinger' Bel", kā arī kompāniju publicitātes foto. Foto no Kaspars Miezīša, Aleksandra Abuzjarova, Valentīnas un Andra Renkulbergu un Daiņa Rokjāna personīgajiem foto arhīviem.

JA 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.



Ieklausieties – Jūrniecības fakultāte kā viena no!

“Rīga TV24” Ziņu TOP studijā pie žurnālistes Anitas Daukštes dienas aktuālos jautājumus komentēja Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisijas priekšsēdētājs Arvils Ašeradens, un pirmais jautājums bija par plānu likvidēt Latvijas Jūras akadēmiju, jo tās pievienošana Rīgas Tehniskajai universitātei, visticamāk, arī būs Jūras akadēmijas beigu sākums. Bet Ašeradena kungs ir pārliecināts, ka lēmums pievienot Jūras akadēmiju RTU ir pareizs, jo Latvijā tiek veidota īpaša augstskolu ekosistēma, lai sasniegtu augstākās izglītības izcilību. Varot gan vēl apspriest, kādā juridiskajā statusā zem RTU jumta atradīsies Jūras akadēmija, varbūt kā fakultāte. Ieklausieties – Jūrniecības fakultāte kā viena no!

Cienījamais deputāts un komisijas vadītājs gan pieminēja Latvijas jūrniecības senās saknes un tradīcijas, bet – ak vai! – šito vilšanos, esot bijis ļoti pārsteigts, jo izrādās, ka mūsu jūrnieki taču strādā uz ārzemju kuģiem un Latvijai savu kuģu nav. Un tad nu – kāpēc gan Latvijai kā jūras valstij vispār būtu vajadzīgi jūrnieki? Tas nekas, ka Jūras akadēmija sagatavo jūras speciālistus, kuri līdzvērtīgi Anglijas, Dānijas, Vācijas jūrniekiem ar vienādiem noteikumiem strādā uz starptautiskajiem tirdzniecības kuģiem, tas nekas, ka vairāk nekā 11 tūkstoši Latvijas jūrnieku gadā nopelna un Latvijā ieved apmēram 345 miljonus eiro. Un, ja kāds to vēl īsti nezina, jūrniecība ir starptautiska nozare, arī jūras kravu pārvadājumi ir starptautiski – 90% no visām precēm, ko lietojam savā ikdienā, tiek pārvadāti pa jūru, un uz pasaules

tirdzniecības kuģiem strādā Latvijas jūrnieki: kapteiņi, vecākie mehāniķi, jūras virsnieki un ierindas jūrnieki, un šie speciālisti ir pieprasīti. Bet tiem, kuri bīda politiku, par faktiem nospļauties, viņi ar labi iestudētām frāzēm var atbildēt uz jebkuru jautājumu. Kā Fredis kādā dziesmā dzied: “Frāzes, frāzes, frāzes, gāzes...”

2021. gada maijā un jūnijā Saeimas Izglītības, kultūras un zinātnes komisija sadarbībā ar Izglītības un zinātnes ministriju un Rīgas Tehnisko universitāti rīkoja diskusijas par tēmu “Izglītības sistēma un darba tirgus: vai Latvijas izglītības sistēma sasniedz savu mērķi?” Kas zina, vai diskutētāji rada atbildes, bet tas ir fakts, ka 95% jūrniecības izglītību ieguvušo strādā savā profesijā, kas uz citu augstskolu beidzēju fona ir vairāk nekā izcils rādītājs.

Arvils Ašeradens ir teicis: “Augstākā un profesionālā izglītība ir tas līmenis, no kura ieejam darba tirgū.” Vai attiecībā uz iestudētajām rūpēm par jūrniecības augstākās un profesionālās izglītības līmeņa celšanu tās atkal nav tikai labi nogludinātas frāzes? Jūrniecības nozare nesāņem argumentētas atbildes, kāds ieguvums būs no Jūras akadēmijas pievienošanas RTU. Taču šķiet, ka augstākajos gaitēnos Jūras akadēmijas un jūrniecības izglītības liktenis jau ir izlemts. Nav kuģu, nav jūrnieku, nav jūrniecības, nav ostu, nav problēmu. Bet ko darīt ar jūru? Tā vēl joprojām ir un paliek...Tādas, lūk, pārdomas.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Būt vai nebūt jūrniecības izglītībai Latvijā?

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

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

Tikai fakti

■ Latvijā ir trīs jūrniecības mācību iestādes – Latvijas Jūras akadēmija,



Piemineklis Ainažu jūrskolas pirmajam pasniedzējam Kristiānam Dālam ar cieņu kā vienam no Latvijas jūrniecības pamatlicējiem Ziemeļu kapos Liepājā. Diez kur bez cieņas tiks uzlikts pieminēklis pēc jūrniecības izglītības nāves? Vārbut pie Saeimas vai Izglītības un zinātnes ministrijas?

zem kuras jumta ir Rīgas jūrskola, Liepājas Jūrniecības koledža un privātā "Novikontas" Jūras koledža, kuras sagatavo speciālistus starptautiskajam jūrnieku darba tirgum. Jā, tieši starptautiskajam darba tirgum, un tieši tāpēc jūrniecības izglītības iestāžu programmas ir pakļautas pavisam citiem standartiem.

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

■ Latvijā ir pasaulē vislielākais jūrnieku īpatsvars uz iedzīvotāju skaitu valstī.

■ Pēc 2021. gada 1. janvāra datiem, Latvijā nodarbināti 11 760 jūrnieku,

Darba devēji pozitīvi vērtē LJA un LJK absolventu sagatavotību

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs veicis jūrnieku darbīkārtošanas kompāniju aptauju par Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) un Liepājas Jūrniecības koledžas (LJK) pēdējo gadu absolventiem un viņu sagatavotības līmeni. Vērtējot absolventu kvalitāti 10 ballu sistēmā,

vidējais LJA vērtējums bija 7,05, vidējais LJK vērtējums 6,6.

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

Aptauja parāda, ka darba devēju pieprasījums pēc LJA un LJK

absolventiem ir stabils, ar tendenci pieaugt.

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

aptuveni 11 tūkstoši strādā starptautiskajā tirdzniecības flotē, no tiem 52% ir kapteiņi un virsnieki, 48% ierindas jūrniece. Latvijā ir izveidotas inovatīvas programmas ierindas jūrniece pārāpmācībai par jūras virsniekiem.

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

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

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

Latvijas jūrniece izglītība ir starptautiski akreditēta

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

Jāzeps Spridzāns: "Lai gan izglītības jautājumos ar ministriju esam līdzvērtīgi sarunas partneri, respektējam Latvijas normatīvos aktus un esam



Jāzeps Spridzāns.

iekšā visos ar jūrniece izglītību saistītajos procesos, nākas pārliecināties, ka IZM speciālisti nesaprot un nevēlas iedzīlīnāties jūrniece izglītības specifikā. Ir nepatīkami dzirdēt, ka allaž kā pozitīvais piemērs tiek piesaukta Igaunija. Atvainojiet, Igaunija, nemaz nerunājot par Lietuvu, jūras lietās ļoti tālu atpaliek no Latvijas, un tie nav tikai tukši vārdi. Ja gribam būt objektīvi, tad Latvija jūrniece sistēmas sakārtotības ziņā ir vismaz Eiropas vidējā līmenī, esam tur izcīnījuši savu vietu un pierādījuši, ka daudzi jautājumi mums ir daudz labāk sakārtoti un strādā daudz efektīvāk.

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

Ierēdņi neieklausās nozares viedoklī

Jau 2020. gada sākumā Latvijas jūrniece nevalstiskās organizācijas,

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

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

"Jūrniece nozares nevalstiskās organizācijas un sadarbības partneri ar lielu nožēlu secina, ka Satiksmes ministrija un Izglītības un zinātnes ministrija tā arī nespēja rast kopīgu izpratni un vienoties par jūrniece nozares attīstībai tik nozīmīgu jautājumu kā autonoma jūrniece izglītības iestāžu tīkla saglabāšana.

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

►►► 3. lpp.

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

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

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

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

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

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

Divu ministriju kalps

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

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

Izglītības ministrija nesaskaņo Satiksmes ministrijas jaunās transporta pamatnostādnes

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



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

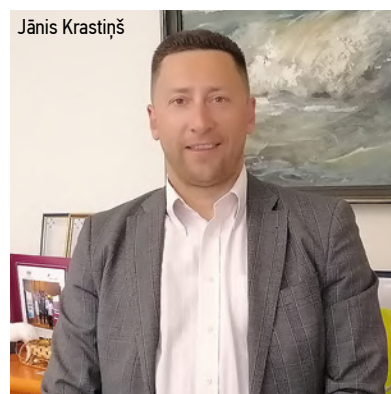
"Mēs esam informēti par IZM plāniem, un varu apliecināt, ka sadarbosimies, bet gribu uzsvērt, ka mūsu mērķis ir nodrošināt, lai Latvija paliek Starptautiskās Jūrniecības organizācijas *baltaajā sarakstā* un lai mūsu jūrnieki būtu iespējami labāk izglītoti," Muižnieces iebildumus komentēja Tālis Linkaits.

Satiksmes ministrs jau ticies ar Latvijas Jūras akadēmijas vadību, lai detalizēti precizētu visus ar Jūras akadēmiju, mācību procesu un izglītības standartiem saistītos

jautājumus. Tāpat viņš paredzējis turpināt konsultācijas ar Latvijas Jūras administrāciju un tās pakļautībā esošo Jūrnieku reģistru.

Atbildes nav

"Jau gadiem neatrisināts ir jūrniecības izglītības jautājums, un ar to tiešām esam cīnījušies gluži kā ar vējdzirnāvē," saka Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš. "Pašlaik vēlamies pārliecināt Izglītības un zinātnes ministriju par mūsu jau sen izstrādātā jūrniecības izglītības modeļa dzīvotspēju. Jūrniecības nozare un, protams, arī Jūras administrācija nekad nav bijušas pret Izglītības ministrijas virzīto ideju par izglītības sistēmas sakārtošanu un konsolidāciju,



bet problēma ir tā, ka neviens no ministrijas ierēdņu armijas nav ieinteresēts iedziļināties mūsu piedāvātajā jaunajā jūrniecības izglītības sistēmas modelī, viņu uzstādījums ir, ka Latvijas Jūras akadēmija jāpievieno Rīgas Tehniskajai universitātei. Par šo jautājumu esam neskaitāmi daudzas reizes runājuši nozares pārstāvju tikšanās reizēs gan ar iepriekšējiem izglītības ministriem, gan ministrijas ierēdņiem. Satiksmes ministrija ir valdībā prezentējusi jaunās Transporta attīstības pamatnostādnes 2021. – 2027. gadam, kur iestrādāts punkts: saglabāt autonomu jūrniecības izglītības iestāžu tīklu un nodrošināt optimālu jūrniecības izglītības programmu klāstu. Ļoti iespējams, ka šis nebūtu īstais dokuments, kur akcentēt izglītības jautājumus, tomēr šis ir dokuments, kurā mēs ierakstām tās svarīgākās lietas, ko transporta nozare vēlas attīstīt. Mēs redzam, kā

strādā mūsu sistēma, saprotam, uz kuriem to virzām, tāpēc arī zinām, kā vajadzētu attīstīties jūrniecības izglītībai. Esam panākuši, ka pati nozare akceptē jauno jūrniecības izglītības modeli, ka to akceptē esošās jūrniecības mācību iestādes. Pat vēl vairāk, esam panākuši, ka šajā izglītības konsorciā iesaistās privāta mācību iestāde – "Novikontas" Jūras koledža, kas ir gatava bez maksas uz saviem treniņiem mācīt Jūras akadēmijas studentus, jo "Novikontas" lieliski apzinās, ka šodienas studenti nākotnē būs viņu rīkoto kursu klienti, tāvad viņiem tas atmaksāsies. Esam gatavi šo konsorciiju, saglabājot katras mācību iestādes patstāvību, kā partnerus ielikt vienotā sistēmā, kas nozīmē, ka visiem būs vienoti mācību standarti un mācību programmas. Tāds ir mūsu priekšlikums, bet Izglītības ministrijai nav nekā, ko likt priekšā vai pretī, izņemot jau nodēlāto prasību par Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei. Ja citām universitātēm vēl tiek piedāvāta iespēja izlemt, ar ko apvienoties un kā tālāk dzīvot, tad saistībā ar LJA ir tikai viens viedoklis, un tā ir saplūšana ar RTU, bet ko tas reāli dos, par to, visticamāk, galva nevienam nesāp. Ja IZM nāktu ar savu redzējumu: lūk, šādi būs jūsu ieguvumi, mēs garantējam, ka jūrniecības izglītībai būs tik un tik liels finansējums, te jūs varēsiet ietaupīt, bet šeit vinnēsiet, tad būtu pamats sarunai, taču nekas tamlīdzīgs nenotiek.

Šodien droši var teikt, ka deviņdesmit pieci procenti no JA absolventiem patiešām strādā savā profesijā, un esmu pārliecināts, ka ar šādu rādītāju nevar lepoties neviena cita Latvijas augstskola. Valsts budžeta izlietojums LJA gadījumā skaidri parāda, ka tas nav izlietots bezjēdzīgi, sagatavojot bezdarbnieku armiju, ka tas par visiem simt procentiem tiek izlietots pareizajam mērķim. Otrkārt, šis profesijas pārstāvji ir finansiāli labi nodrošināti, ar darbu nodrošināti, pēc mūsu jūrniekiem ir pieprasījums starptautiskajā jūrnieku darba tirgū, un mūsu jūrnieki, īpaši jūras virsnieki, ļoti labi kotējas. Kad tikšanās reizēs ar ministriem izdodas viņiem sniegt informāciju par patiesajiem jūrniecības nozares plusiem, viņi ir atzinuši, ka jauno jūrnieku



Vladimirs Dreimanis: "Liepājas Jūrniecības koledžas nākotne ir neskaidra."

izglītošanā tiešām ir lietderīgi ieguldīt valsts līdzekļus. Tomēr tā vietā, lai IZM iedziļinātos lietās būtībā un respektētu jūrniecības nozares profesionālo viedokli par savas nozares speciālistu sagatavošanu, ierēdņi piedraud Jūras akadēmijai vispār atņemt finansējumu, ja tā nepievienosies RTU. Es nevēlētos būt LJA rektors Kristīnes Carjovas vietā, jo viņai ir jāiztur šis nenormālais spiediens un jābūt atbildīgai ne vien par mācību procesa organizēšanu, bet arī par finansējumu šim mācību procesam. Grūti pateikt, kāpēc tā notiek, kāpēc neviens arguments un viedoklis netiek ņemts vērā. Ja RTU domā, ka, pievienojot Jūras akadēmiju, tā iegūs papildu finansējumu, tad RTU vadība neapzinās, ka Jūras akadēmijai arī turpmāk būs nepieciešams esošais finansējums, lai nodrošinātu STCW prasību īstenošanu izglītības procesā. Bet varbūt varam pieļaut, ka RTU nemaz neplāno ieguldīt Latvijas Jūras akadēmijas mācību procesā?"

Jūrniecības nozare pauž atbalstu

Jūrniecības nozare necinās pret, bet ir gatava apvienot spēkus, lai iestātos par. Par saprātīgiem un argumentētiem lēmumiem, par autonomu Latvijas Jūras akadēmiju, par vienotu jūrniecības izglītības sistēmu, par profesionālu jūras speciālistu sagatavošanu, par tiesībām būt sadzirdētiem un arī par to, lai politiķi un ierēdņi beidzot ieklausītos nozares speciālistu teiktajā, lai iedziļinātos nozares specifikā un novērtētu tās lomu.

Pēc Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas iniciatīvas notika jūrniecības organizāciju sanāksme par Latvijas Jūras akadēmijas nākotni, kurā

▶▶▶ 6. lpp.

Pirmajā rindā: K. Carjova, I. Pavlovs, A. Nadežņikovs, otrajā rindā: J. Spridzāns, R. Gailītis, A. Umbraško.



Satiksmes ministrs Tālis Linkaits Latvijas Jūras akadēmijas 30 gadu svinībās.

►►► 5. lpp.

piedalījās LJS, LKKA, LTFJA, Kruinga kompāniju asociācijas, Latvijas Jūras akadēmijas un citu organizāciju pārstāvji. Jūrniecības nozare atbalsta autonomas jūrniecības izglītības saglabāšanu un vēlas saņemt konkrētas atbildes uz līdz šim neatbildētajiem jautājumiem, vispirms jau uz jautājumu, kāds būs reālais Latvijas austākās izglītības sistēmas un Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) ieguvums no LJA pievienošanas Rīgas Tehniskajai universitātei (RTU)? Kāds tiek prognozēts LJA budžets, lai nodrošinātu profesionālu, nozares specifikai atbilstošu pasniedzēju piesaistišanu un materiāli tehnisko bāzi? Vai RTU ir nepieciešamā kapacitāte šādu mērķu sasniegšanai? Kā tiks nodrošināta jūrniecības mācību procesa uzraudzība, ņemot vērā, ka jūrniecības izglītībai jāatbilst starptautiskās STCW konvencijas prasībām un reizi piecos gados jūrniecības mācību iestādēs notiek Eiropas

Jūras drošības aģentūras (EMSA) un ANO Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) akreditācija?

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

Vai Latvijas Jūras akadēmijas Senāts ir skatījis autonomijas jautājumu?



2021.gadā Liepājas jūrskola, tagad Liepājas Jūrniecības koledža, atzīmē savas pastāvēšanas 145 gadus.

Šādu jautājumu akadēmijai uzdod nozares speciālisti un atgādina, ka savulaik rektors Bērziņš, kurš skaidri saprata, kādas sekas būs Jūras akadēmijas pievienošanai RTU, izdarīja visus mājas darbus: viņam bija gan Senāta atbalstošs lēmums, gan nozares atbalsts akadēmijas autonomijai, un visu to viņš varēja likt galdā, kad uz sarunām par akadēmijas pievienošanu RTU ieradās tā laika izglītības ministrs Šadurskis kopā ar RTU rektoru Ribicki. Toreiz visiem kopā izdevās nosargāt akadēmijas autonomiju.

Jūrniecības nevalstiskās organizācijas un sadarbības partneri izrāda iniciatīvu aizstāvēt jūrniecības izglītības autonomiju, bet pati akadēmija vāji formulē savu oficiālo pozīciju, un nozares ļaudis izsaka aizdomas, ka tā mēģina sēdēt uz diviem krēsliem. "Šodien vairs nav laika iešūpoties, lietas ir jādara ātri, koordinēti un izlēmīgi, kā to demonstrē IZM, izmantojot Covid situāciju," savu viedokli pauž Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents un Jūrnieku reģistra direktors Jāzeps Spridzāns.

"Piekrītu ka vajag zvanīt visus zvanus un rakstīt, kur tikai var un visiem, ieskaitot ministru prezidentu Krišjāni Kariņu un prezidentu Egilu Levitu, jo skaidrs, ka visi tie lēmēji ar dežūrvārdu salikumu "uzlabot jūrniecības izglītību visos līmeņos" pilda kādu uzdevumu, jo argumentu nav un nav skaidri definētu mērķu. Šodienas lēmēji nesaprot un viņus pat neinteresē, kādas katastrofālas sekas pēc dažiem gadiem draud Latvijas jūrniekiem, izkrītot no IMO balta saraksta uz pelēko, kas nozīmētu, ka mūsu jūrnieki paliks bez darba. Bet, kad tas notiks, šodienas politiķi vairs nebūs uz politiskās skatuves un ne par ko neatbildēs," uztraukumu pauž Latvijas Jūrniecības savienības un Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas biedrs kapteinis Ēvalds Grāmatnieks. "Tagad mūsu jūrnieki un Jūras akadēmijas absolventi strādā starptautiskajās kuģošanas kompānijās, vadot pasaulē lielākos kuģus, kas pārvaldā simtiem miljonu vērtas kravas. Vai līdzīgu līmeni savā profesijā spēj sasniegt kāds no Rīgas Tehniskās universitātes absolventiem?"

Anita Freiberga

Izglītības ministrija neatkāpjas no ieceres Latvijas Jūras akadēmiju pievienot RTU

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

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

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

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

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



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

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

dažādām nelielām izglītības iestādēm kopā vai katrai atsevišķi.

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

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

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

– Jūrniecības izglītības konsolidācija nenozīmē, ka tiek mainītas prasības studiju programmu īstenošanai.

►►► 8. lpp.

►►► 7. lpp.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– IZM uz jūrniecības izglītības attīstību skatās ilgtermiņā, lai institūcija, kas īsteno šīs studiju programmas, būtu ar augstu attīstības potenciālu, ilgtspējīga. Izglītības pieejamība nav saistīta ar izglītības iestāžu skaitu, kas to piedāvā. Izglītības pieejamību nosaka atbalsta sistēmas, izglītības ieguves formu elastība, iespējas izglītības turpināšanai un iespējas dažādiem karjeras attīstības ceļiem. IZM piedāvātais jūrniecības izglītības attīstības modelis RTU ietvarā to būs spējīgs nodrošināt daudz lielākā mērā, nekā saglabājot esošo fragmentēto monopfila iestāžu modeli. Jūrniecības nozares izstrādātā jūrniecības izglītības koncepcija ietver vērtīgas idejas, daudzas no kurām ir īstenojamas arī IZM piedāvātajā modelī, kas ņem vērā vēl vienu būtisku aspektu – augstākās izglītības sistēmas transformāciju Latvijā, kas nav ņemta vērā, izstrādājot koncepciju.

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

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

1. LJA tiek nodrošināta autonoma pārvaldības struktūra ar augstu autonomijas pakāpi:

- vadītājs (īsteno augstskolas vispārējo administratīvo vadību un bez īpaša pilnvarojuma pārstāv LJA),
- Padome (finanšu un stratēģiskie jautājumi),
- Dome (akadēmiskie jautājumi),
- studējošo pašpārvalde, absolventu asociācija.

2. Sava identitāte (nosaukums, tradīcijas u.c.).
3. Sadarbība ar jūrniecības nozari un kompetento institūciju uzraudzība.
4. Infrastruktūra paliek LJA rīcībā.
5. Personāls turpina darbu LJA.
6. ANM finansējums attīstībai. ■

Notikumi. Septembris – oktobris



DROŠI. ĀTRI. ĒRTI. MŪSDIENĪGI. VIDEI DRAUDZĪGI.
TRANSPORTA NOZARES ATTĪSTĪBA līdz 2027.gadam*



*saskaņā ar Transporta attīstības pamatnostādņiem 2021.2027.g.

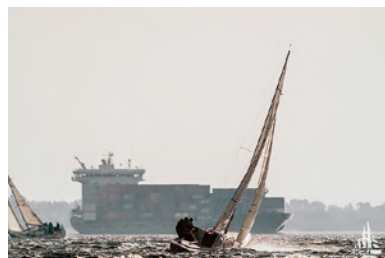
Izstrādātas Transporta attīstības pamatnostādnes 2021.–2027. gadam

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

Turpina darbu pie lielo ostu pārvaldības modeļa izstrādes

24. septembrī Nacionālās trīspusējās sadarbības padomes (NTSP) Transporta un sakaru apakšpadomes attālinātā sēdē pārrunāja Saeimā iesniegtos Latvijas Darba devēju konfederācijas priekšlikumus grozījumiem Likumā par ostām. Sēdē piedalījās satiksmes ministrs Tālis Linkaits. Ar grozījumiem paredzēts ieviest labas korporatīvās pārvaldības principus ostu pārvaldībā un izveidot OECD principiem atbilstošas kapitālsabiedrības Rīgas un Ventspils ostu pārvaldīšanai. Paredzēts, ka valsts un pašvaldības kopīgi veidos jaunās kapitālsabiedrības, tomēr valstij saglabāsies noteicošā loma.

Sanāksmē pārrunāja Saeimā iesniegtos priekšlikumus grozījumiem Likumā par ostām otrajam lasījumam. Līdzšinējās diskusijās ar nozari



panāktas vienošanās par lielāko daļu priekšlikumu. Tikšanās dalībnieki konceptuāli vienojās par diviem atlikušajiem jautājumiem – par uzņēmēju un arodbiedrību interešu pārstāvēšanu ostu pārvaldībā un par nepieciešamību nodrošināt investoriem pārliecību, ka Liepājas SEZ esošie nosacījumi tiek saglabāti līdz 2035. gada beigām. Puses vienojās precizēt attiecīgo pantu redakciju un par panākto vienošanos informēt Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisiju. Satiksmes ministrija augstu vērtē nepieciešamību uzturēt pastāvīgu dialogu ar nozares darba devēju un darbinieku pārstāvjiem.

Liepājas SEZ jauns ostas kapteinis

No 2021. gada 1. septembra Liepājas ostas kapteinis ir Ojārs Zeizums. Viņš šajā amatā nomainīja kapteini Pēteri Gudkovu, kurš par ostas kapteini strādāja kopš 2010. gada rudens un tagad ir devies pensijā.



Septembra vidū, aicināts uz interviju žurnālam, kapteinis Ojārs Zeizums pieklājīgi atteica, aizbildinoties, ka tikko stājies amatā un vēl nejutās gatavs plašākai sarunai, un lūdza to atlikt uz vēlāku laiku, tāpēc viņa vizītkarti publicējam no LSEZ facebook vietnē publicētā materiāla.

"Bija liels izaicinājums piedalīties konkursā uz vakanto Liepājas ostas kapteiņa amatu, un liels bija pagodinājums, ka no vienpadsmit pretendentiem autoritatīvā konkursa komisija, kurā bija LSEZ, Latvijas Jūras administrācijas un nozares speciālisti, šim amatam izvēlējās tieši mani,

►►► 9. lpp.

ņemot vērā manu darba pieredzi un redzējumu par tālākajiem ostas attīstības plāniem. Ņemot vērā, ka Liepājas osta ir strauji augošs uzņēmums, kas attīstās kā multifunkcionālu pakalpojumu sniedzējs, man kā ostas kapteinim priekšā stāv liels izaicinājums, lai, izmantojot visus pieejamos tehniskos risinājumus, modernizētās piestātnes un padziļinātos kuģu ceļus, osta sniegtu pašus labākos un drošākos ostas pakalpojumus, sekmīgi turpinot ostas attīstības plānus.

Esmu dzimis Rīgā, bet tagad esmu kļuvis par kurzemnieku. Jau vidusskolas laikā biju nolēmis stāties Jūras akadēmijā, lai kļūtu par jūrnieku. Pēc akadēmijas beigšanas sāku strādāt "Latvijas kuģniecībā" tankkuģu un ķīmisko kuģu flotē, jau 22 gadu vecumā kļuvi par kapteiņa palīgu, bet no 2008. gada strādāju par kapteini. Vairāk nekā divpadsmit gadus esmu nostrādājis jūrā, no tiem desmit gadus par kapteini, bet tagad piestāju krastā, lai savās rokās ņemtu Liepājas ostas kapteiņa stūres ratu."

Kopš 1991. gada kapteinis Ojārs Zeizums ir trešais Liepājas ostas kapteiņa amatā, pirms viņa par ostas kapteini strādāja kapteiņi Eduards Raits un Pēteris Gudkovs.

Latvija pauž atbalstu Eiropas zaļajam kursam

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits piedalījās Eiropas Savienības Transporta un enerģētikas ministru padomes neformālā sanāksmē, kas no 2021. gada 21. līdz 23. septembrim notika Brdo, Slovēnijā, un puda Latvijas nostāju, ka vienotas ES politikas izstrādē ir jāņem vērā dalībvalstu

UZZIŅAI

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

atšķirīgā situācija. Nosakot mērķus, pieejai ir jābūt līdzsvarotai un analīzē ir jāņem vērā katras dalībvalsts ekonomiskā un ģeogrāfiskā situācija.

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

"Mēs atbalstām nepieciešamību attīstīt alternatīvo degvielu infrastruktūru, bet pieejai, mūsaprāt, ir jābūt līdzsvarotai. Ir jāpilnveido un jāpaplašina elektrouzlādes tīkls, vienlaikus jāņem vērā, ka situācija dalībvalstīs ir atšķirīga, tostarp attiecībā uz satiksmi un tranzīta plūsmām, arī ģeogrāfisko aspektu," komentē satiksmes ministrs Tālis Linkaits. "Tāpat pāreja uz alternatīvos energoresursus balstītu transportu ir jāveido ar stimulējošiem instrumentiem, nevis sodiem. Latvijai ir būtiski, lai saistošo mērķu izvirzīšanā tiktu ņemts vērā trešo valstu aspekts, jo Latvijai kā ES dalībvalstij ir robeža ar trešajām valstīm. Jābūt elastīgai pieejai, nosakot konkrētus attālumus starp elektrouzlādes stacijām, īpaši attiecībā uz lielaudas jeb kravas elektrotransporta līdzekļu uzlādes infrastruktūru."

Ķīnā tiek pārstāvēts zīmols "VIA LATVIA"

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

Latvijas transporta un loģistikas nozare forumā un izstādē "TransTec" piedalās ar zīmolu "VIA LATVIA"

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



"Neraugoties uz to, ka dažādu iemeslu dēļ pēdējos gados vērojama kravu plūsmas samazināšanās no Krievijas, Krievija joprojām ir un būs viens no galvenajiem Latvijas partneriem tranzīta jomā. Nozare aktīvi strādā, lai rastu jaunas attīstības perspektīvas, kas ir daudz vairāk nekā tikai kravu tranzīts," sacīja Latvijas delegācijas vadītājs Satiksmes ministrijas valsts sekretāres vietnieks Uldis Reimanis, kurš tikās ar Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas Transporta darba grupas Krievijas puses vadītāju Juriu Petrovu, lai apspriestu aktuālos sadarbības jautājumus un vienotos par nākamās Transporta darba grupas sēdes rīkošanu.



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

Veicinās sadarbību starp Latviju un Kazahstānu

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



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

Timurs Primbetovs uzsvēra, ka abām valstīm ir lieliska iespēja attīstīt sadarbību, tai skaitā veicināt kravas

pārvadājumu apjomu pieaugumu, izmantojot potenciālu un abpusējo ieinteresētību.

Tiek meklētas iespējas paplašināt sadarbību ar Ķīnu

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



Tikšanās laikā ministri apmainījās viedokļiem par divpusējo sadarbību transporta un loģistikas jomā. 2016. gadā Rīgā notika pirmā Ķīnas, Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu transporta ministru sanāksme. Konsekventi attīstot divpusējo sadarbību, ir uzlaboti dažādi transporta savienojumi starp Latviju un Ķīnu.

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

Eksperti un ostu nozares profesionāli starptautiskā konferencē diskutē par enerģētikas, jūrniecības un ostu ģeopolitiskajiem izaicinājumiem

20. septembrī Rīgas brīvoostas pārvaldē notika trešā starptautiskā Baltijas jūras valstu konference "BALTIC SEAS CONFERENCE – EDITION III Baltic Sea as a future energy crossroad: Port, Shipping & Geopolitics' Perspectives", kas pulcēja ostu nozares profesionāļus un vadošos ekspertus no vairāk nekā 10 valstīm, lai kopīgi spriestu par mūsdienu enerģētikas, jūrniecības un ostu ģeopolitiskajiem izaicinājumiem.

Atklājot konferenci, Rīgas brīvoostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps uzsvēra Eiropas ostu starptautiskās sadarbības nozīmi, kopīgi risinot globāla rakstura izaicinājumus un tādējādi dodot savu ieguldījumu vides mērķu sasniegšanā un transporta ķēžu ilgtspējas nodrošināšanā. "Mūs visus vieno Baltijas jūra un līdzīga dienas kārtība – kā kļūt viedākiem, zaļākiem, kā sadarboties ar visām iesaistītajām pusēm, lai kopīgi sasniegtu izvirzītos mērķus un padarītu dzīvi ap Baltijas jūru arvien labāku. Eiropas Savienības ostu kopienām ir potenciāls kļūt par īstiem digitalizācijas centriem, kur visas iesaistītās puses apkopo datus digitālās platformās, ļaujot izveidot daudz efektīvākas un drošākas loģistikas ķēdes un savienot nozari," sacīja Viesturs Zeps, īpaši uzsverot "smart port" jeb "gudrās ostas" koncepta nozīmi mūsdienu ostu darbībā, kas var palīdzēt risināt četrus būtiskus ostu darba pamatuzdevumus – rūpes par

▶▶▶ 12. lpp.



Jūras akadēmijas rektore Kristīne Carojova Rīgas brīvoostas pārvaldes konferencē zālē runāja par jūrniecības izglītību Latvijā.

▶▶▶ 11. lpp.

aizsardzību, drošību, efektivitāti un vides aizsardzību.

Konferenci "BALTIC SEAS CONFERENCE – EDITION III Baltic Sea as a future energy crossroad: Port, Shipping & Geopolitics' Perspectives" rīkoja Rīgas brīvostas pārvalde sadarbībā ar Francijas vēstniecību Latvijā, Francijas vēstniecību Lietuvā un Havras universitāti.

Noteikts lašu un taimiņu ieguves liegums

No 1. oktobra līdz 31. decembrim Latvijas ūdeņos noteikts lašu un taimiņu ieguves liegums, kas Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastē ilgs līdz 15. novembrim. Valsts vides dienesta (VVD) vides inspektori sadarbībā ar sabiedriskajiem vides inspektoriem lašu nārsta migrācijas laikā pastiprināti kontrolēs Latvijas ūdeņus. Lašu un taimiņu ieguve ir aizliegta visā Latvijā, tāpēc VVD vērš uzmanību, ka arī licencētajās lašveidīgo zivju makšķerēšanas vietās Salacā un Gaujā līdz 1. janvārim to makšķerēšana ir aizliegta. Savvaļas laši, kas nārsto un pirmos dzīves gadus pavada Latvijas upēs, ir unikāla, tūkstošu gadu laikā dabiskajiem apstākļiem pielāgojusies populācija, tāpēc ir svarīgi to saglabāt kā mūsu nacionālās dzīvās dabas resursu. Salīdzinājumā ar mākslīgi pavairotajiem lašiem Latvijas upēs dabīgie jeb savvaļas laši ir mazākumā. Nārsta laiks ir sevišķi jutīgs periods lašveidīgajiem, kad tie kļūst vieglāk pieejami to ikru un gaļas kārotājiem. Jāatceras, ka no viena lašu pāra pēc gadiem upē atgriežas ap 50 jaunu lašu, tātad laša nelikumīga iegūšana šajā laikā nav tikai vienas zivs iznīcināšana. Par vienu nelikumīgi noķertu lasi vai taimiņu zivju resursiem nodarītie zaudējumi ir noteikti 715 eiro apmērā.

Pētnieki Baltijas jūrā sastop ļoti retas zivju sugas

Veicot Baltijas jūras rifu izpēti projekta LIFE REEF laikā, pētnieki ne tikai ieguvuši vērtīgus datus par dzīvotņu stāvokli jūras dibenā, bet arī sastapuši ļoti retas zivju sugas. Ihtiologu komanda ar zvejas kuģi no Ventspils ostas devās jūrā veikt

ihtiofaunas pētījumus Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, izpēti izmantojot dažādas metodes – hidroakustisko uzskaiti, tralējumus zivju koncentrācijas vietās, tāpat pētnieki ieguva ihtioplanktonu un filmēja jūras grunti.

"Uz akmeņainiem seklākajiem sēkļiem parādās ļoti interesanta zivju daudzveidība, savukārt virs 50 metru dziļuma zivju daudzveidība ir krietni mazāka. Seklajos sēkļos konstatējam retas un aizsargājamas sugas, piemēram, taukzivi, jūras dzelzoni-

UZZIŅAI

Projektu "Jūras aizsargājamo biotopu izpēte un nepieciešamā aizsardzības stāvokļa noteikšana Latvijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā" (LIFE REEF) īstenoja Dabas aizsardzības pārvalde kā vadošais partneris sadarbībā ar pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātnisko institūtu "BIOR" un Latvijas Hidroekoloģijas institūtu. Tā kopējais budžets ir 4 miljoni eiro, no tiem 60% sedz ES vides un klimata pasākumu programma "LIFE" un 40 % Latvijas Vides aizsardzības fonds un projekta partneri. Projekta laikā plānots Baltijas jūras akvatorijā kartēt un izpētīt Eiropas Savienības nozīmes īpaši aizsargājamus jūras biotopus – smilts sēkļus jūrā un akmeņu sēkļus jūrā 4116 kvadrātkilometru platībā.

galvi un paledi jeb laprenģi," stāsta pārtikas drošības, dzīvnieku veselības un vides zinātniskā institūta "BIOR" pārstāvis Ivars Putnis.

Zviedrijas teritoriālajā jūrā norisinājās starptautiskās jūras spēku mācības "Northern Coasts 2021"

No 10. līdz 23. septembrim Zviedrijas teritoriālajā jūrā norisinājās starptautiskās jūras spēku mācības "Northern Coasts 2021". Uz Latvijas Jūras spēku štāba un apgādes kuģa A-53 "Virsaitis" atradās divu kuģu grupu štābs, ko vadīja Igaunijas Jūras spēku virsnieki. Savukārt Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandieris komandkapteinis Kristis Kristlībs vadīja deviņu kuģu grupu un Jūras spēku štāba un apgādes kuģis A-90 "Varonis" nodrošināja štāba funkciju izpildi. Mācībās piedalījās arī



Jūras spēku patruļkuģis P-08 "Jelgava". Mācību "Northern Coasts 2021" mērķis – trenēt kuģu komandu un vienību sadarbību ierobežotos un seklos ūdeņos starptautiskā vidē, izspēlējot dažādu krīžu scenārijus, kā arī veikt mīnu iznīcināšanas treniņus, ieskaitot vēsturisko sprādzienbīstamo objektu iznīcināšanu.

Mācībās "Northern Coasts 2021" kopā piedalījās 30 kuģi, 10 lidmašīnas un aptuveni 2000 karavīru no 15 valstīm – Beļģijas, Dānijas, Vācijas, Igaunijas, Somijas, Francijas, Kanādas, Latvijas, Lietuvas, Itālijas, Nīderlandes, Norvēģijas, Polijas, Zviedrijas un ASV.

Jūras spēki piedalās mācībās "Namejs"

No 30. augusta līdz 3. oktobrim visā Latvijā norisinājās Nacionālo bruņoto spēku militārās mācības "Namejs 2021", lai pārbaudītu un pilnveidotu gatavību izvērsties valsts aizsardzības uzdevumu izpildei gan patstāvīgi, gan arī kolektīvās aizsardzības sistēmas ietvaros. Mācību laikā Jūras spēki trenēja ostas un bāzes aizsardzību, notika praktiskās šaušanas nodarbības, jūrniecības elementu vingrinājumi, kā arī spēku aizsardzības treniņi krastā un jūrā. Militārajās mācībās "Namejs 2021" piedalījās visas Jūras spēku apakšvienības, tai skaitā Patruļkuģu un Mīnu kuģu eskadru kuģi. Mācību ietvaros Jūras spēki veica kopīgus treniņus ar Zemessardzes, Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta un Valsts robezsardzes apakšvienībām. ■



NBS komandieris ģenerālleitnants L. Kalniņš apmeklē mācības "Namejs" NBS Jūras spēkos.

Ostas valsts kontroles kampaņas laikā uzmanību pievērš kuģu stabilitātes jautājumiem

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

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

Koncentrētās kampaņas PMoU dalībvalstīs notiek katru rudenī, pievēršot uzmanību kādam no aktuālajiem kuģošanas drošības jautājumiem.

Visās dalībvalstīs pārbaudes notiek atbilstoši starptautiskajiem standartiem un vienādi izstrādātai, iepriekš saskaņotai metodikai.

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

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

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

Izdota pastmarka “Irbes bāka”

“Latvijas pasts” izdevis jaunu pastmarku un aploksni sērijā “Latvijas bākas”. Uz jaunās pastmarkas redzama Irbes bāka, kas atrodas Baltijas jūras Irbes šaurumā 20 kilometru attālumā no krasta. Irbes bāka ir Latvijas Jūras administrācijas īpašums, to apsaimnieko Rīgas brīvostas pārvalde.



Pastmarka “Irbes bāka” izdota 50 000 eksemplāru tirāžā, un tās nominālvērtība ir 1,27 eiro, kas atbilst vēstuļu korespondences apmaksai svara kategorijā no 21 līdz 100 gramiem Latvijas teritorijā. Līdz ar pastmarku izdota arī īpaša aploksne 1000 eksemplāru tirāžā.

Jauno filatēlijas izdevumu dizaina autore ir Arta Ozola-Jaunarāja, māksliniece pastmarkas un aploksnes dizaina izveidē izmantojusi fotogrāfa Jura Kalniņa aerofotogrāfiju.

“Latvijas pasts” sēriju “Latvijas bākas” sāka izdot 2003. gadā, un šajā laikā kopumā emitētas jau 15 Latvijas bākām veltītas pastmarkas: Slīteres bāka (2019), Rāgaciema bāka (2018), Rojas bāka (2017), Ovišu bāka (2016), Salacgrīvas bāka (2015), Ainažu bāka (2014), Užavas bāka (2010), Liepājas bāka (2009), Akmeņraga bāka (2008), Papes bāka (2007), Mērsraga bāka (2006), Daugavgrīvas bāka (2005), Miķeļbāka (2004) un Kolkas bāka (2003).■

Pirms 30 gadiem izveidots pašvaldības uzņēmums “Liepājas osta”

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

SOLAS kuģu skaits Kuģu reģistrā pieaudzis līdz 38

2021. gada pirmajos trīs ceturkšņos Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti desmit SOLAS konvencijas prasībām atbilstoši kuģi. Šajā laikā izslēgts viens kuģis. Līdz ar to kopējais SOLAS kuģu skaits Kuģu reģistrā deviņos mēnešos pieaudzis no 29 līdz 38.

No jauna reģistrēti deviņi sauskravas kuģi – “Baltic Carrier”, “Baltic Merchant”, “Baltic Sailor”, “Baltic Skipper”, “Friendland”, “Loraland”, “Nordland”, “Aldebaran” un “Sophie”, kā arī konteinerkuģis “Perseus”. Izslēgts sauskravas kuģis “Adele”.

Kopējais Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaits ir 338, tai skaitā kravas kuģi, pasažieru kuģi, zvejas kuģi, dienesta kuģi, velkoņi, ledlauži, palīgflotes kuģi.

Pirmajos sešos mēnešos jūtam pieaudzis arī atpūtas kuģu skaits – no jauna reģistrēti 35 atpūtas kuģi (24 buru jahtas un 11 motorjahtas), bet no reģistra izslēgti 18 atpūtas kuģi (13 buru jahtas un piecas motorjahtas). Atpūtas kuģu skaits reģistrā pieaudzis no 686 līdz 703.■

Izdotas Pāvilostas un Mērsraga ostas kartes

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

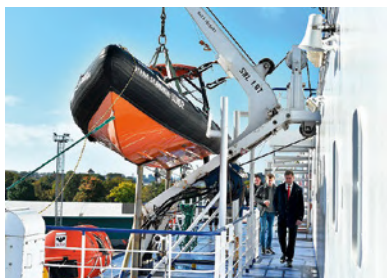
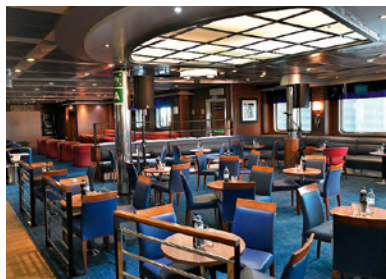
Kopumā jaunajā sistēmā jau izdotas piecas ostu kartes – jau iepriekš

sagatavotās Skultes ostas un divas Ventspils ostas kartes.

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

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

“Stena Line” uzņem apgrīzījumus Ventspils – Nīneshamnas maršrutā



Zviedrijas prāmju kompānija “Stena Line” 25. septembrī iepazīstināja ar savu jaunāko kuģi “Stena Scandica” un informēja par nākotnes plāniem Ventspils – Nīneshamnas maršrutā.

Turpinot paplašināt darbību Baltijas jūrā un investējot apmēram 200 miljonus eiro, “Stena Line” 2022. gadā Ventspils – Nīneshamnas maršrutā norīkos divus jaunus iespaidīga izmēra prāmjus. Jaunie prāmji papildinās “Stena Line” floti.

E-Flexer tipa prāmji būs 240 metrus gari, tajos būs 263 kajītes, 1200

pasažieru ietilpība, 3600 līnijmetru kravas vienībām, kas ļaus palielināt kravas ietilpību par 25% un pasažieru salona ietilpību par 33%. Jaunie kuģi piedāvās pasažieriem pavisam jaunas iespējas atpūtai uz kuģa un patīkamu ceļošanas pieredzi Ventspils – Nīneshamnas maršrutā, kas ir īsākais ceļš starp Baltiju un Skandināviju. Pašlaik šie prāmji top Ķīnas kuģu būvētavā “CMI Jinling” Veihajā.

“Mēs turpinām augt kopā ar mūsu klientiem, nostiprinot savas pozīcijas un floti visā Baltijas jūrā. Reģionā joprojām palielinās pieprasījums pēc lielākām jaudām, jo paplašinās

kravas pārvadājumu klientu loks, un arī pasažieri pandēmijas laikā izvēlas ceļošanu ar prāmi kā drošu transporta veidu. Šie lielle, modernie un degvielas patēriņa ziņā ekonomiskie nākamās paaudzes kuģi ir mūsu flotes modernizācijas un arī ilgtspējīgas kuģniecības attīstības spogulis,” sacīja “Stena Line Group” izpilddirektors Niklass Mortensons.

Jaunos prāmjus darbinās ar gāzi, pārejot uz metanola vai sašķidrinātas dabasgāzes degvielu, kuģi ostas apmeklējumu laikā izmantos krasta elektroapgādes sistēmas, tā samazinot emisijas.■

Ventspils domā par zaļās enerģijas ražošanu

Ventspils ostas pārvaldnieks Andris Purmalis pauž viedokli, ka, pateicoties attīstītajai rūpnieciskajai zonai, Ventspils ostai ir labas izredzes nākotnē ieturēt zaļo kursu. Brīvostas valdījumā ir vairāk nekā divi tūkstoši hektāru zemes, no tiem gandrīz 700 hektāru paredzēti industriālajai attīstībai, akcentu liekot uz zaļās enerģijas ražošanu. Kā ideālu piemēru Purmalis min Hamburgas ostu, kuras teritorijā notiek ražošana,

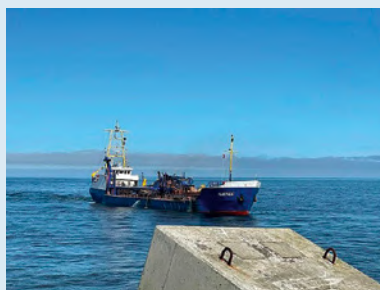
tāpat arī Olstenu, kur strādā “Volvo” klasteris. Atjaunojamās enerģijas resursi nepieciešami pašam parkam, lai uzlabotu ražošanas efektivitāti un piesaistītu jaunus nomniekus, jo elektrības cena Latvijā jau ilgstoši mazina gan mūsu uzņēmumu konkurētspēju, gan tuvākās nākotnes projektu iespējas.

“Domājam, piemēram, par atjaunojamās enerģijas ražošanu, arī

par zaļā amonjaka ražošanu, ko var izmantot kā transporta degvielu un kurināmā elementu elektrības ražošanai, tā vienīgie blakusprodukti ir ūdens un slāpeklis. Amonjaks ir derīgs arī kā ūdeņraža uzglabāšanas risinājums, jo to šobrīd ir grūti un dārgi uzglabāt vairumā. Turklāt amonjaka transporta tīkls jau ir izveidots – arī Ventspilī, kas ir mūsu priekšrocība,” viedokli pauž Andris Purmalis.■

Ventspils ostai nepieciešams gruntssūcējs

Ilggadējais Ventspils ostas zemes sūcējs "Dzelme" (vēsturiski "Solo-veckij") būvēts 1979. gadā Krievijā, Astrahaņā. 1992. gadā to iegādājās Ventspils, lai Holandes kuģu būvētavā pārbūvētu ostas vajadzībām. Tā kā jau vairākus gadus tika meklētas iespējas iegādāties jaunu gruntssūcēju, "Dzelmei" kapitālo remontu neveica. Ekspertu vērtējumā šāds remonts izmaksātu vismaz sešus miljonus eiro, bet tas būtu tikai īstermiņa risinājums, savukārt jauna kuģa iegāde varētu izmaksāt 13 līdz



15 miljonus eiro. Jau 2020. gada vidū Ventspils brīvostas pārvalde nolēma, ka nav lietderīgi remontēt

vecu kuģi, tāpēc īstermiņā vajadzētu izmantot ārpakalpojumu, bet ilgtermiņā jauna kuģa iegādei meklēt finansējumu, cenšoties piesaistīt ES līdzfinansējumu. Diemžēl Ventspils brīvostas budžets bez līdzfinansējuma šādu papildu slogu pie esošā kravu apgrozījuma un esošajām kredītsaistībām nevar atļauties.

Pašlaik ostas pakalpojumu nodrošināšanai piesaistīts ārpakalpojums – dziļumu kuģošanas ceļos nodrošina kompānijas "OU Nord Company" kuģis "Vlieree".■

Vēsturisks atradums Daugavgrīvas pludmalē

Rīgas brīvostas pārvalde informēja, ka Daugavgrīvas pludmalē izskalots koka kuģa fragments. Saņemot Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes (NKMP) atļauju darbu veikšanai, tika sākta kuģa fragmenta atrakšana, attīrot to no smiltīm. Darbu laikā kļuva skaidrs, ka atradums ir ievērojami lielāks, nekā varēja paredzēt. Atbrīvojot no smiltis segas vairāk nekā 11 metrus garu un vismaz trīs metrus platu blīvi veidotu ozolkoka kuģa borta konstrukciju, speciālisti saprata, ka tas nebūt nav viss un zem jūras smiltīm, iespējams, guļ tikpat un vēl vairāk, varbūt pat vesels kuģis. Pēc apjomīgā kuģa fragmenta atsegšanas darbi tika apturēti, jo bija nepieciešama arheologu konsultācija, lai kopīgi lemtu par turpmākajiem soļiem. Pēc ilgām diskusijām kopā ar Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldes ekspertiem tika pieņemts lēmums pagaidām kuģa vraka izrakšanu pārtraukt. Rīgas brīvosta ziņo, ka, tiklīdz tiks pabeigti pēdējie mērījumi, atraduma vietu atkal aizraiks līdz brīdim, kad būs skaidrs plāns un atrasti resursi, kā vēsturiskā objekta saglabāšanas ieceri realizēt. Vraha izcelšana, konservēšana, saglabāšana prasa nopietnas zināšanas, līdzekļus un resursus, kuru pašlaik nav, norāda brīvosta. "Tik liela kuģa vraka fragmenta atrašana piekrastē ir rets notikums, un tā saglabāšana nākamajām paaudzēm un eksponēšana ir sarežģīts



uzdevums. Pirms nav apzināti pieejamie resursi un pieņemts lēmums, kā vislabāk un saudzīgāk pret pašu vraku šo uzdevumu paveikt, vislabākais būtu rīkoties neapdomīgi un sasteigt izcelšanas darbus. Jāsaprot

ne tikai tas, kā to tehniski paveikt, nekaitējot vrakam, vēl jo svarīgāk ir saprast, kā pēc tam šo koka vraka fragmentu konservēt, lai tas, izcelts no mitrajām smiltīm, strauji neietu bojā. Kamēr tas tiek plānots un veikti nepieciešamie papildu izpētes darbi, lai novērstu strauju koka detaļu bojāšanos, vraks atkal jāaizber ar smiltīm, lai tas atrastos mitrumā un vidē, kur teicami saglabāties jau aptuveni 150 gadus," sacīja NKMP arheologs Jānis Meinerts.

Rīgas brīvosta visu šo laiku ir nodrošinājusi atraduma vietas nepārtrauktu uzraudzību un nodrošinās arī turpmāk.■

Beidzas 2021. gada burāšanas sezona

2021. gada 2. un 3. oktobrī Salacgrīvas ostas akvatorijā pirmo reizi norisinājās Salacgrīvas ostas regate "Optimist" un "Laser/ILCA" klasēs. Regate ļoti veiksmīgi beidzās jauniešu burāšana kluba "Jūrmala" burātājiem: otrā vieta kopvērtējumā un pirmā U12 Ansim Čodaram, piektā vieta kopvērtējumā un otrā vieta U12 Tomam Andrejevam, septītā vieta kopvērtējumā, trešā vieta U12 un trešā vieta meiteņu kopvērtējumā Nikolai Kamergrauzei. Elzai Reneslācei devītā vieta U12 un ceturta meiteņu ieskaitē, Jēkabs Ozoliņš trīspadsmitais, Otto Reneslācis četrpadsmitais. Amēlija Apšāne šajās sacensībās cīnījās ar savu varēšanu un, noburādama abus braucienus, šajā cīņā uzvarēja! Liels paldies tika izteikts veikalam "Regate" un personīgi Albertam Rozinam par lēmumu balvā piešķirt jaunu buru arī U12 ieskaitei uzvarētājam, jo tieši jaunie un talantīgie ir pelnījuši šādu motivējošu balvu. "Optimist" ir visdaudzskaitlīgākā burāšanas klase pasaulē. Tā paredzēta bērniem līdz 15 gadu vecumam. Daudzi pazīstami



pasaules līmeņa burātāji ir sākuši burātāja gaitas tieši ar "Optimist", kura pirmsākumi meklējami 1947. gadā, kad amerikānis Klarks Mills izgatavoja pirmo mazbudžeta jahtu mazajiem burātājiem. Laivas parametri tika standartizēti 1960. gadā. Mūsdienās burāšanā ar "Optimist" nodarbojas vairāk nekā 150 tūkstoši bērnu vairāk nekā 120 valstīs.

Ar regati "Rīgas kauss 2021", kas notika 2. un 3. oktobrī, noslēdzās jahtkluba "Auda" 2021. gada burāšanas sezona.

Sekot visām burāšanas aktivitātēm un notikumiem var Latvijas Zēģelētāju savienības izveidotajās interneta vietnēs.■

Oktobris – nēgu trakuma mēnesis

"Brouc pie mumsim uz Salac uz to Nēg dien, devito oktobur! Taisis andel un smuk amizier..." tā kuivižnieks un žurnālists Dzintris Kolāts visus uzrunā savā facebook kontā. Un Salacgrīvā iet vaļā nēgu svētki ar gadatirgu, izstādēm, pastaigām pa nēgu tačiem, sarunām ar nēgu meistariem un, protams, ar nēgu pirkšanu un ēšanu. Taču ne jau tikai Vidzemes pusē, Salacgrīvā vien oktobrī notiek nēgu trakumi ar cepšanām un vārīšanām, ēšanām un slavēšanām. Kurzemes galā Pāvilostā neviens nedomā vidzemniekiem padoties, tur bez nēgu cepšanas un nēgu zupas vārīšanas notiek arī izglītojoši priekšlasījumi par nēgu dzīvi no purņika līdz pannai. Un to visu pavada lustīga mūzika.

Savukārt Nēgu svētkus Carnikavā ik gadus svin augustā, jo tieši 1. augustā sākas nēgu zvejas sezona, kas ilgst līdz 1. februārim, un tad



notiek amatnieku tirdziņš, svētku gājiens, sportiskās aktivitātes, laivu parāde, muzikantu koncerts, nēgu



ātrēšanas sacensības, bet viens no svētku galvenajiem notikumiem ir Carnikavas nēgu zupas vārīšana 400 litru katlā. Komentējot šā gada Nēgu svētkus Carnikavā, LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters teica: "Laikam Carnikavas nēgi bija "aizmigrējuši" uz Salacgrīvu, jo šogad Carnikavā Nēgu svētkos tos varēja paspēt apskatīt tikai pirmajā pusstundā pēc pasākuma atklāšanas... Bet lai veicas zvejiem un nēgi iet vairumā visa liča piekrastē!"■

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

2021. gada 30. septembrī pasaules jūrniecības kopiena atzīmēja Pasaules jūrniecības dienu, galveno akcentu, protams, liekot uz jūrniekiem kā galvenajiem darbiniekiem.

“Kuģošana veicina pasaules tirdzniecību, bet tirdzniecības nodrošināšana gluži vienkārši nav iedomājama un nenotiek bez jūrniekiem. Lai gan šodien jaunus izaicinājumus nozarei met automatizācija un digitalizācija, kas neapšaubāmi veicinās pārmaiņas kuģošanas biznesā, mums vienmēr būs vajadzīgi labi apmācīti, motivēti un profesionāli jūrnieki, tāpēc mūsu pienākums ir darīt visu, lai šādi jūrnieki divdesmit pirmajā gadsimtā un arī pēc tam strādātu pasaules jūrās uz starptautiskajiem tirdzniecības kuģiem,” Pasaules jūrniecības dienas pasākuma svinīgajā uzrunā jūrniecības kopienai teica IMO ģenerālsekretārs Kitaki Lims.



Tomēr īstu svinību prieku šogad aizēnoja reālā situācija jūrniecībā, jo galvenie darba ņēmēji – jūrnieki – Covid-19 pandēmijas dēļ joprojām saskaras ar dažādām grūtībām, ko izraisa un pastiprina valdību līmeni neatrisinātie jautājumi.

2021. gadā IMO aptauju veidā intervēja jūrniekus, vēloties noskaidrot, kādas ir svarīgākās problēmas, kas saistītas ar jūrnieku darbu, un uzzināt, ar kādām domām viņi dzīvo šodien un ar kādām cerībām saista savu nākotni. Situācija jūrniecības nozarē parāda, ka svarīgs un aktuāls ir viss, kas saistīts ar cilvēka lomu kuģošanas biznesā: dzīvības drošība un drošība uz kuģiem, jūrnieku labklājība un apmācība, kvalificēta darbaspēka nepieciešamība.

ANO ģenerālsekretārs Antonio Guterrešs Pasaules jūrniecības dienā nāca klajā ar aicinājumu: “Es vēlreiz aicinu valstu valdības pievērst uzmanību jūrnieku neapskaužamajam

stāvoklim un beidzot oficiāli apliecināt, ka jūrnieki tiešām ir galvenie darba ņēmēji, pieņemot nepieciešamos lēmumus, lai nodrošinātu kuģu apkalpju drošas maiņas iespējas, un praksē īstenot izstrādātos protokolus, ļaujot repatriēt uz kuģiem iestrēgušos jūrniekus.”

Pasaule ieklausās jūrnieku balsīs

IMO Pasaules jūrniecības dienas uzmanības centrā bija jūrnieku problēmas, tāpēc svinību ietvaros rīkotajā interaktīvajā vebinārā apsprieda tos jautājumus, kas saistīti ar šā gada jūrniecības tēmu “Jūrnieki – nākotnes kuģošanas pamats”. Diskusiju panelim, kuru atklāja IMO ģenerālsekretārs K. Lims un kurā piedalījās ekspertu grupa, pievienojās četri aktīvie jūrnieki – kapteine Aise Asli Basaka, kapteine Marva El Selehdara, kapteinis Tomass Madsens un ierindas jūrnieks Jirhens Balini, kuri dalījās pārdomās par šodienas realitātēm jūrniecībā un to, kas sagaida kuģošanas nozari nākotnē, kā arī par karjeras iespējām jūrā.

“Šis pasākums beidzot noliek jūrniekus tur, kur viņiem patiesi ir jābūt – mūsu uzmanības centrā,” savā uzrunā sacīja K. Lims, atgādinot, ka arī viņš nāk no jūrnieku vidus. “Šī, šķiet, ir pirmā reize, kad vebināra darba grupā ir tikai jūrnieki, nevis ierēdņi, kā tas parasti ir bijis, un es patiešām ticu, ka šī nebūs pēdējā reize, jo, pieņemot nozarei svarīgus lēmumus, mums ir jāieklausās profesionāļu viedoklī un jāmacās no viņu pieredzes.”

IMO Juridiskā un ārlietu departamenta direktora Frederika Kenedija vadībā (arī viņš ir bijušais jūrnieks) diskusiju dalībnieki pievērsās tādiem jautājumiem kā apkalpju maiņa, daudzveidība jūrā, vide un drošība. Profesionālie jūrnieki izteica savas domas, kā un kādu viņi nākotnē vēlētos veidot savu jūras karjeru.

Runājot par apkalpju maiņas krīzi, Jirhens Balini uzsvēra: “Nozarei un pašiem jūrniekiem ir jābeidz glorificēt savu spēju visu izturēt, jāatceras pašiem un jāliek aizdomāties pārējiem, ka arī jūrnieki ir cilvēki. Mums nav jāpaliek uz kuģa ilgāk par līgumā noteikto laiku un klusi jācieš, gaidot, kad apkalpju maiņas krīze beidzot atrisināsies.”

Tomass Madsens akcentēja vadības nozīmi labas darba kultūras veidošanā. “Līderiem ir jārada ceļš, nepārtaukti un proaktīvi jāparedz iespējamā notikumu gaita, jāveido tāda saskarsmes kultūra, kas nodrošina iekļaujošu vidi uz kuģa, piemēram, visi, kas atrodas vienā telpā, runā vienā valodā, nekādā veidā netiek akceptēta uzmācšanās vai iebiedēšana. Piemērs šajā ziņā jārada kapteinim un vecākajiem virsniekiem,” sacīja Madsens.

Aise Asli Basaka, runājot par drošību, teica: “Neskatoties uz jauno tehnoloģiju ienākšanu uz kuģiem, nemitīgi ir jākoncentrējas uz cilvēka faktoru, jo droša darba vide nav atkarīga tikai no tehniskā aprīkojuma, drošu darba vidi veido katra kuģa apkalpes locekļa profesionalitāte, spējas un atbildība.”

Vebinārs izvērtās spraigs un interesants, jo vairāk nekā 400 cilvēku liela auditorija no visas pasaules tiešsaistē uzdeva jūrniekiem jautājumus un sarunu gaitā raisījās diskusijas par to, ko nozīmē būt jūrniekam šodien un kādam jūrniekam vajadzēs būt pēc gadiem pieciem vai desmit.

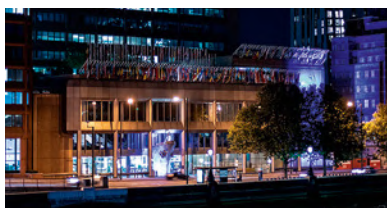
IMO izgaismo Pasaules jūras dienu

Šogad, atzīmējot Pasaules jūrniecības dienu, pirmo reizi IMO galvenā mītne Londonā tika izgaismota zilā krāsā, un turpmāk to darīs katru gadu. Šādi tiek apliecināta vēlme

▶▶▶ 18. lpp.

▶▶▶ 17. lpp.

apvienot jūrniecības kopienu, popularizēt jūrniecības nozari un palielināt izpratni par kuģniecības būtisko ieguldījumu ikviena cilvēka dzīvē visā pasaulē. Tieši tā vēl jo vairāk tiks pievērsta uzmanība jūrniekiem un viņu svarīgajai, bet līdz šim īsti nenovērtētajai lomai kuģniecībā. Ģenerālsēkretārs K. Lims aicināja IMO dalībvalstis, starpvaldību un nevalstiskās organizācijas, kurām IMO ir konsultatīvs statuss, un ikvienu cilvēku pasaulē pievienoties šai iniciatīvai un ik gadus Pasaules jūras dienā



Dzelzceļa tilts Rīgā jau atsaucies K. Lima aicinājumam.

izgaismot ēkas, tiltus, ostas, kuģus, pieminekļus, muzejus, privātās mājas un vēl daudz ko citu, lai pievērstu sabiedrības uzmanību jūrniecībai, kuģošanai, ostām un jūrniekiem.

Pasaules jūrniecības tēma 2022. gadā: "Jaunās tehnoloģijas – zaļākai kuģošanai"

"IMO aktīvi atbalsta kuģniecības nozares pāreju uz zaļāku un ilgtspējīgu kuģošanu nākotnē, un, lai sasniegtu šos mērķus, ļoti svarīgas ir inovācijas, pētniecība, jaunu tehnoloģiju ieviešana, partnerība, kas ļauj visām iesaistītajām pusēm apmainīties ar informāciju, lai atbalstītu jūrniecības nozares pāreju uz videi draudzīgu un ilgtspējīgu kuģošanu nākotnē. 2022. gada tēma ļaus visām ieinteresētajām pusēm koordinēti rīkot informatīvo kampaņu, lai aktualizētu IMO iniciatīvas, kuru mērķis ir padarīt kuģniecību videi draudzīgu," sacīja IMO ģenerālsēkretārs K. Lims.■

Profesionālās organizācijas aicina valstu vadītājus izbeigt globālo humanitāro un piegādes ķēžu krīzi

2021. gada 29. septembrī IRU (*The International Road Transport Union*), IATA (*The International Air Transport Association*), ICS (*The International Chamber of Shipping*) un ITF (*The International Transport Workers' Federation*) nosūtīja atklātu vēstuli ANO Ģenerālajai asamblejai, aicinot izbeigt globālo humanitāro un piegādes ķēžu krīzi. Visi transporta darbinieki, neraugoties uz pandēmijas izraisītajiem kritiskajiem apstākļiem, ir turpinājuši nodrošināt globālās tirdzniecības plūsmu, taču tas ir noticis uz transporta darbinieku veselības un pārslodzes rēķina divu gadu garumā. Pasaules valstis nav ieklausījušās transporta darbinieku aicinājumos un lūgumos rīkoties izlēmīgi un koordinēti, lai normalizētu darba apstākļus jūrniekiem un citiem transporta darbiniekiem.

Vēstulē aicināts:

■ transporta darbiniekiem piešķirt prioritāti PVO atzītu vakcīnu saņemšanā;

■ valdību vadītājiem kopīgi izveidot globāli saskaņotu, digitālu, savstarpēji atzītu vakcinācijas sertifikātu un saskaņot procesus veselības akreditācijas datu atzišanā, tai skaitā vakcinācijas statusu un Covid-19 testu rezultātu atzišanā, kas ir ārkārtīgi svarīgi, lai nodrošinātu transporta darbiniekiem iespēju šķērsot valstu robežas;

■ PVO un ILO pieprasīt šo jautājumu neatliekamu risināšanu ANO Ģenerālajā asamblejā un valstu valdību līmenī.

Visu pandēmijas laiku transporta ministrijas nav spējušas sadarboties ar veselības ministrijām, lai transporta darbiniekiem mazinātu ceļošanas ierobežojumus.

ICS ģenerālsēkretārs G. Platens: "Divas no ANO Ģenerālās asamblejas 2021. gada tēmām ir veltītas cilvēktiesībām. Ņemot vērā, ka transporta darbinieki, saskaroties ar milzīgām grūtībām, ir izrādījuši neapraķstāmu

izturību, mēs aicinām ANO un valstu vadītājus beidzot rīkoties izlēmīgi un koordinēti, lai atrisinātu krīzi, kas skar transporta darbinieku cilvēka un darba tiesības. Mēs jau esam liecinieki nepieredzētiem globāliem traucējumiem pirmās nepieciešamības preču piegādē un jūtam elektronikas, pārtikas, degvielas un medicīnas preču trūkumu. Patērētāju pieprasījums aug, bet piegādes kavējas, un, visticamāk, stāvoklis pasliktināsies pirms Ziemassvētkiem un turpināsies arī 2022. gadā."



ITF ģenerālsēkretārs Stīvens Kotons: "Transporta darbinieki ir saglabājuši pasaules piegādes ķēdes un strādājuši, neskatoties uz pasaules līderu nihilistisko attieksmi pret viņu problēmām, turpinājuši darbu pat tad, kad bijušas slēgtas robežas un viņi nav varējuši atgriezties mājās, kad nav varējuši saņemt veselības aprūpi, kad viņus ierobežojušas karantīnas prasības un nenoteiktība, ko radījuši valdību nemākulīgā rīcība. Atklāti runājot, viņiem pacietības mērs beidzot ir pilns. Valdību vadītājiem pienācis pēdējais laiks reaģēt uz šo darba ņēmēju vajadzībām. Ja tas nenotiks, tieši viņi būs atbildīgi par piegādes ķēžu sabrukumu un krīzē ierauto darba ņēmēju un pilsoņu bezjēdzīgajām ciešanām un pat nāves gadījumiem. Haoss būs uz viņu sirdsapziņas un asinis būs uz viņu rokām."■

Vaino ostas apkalpju maiņas krīzē

Kruinga kompānijas "Anglo-Eastern Univan Group" izpilddirektors Bjerns Hejgards uzskata, ka pasaules ostas ir patiesās vaininieces pašreizējā apkalpju maiņas krīzē, jo tās vēlas kuģus un kravas, bet saka nē iespējai ostā veikt apkalpju maiņu. "Tas ir apkaunojoši, kā mēs 2021. gadā izturamies pret jūrniekiem," saka Hejgards. "Kopš pandēmijas sākuma kuģošanas kompāniju apkalpju komplektēšanas departamenti un kruinga kompānijām reizēm ir pat neiespējami laikus nomainīt apkalpes, tāpēc jūrniekiem nākas pārstrādāt kontraktā noteikto laiku. Ar nožēlu jāatzīst, ka jūrnieki tiek izstumti no sabiedrības un viņiem nākas dzīvot pastāvīgās bailēs, ka kāds uz kuģa varētu saslimt ar Covid-19, kontaktējoties ar iinficētiem ločiem, ostas amatpersonām, imigrācijas un

muitas darbiniekiem, stividoriem utt. Turklāt jūrnieku vidū pieaug garīgās veselības problēmas, arī pašnāvību skaits, bet depresija un apātija uz kuģa apdraud kuģošanas un kravas

operāciju drošību. Nevienš neatsaka piegādāt kravas ostām, kas tām ir vitāli svarīgi, bet mazsvarīgi šķiet tas, kā jūtas šo kravu piegādātāji – tie, kas strādā uz kuģiem."



Septembra rādītāji vieš cerības

Septembrī "Neptune Declaration" apkalpju maiņas indikators parādīja nelielu gaismas staru tuneļa galā. Pēc mēnešiem ilgas situācijas pasliktināšanās septembra rādītājs liecina, ka jūrnieku skaits uz kuģiem pēc līguma termiņa beigām ir nedaudz samazinājies – no 9,0% līdz 8,9%. Tāpat nedaudz – no 1,3% līdz 1,2% – sarucis to jūrnieku skaits, kuri uz kuģiem strādā ilgāk par 11 mēnešiem. Tādējādi septembra rādītājs apstiprina pavisam vāju, bet tomēr situācijas stabilizēšanās tendenci.

Septembra indikators ir vēl viena spilgta iezīme – jaunie skaitļi liecina, ka sāk darboties jūrnieku vakcinācijas programmas, īpaši ASV un dažās Eiropas valstīs. Vakcinēto jūrnieku īpatsvars pieaudzis no 15,3% augustā līdz 21,9% septembrī.

Kuģu vadītāji pirmo reizi ziņo, ka saskaras ar jūrnieku trūkumu, un kā iemeslus min ceļošanas ierobežojumus Indijas jūrniekiem un Eiropas vasaras brīvdienu periodu. Daudzu valstu valdības un ostas joprojām izvirza arvien stingrākas apkalpju

maiņas prasības, bet daudzviet apkalpju maiņa ir pavisam atcelta.

Kompānija "V. Group" ASV Everglades ostā veiksmīgi pabeidz 13 indīšu jūrnieku vakcināciju uz kuģa "CABRERA". "V. Group" atzina, ka šis bija pirmais kompānijas kuģis, uz kura tika piegādātas vakcīnas, lai īstenotu kompānijas mērķi vakcinēt visus savus jūrniekus. Neraugoties uz progresu jūrnieku vakcinācijā, kuģu īpašnieki uzsver, ka piekļuve Covid-19 vakcīnām jūrniekiem joprojām ir ierobežota neregulāro piegāžu dēļ, turklāt ir grūti nodrošināt piekļuvi otrajai vakcīnas devai un bieži starp abām devām ir pārāk liela atstarpe. Tāpat viņi ziņo, ka daļa jūrnieku nevēlas vakcinēties.



UZZIŅAI

"Neptune Declaration" apkalpju maiņas rādītājs balstīts uz 10 vadošo kuģošanas kompāniju datiem: "Anglo-Eastern", "Bernhard Schulte", "Columbia Shipmanagement", "Fleet Management" (FLEET), OSM, "Synergy Marine", "Thome", "V. Group", "Wallem" un "Wilhelmsen Ship Management", uz kuru kuģiem kopumā strādā vairāk nekā 90 tūkstoši jūrnieku.

Jūrnieku problēmas risināšanu vairs nedrīkst atlikt

“Allianz” savā jaunākajā ziņojumā norāda, ka apkalpju maiņas krīze joprojām būtiski ietekmē jūrnieku veselību un labklājību, kas ilgtermiņā var ietekmēt drošību. Saskaņā ar IMO datiem ik dienas gandrīz viens miljons jūrnieku strādā uz aptuveni 60 tūkstošiem tirdzniecības kuģu visā pasaulē.

Ar Covid-19 saistītie ceļošanas ierobežojumi un plaši izplatītā starptautisko lidojumu apturēšana ir būtiski ietekmējuši kuģu operatoru spēju veikt apkalpju maiņu. Pēc ICS datiem, no 2020. gada marta līdz augustam notika tikai 25% no parastajām maiņām, un kopumā tas skāra vairāk nekā pusmiljonu jūrnieku.

Statistika liecina, ka 2021. gada pirmajā pusē joprojām aptuveni 200 tūkstoši jūrnieku palika uz tirdzniecības kuģiem, jo viņus nebija iespējams repatriēt pēc līguma termiņa beigām, un tikpat daudz jūrnieku nevarēja pievienoties apkalpēm.

Apkalpes savlaicīga maiņa ir ārkārtīgi svarīgs priekšnoteikums kuģošanas drošībai un drošam darbam uz kuģa. Jo ilgāku laiku jūrnieki pavada uz kuģa, jo vairāk viņi ir pakļauti garīgās veselības problēmām, nogurumam, trauksmei un stresa riskam.

“Allianz” pētījuma secinājumos norādīts, ka jāmeklē globāli risinājumi, kā beidzot likvidēt apkalpju maiņas problēmu, ko nu jau gandrīz divus gadus nav izdevies izdarīt. Tāpat arī pašai nozarei jāveic pasākumi, lai atslogotu apkalpes darbu un sniegtu jūrniekiem atelpu, piemēram, veicot darba laika korekcijas. Ja apkalpe ir pārgurusi un uz kuģa nav iespējams garantēt drošu darbu atbilstoši starptautiskajiem noteikumiem, tad saskaņā ar starptautiskajām jūras tiesībām kuģi var atzīt par nepiemērotu kuģošanai un tam var nākties pārtraukt darbību.

Savukārt Starptautiskās Darba organizācijas MLC konvencija nosaka, ka jūrniekam nepārtraukts darba laiks jūrā uz kuģa nedrīkst



The Neptune Declaration on Seafarer Wellbeing and Crew Change

pārsniegt 11 mēnešus, tāpat jūrniekiem ir tiesības piekļūt medicīnas iestādēm krastā un saņemt veselības aprūpi, bet IMO dati liecina, ka Covid-19 ir licis daudziem jūrniekiem strādāt ievērojami ilgāk par 11 mēnešiem.

“Allianz Global Corporate & Specialty” vecākais jūras risku konsultants kapteinis Endrū Kinslijs uzskata, ka pašreizējā apkalpju krīze ilgtermiņā ietekmēs kuģošanas nozari un īpaši jaunās jūrnieku paaudzes ienākšanu nozarē. Kinslijs pauž satraukumu par to, ka jūrniecības nozare nu jau turpat divus gadus nespēj normāli mēdēt Covid-19 situāciju, kas var pilnībā sagraut jūrniecības prestižu, kā rezultātā nozarei būs grūti piesaistīt jaunas asinis.

Jūrnieku garīgā veselība un labklājība ir tik samilzis jautājums, ka tas steidzami un neatliekami jārisina. Lai gan problēma, kuras centrā ir jūrnieks, viņa veselība un tiesības, kopumā ir atzīta, tomēr ar to ir izrādīties stipri par maz, lai uzlabotu apkalpju maiņu, nemaz jau nerunājot par situācijas atrisināšanu.

Jau 2021. gada janvārī, reaģējot uz apkalpju maiņas krīzi, “Global Maritime Forum” pieņēma “Neptune Declaration”, ko parakstījuši vairāk nekā 850 uzņēmumi un institūcijas pasaulē. Deklarācijas četri krīzes mazināšanas punkti paredz:

- atzīt jūrniekus par galvenajiem darba ņēmējiem un piešķirt viņiem prioritāti Covid-19 vakcīnas saņemšanā;

- izveidot un ieviest “Zelta standarta veselības protokolu”, ievērojot labāko veselības aprūpes praksi;

- uzlabot sadarbību starp kuģu operatoriem un fraktētājiem, lai atvieglotu apkalpju maiņu;

- nodrošināt jūrniekiem aviosatiksmi no galvenajiem kuģošanas centriem.

“Neptune Declaration” atrodams arī jaunākais apkalpju maiņas indikators. Kā izrādās, nepietiek ar to, ka jūrnieku krīzi cenšas risināt tikai jūrniecības nozare, nepieciešama nozares, valstu valdību un visu ieinteresēto personu cieša sadarbība.

Nozares speciālisti pauž pārliecību, ka globāla vakcinācijas programma, visticamāk, būtu atbilde arī uz apkalpju maiņas krīzi, bet kuģošanas nozarei starptautiskā rakstura dēļ šajā ziņā varētu rasties sarežģījumi. Tirdzniecības kuģus kopumā apkalpo aptuveni 1,6 miljoni jūrnieku, kurus saskaņā ar līgumiem nodarbina kuģu īpašnieki, operatori, vadītāji, fraktētāji un citi. Lielākā daļa jūrnieku, aptuveni 51%, ir no Ķīnas, Filipīnām, Indonēzijas, Krievijas, Indijas un Ukrainas, un daudzās no šīm valstīm ir un būs problēmas ar Covid-19 vakcīnu pieejamību.■

Uz kuģa tiek ievērotas stingras procedūras

Kapteinis Dainis Rokjāns pauž viedokli, ka mūsdienu realitāte ir tāda, ka divi atšķirīgi jēdzieni – *security* un *safety* – tagad jau tik ļoti saplūduši kopā, kad reizēm grūti nodalīt, kur viens beidzas un otrs sākas, un tas, protams, vieš bažas par drošības līmeni kuģošanas biznesā. “Divdesmit gadi kapteiņa amatā dod iespēju prast novērtēt un izanalizēt situāciju, bet kapteini ar lielo burtu var rakstīt tad, kad viņam ir pieredze un viņš spēj analizēt situāciju, kas daudziem jaunajiem kapteiņiem tomēr pietrūkst, jo ir lietas, kas nāk tikai ar gadiem, mācoties no uzsistajiem zilumiem,” saka Rokjāns.

Tāpat viņš atzīst, ka šodien būt par kapteini ir liels izaicinājums, jo visa atbildība gulstas uz viņa pleciem, tāpēc jāspēj analizēt jebkuru situāciju un jāspēj paredzēt, kādas varētu būt vienas vai otras rīcības sekas.

“Svarīgi laikus novērst cēloņus, lai vēlāk nevajadzētu cīnīties ar sekām. Pirmajā vietā, protams, ir cilvēku dzīvība, un nacionalitātei nav nozīmes. Esmu strādājis ar filipīniešiem, indiešiem, arī citu tautību jūrniekiem, kuriem ir ļoti atšķirīgs redzējums un izpratne par lietām, dažāda mentalitāte, reliģiskā piederība un tradīcijas, tāpēc kapteinim ļoti svarīgi izprast savas apkalpes cilvēku dažādās vēlmes, lai veidotu vienotu komandu, kas nodrošina kuģa ekonomisko darbību un katra cilvēka labklājību un drošību. Tāpat cilvēkam ir nepieciešama motivācija strādāt, un tas kļuvis īpaši aktuāls Covid-19 apstākļos. Reālā situācija



tiešām ir diezgan skarba, jo pandēmijas laikā cilvēki mēnešiem ilgi vispār nevarēja spert kāju uz cietzemes, pat ostā nokāpt no kuģa un pastaigāt pa piestātni. Kad cilvēks mēnešiem ir atradies noslēgtā vidē tikai uz kuģa, ir īpaši jāpiedomā, kā saglabāt viņam drošības sajūtu un nepakļaut viņa dzīvību nekādam apdraudējumam, un tas vistiešākajā veidā attiecas uz kapteiņa darbu un viņa pieņemtajiem lēmumiem,” uzskata kapteinis.

Sēžot pie datora un pētot pieejamos materiālus, lasot par to, kas un kā notiek uz kuģa, kā arī analizējot situāciju, tikai teorētiski var iedomāties, kādos apstākļos strādā un dzīvo jūrnieki, tāpēc jautāju Dainim, kā tad viss patiesībā un reāli notiek uz kuģa.

“Ar apkalpes komplektācijas jautājumiem nodarbojas kruinga

kompanijas, un tieši tās risina visus sarežģītus apkalpju maiņas jautājumus, bet apkalpju maiņas problēmas, protams, vistiešākajā veidā skar darbu uz kuģa. Tas uzliek papildu atbildību kapteinim, tai skaitā arī par medicīniskās palīdzības sniegšanu uz kuģa, ja šāda palīdzība būtu nepieciešama. Tomēr pats svarīgākais šajos apstākļos ir saglabāt mieru un uz kuģa radīt tādus apstākļus, lai apkalpes locekļiem nerastos psiholoģiska rakstura problēmas. Par laimi divu gadu laikā no manas apkalpes cilvēkiem neviens nav saslimis ar Covid-19. Ja jau krastā nereti ir tik grūti palīdzēt saslimušajiem, tad varat tikai nojaust, kas notiktu uz kuģa kāda apkalpes locekļa saslimšanas gadījumā, kad cilvēkam būtu nepieciešama medicīniskā palīdzība. Tāpēc uz kuģa stingri tiek ievērotas visas sanitārās prasības un izstrādātas stingras procedūras, kuras ikvienam ir jāievēro. Roku mazgāšana un personīgā higiēna, protams, ir jāievēro vienmēr, ne tikai vīrusa izplatīšanās laikā. Joprojām aktuāls un neatrisināts ir jūrnieku vakcinēšanas jautājums. Dažādās pasaules valstīs vakcinācijas iespējas ievērojami atšķiras, bet uz kuģiem strādā liels skaits jūrnieku no trešās pasaules valstīm, kur ir ierobežotas iespējas vakcīnu saņemt. Piemēram, manā apkalpē ir indieši, un viņiem tiešām ir problēmas savā valstī saņemt Covid-19 vakcīnu. Lai maksimāli nodrošinātos pret to, ka uz kuģa uzkāpj Covid-19 pozitīvs jūrnieks, tiek veikti testi,” stāsta kapteinis Dainis Rokjāns.■

Palīdzība jūrnieku garīgās veselības problēmu risināšanai

ICS publicējusi rokasgrāmatu: “Handling a Mental Health Crisis or Emergency and Spotting Suicidal Behaviour in Seafarers”, kurā kuģošanas kompānijām sniedz padomus saistībā ar jūrnieku garīgās veselības problēmām ārkārtas situācijās, kas būtu jāuztver tikpat nopietni kā fiziskas traumas, jo



jūrnieks, kas piedzīvo garīgās veselības krīzi, varētu vairs nespēt tikt galā ar savām emocijām. Rokasgrāmata domāta kā palīdzības instruments kuģošanas kompānijām, kapteiņiem un jūrniekiem, un to bez maksas var lejupielādēt “The International Chamber of Shipping” interneta vietnē.■

Darīt sarežģītas lietas vienkārši, saprotami un profesionāli

“Marine Service Group” ir viena no lielākajām starpnieku kompānijām Baltijas valstīs, un būtībā mēs ne ar vienu īsti nekonkurējam, jo aizņemam savu biznesa nišu, kurā kopā ar partneri strādājam jau no 2004. gada,” saka uzņēmumu grupas “Marine Service Group” valdes priekšsēdētājs ALEKSANDRS ABUZJAROVS. “Mūsu kompānijai ir četri galvenie darbības virzieni, bet pats svarīgākais, protams, ir jūras apdrošināšana un viss, kas ar to saistīts, tātad apdrošināšanas starpnieka pakalpojumi: kuģu, jahtu, kravu, loģistikas, gaisa kuģu, ostu un termināļu apdrošināšana un risku vadība, juridisko pakalpojumu sniegšana, peldlīdzekļu pirkšanas un pārdošanas starpniecība, apsekošanas un tehniskās pārbaudes pakalpojumi. Viens no “Marine Service Group” filozofijas pamatprincipiem ir darīt sarežģītas lietas vienkārši un saprotami, tāpēc arī visiem grupas uzņēmumiem nosaukums ir vienkāršs un atbilstošs pakalpojumu sniegšanas veidam: “Marine Insurance Services” ir apdrošināšanas starpnieks, “Marine Legal Services” ir juridiskais birojs, “Marine Shipsale Services” – peldlīdzekļu tirdzniecības starpnieks, kā arī neatkarīgā inspekcija “Inter Survey”.”



Aleksandrs Abuzjarovs priecājas par kompānijas 10 gadu jubilejā saņemto dāvanu.

Aleksandrs stāsta, ka, pateicoties “Latvijas kuģniecības” apdrošināšanas nodaļas vadītājam Uldim Ozolanam, kurš piekritis būt diplomdarba vadītājs Latvijas Jūras akadēmijas Kuģu vadītāju nodaļas studentam, viņš tagad sekmīgi strādā apdrošināšanas biznesā. “Jau mācoties Latvijas Jūras akadēmijas ceturtajā

kursā, sapratu, ka pēc augstskolas beigšanas nevēlos kļūt par kuģa vadītāju, tomēr savu profesiju vēlos saistīt ar jūru. Beidzot akadēmiju, mana diplomdarba tēma bija saistīta ar jūras apdrošināšanu. 1997. gadā iestājos darbā tikko nodibinātā apdrošināšanas starpnieka uzņēmumā, kas vēlējās attīstīt jūras risku

apdrošināšanas pakalpojumus, un no tā brīža arī sāku darboties jūras apdrošināšanas jomā. Jūrā esmu bijis tikai pusotru gadu prakses laikā, bet reāli akadēmijā iegūtajā specialitātē neesmu strādājis. Ja cilvēks pēc akadēmijas beigšanas aiziet strādāt jūrā, tad nokāpt krastā ir diezgan grūti, jo vispirms jau pierod pie režīma un, protams, arī pie atalgojuma, kas krasta darbā toreiz bija ievērojami mazāks.”

Kā riskēt bez riska?

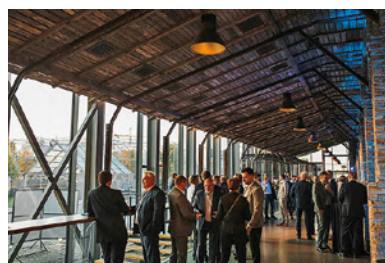
Viena no atbildēm varētu būt: īstajā brīdī ienākt tirgū ar savu piedāvājumu. Dzīvē pienāk brīdis, kad jāizšķiras, ko tālāk darīt. Aleksandram, kurš kādu laiku bija strādājis Somijā vienā no lielākajām jūras risku apdrošināšanas kompānijām “Gard”, šāds pārdomu brīdis pienāca 2004. gadā. “Ar partneri sapratām, ka jūras apdrošināšana ir lieliska niša, jo ne Tallinā, ne Klaipēdā, ne Rīgā nebija kompānijas, kas profesionāli piedāvātu šos pakalpojumus. Divtūkstošo gadu sākumā tirgū ienāca privātie kuģu īpašnieki, bizness paplašinājās un kļuva starptautisks, tāpēc radās pieprasījums pēc pakalpojumiem, kas līdz tam nebija aktuāli. Mūsu

biznesa ideja bija tāda, ka kuģu īpašniekiem piedāvāsim pakalpojumus un atvērsim durvis uz pasauli, iepazīstinot viņus ar tādām starptautiskām kompānijām kā, piemēram, Londonas klubi, "Gard", "Alandia" un vēl virkne citu, kas strādā jūras apdrošināšanas tirgū. Toreiz mūsu piedāvājums ļoti labi aizgāja, jo īstajā laikā bijām īstajā vietā. Tagad Baltijas valstīs apdrošinām praktiski visu, kas peld, ar nelieliem izņēmumiem, piemēram, LSC floti, kam ir savi partneri.

Mūsu mērķauditorija ir privātie kuģu īpašnieki, daudziem no tiem jau ir vairāk nekā trīsdesmit kuģu. Šīs kompānijas tagad nevar uzskatīt par mazām, taču savulaik viņi biznesu uzsāka tikai ar dažiem kuģiem, pakāpeniski palielinot savu kapacitāti, un mēs augām kopā ar viņiem. Tāpat ar laiku paplašinājām darbības ģeogrāfiju un tagad strādājam ne tikai Baltijas valstīs, bet arī Ukrainā un Krievijā, kur mūsu biroji ir Sanktpēterburgā, Maskavā, Vladivostkā un Murmanskā, tāpat Spānijā un Kīprā esam atvēruši savus birojus. Arī Krievijā mūsu klienti nav lielās kuģošanas kompānijas ar lielu valsts kapitālu un ietekmi, bet līdzīgas kā Latvijā, Igaunijā un Lietuvā, jo mūsu biznesa princips ir neieiet lielo kuģošanas kompāniju tirgū. Gluži vienkārši – mums nepatīk konjunktūra."

Mīti un realitāte

Kad jautāju, cik viegli vai sarežģīti ir noturēties Krievijas tirgū, Aleksandrs saka, ka Krievijā un Ukrainā situācija ir apmēram tāda, kāda Latvijā bija pirms vairākiem gadiem, jo Austrumu pusē viss notiek ar laika nobīdi, lai kā viņiem pašiem nepatīkot to atzīt. Arī Krievijā vēl pavisam nesen vienīgā apdrošināšanas adrese esot bijusi "Ingosstrakh", bet, ieejot šajā tirgū, "Marine Services Group" veidoja tādu kā tiltu starp Rietumiem un Austrumiem, skaidrojot, ka arī ārpus Krievijas tiek sniegti apdrošināšanas pakalpojumi. "Salauzām iesīkstējušo sistēmu," saka Aleksandrs. "Daudz vienkāršāk bija to izdarīt tāpēc, ka privātajās kompānijās tu vari runāt ar īpašnieku, kurš ir ieinteresēts saņemt labu pakalpojumu, lai atbildības regulēšana notiktu ātri un civilizēti, kā arī nevajadzētu staigāt korupcijas ceļus. Protams, Krievijā var



"Riga Shipping Dinner" pasākumā.

rasties politiski šķēršļi, bet tas vairāk notiek tad, ja tiek skartas lielās intereses, taču privātais bizness strādā pēc saviem noteikumiem. Privātajā biznesā nav korupcijas, tāpēc būtībā nav starpības, vai kuģu īpašnieks ir no Sanktpēterburgas, Tallinas vai Rīgas. Ar valsts interesēm saistītajos projektos nepiedalāties, jo esam atraduši savu biznesa nišu."

Aleksandrs Abuzjarovs uzskata, ka tagad viens no straujāk augošajiem tirgiem ir Kaspijas jūras reģions – Azerbaidžāna un Kazahstāna, tāpēc ir vērts attīstīt darbību arī šajā virzienā, kas šobrīd Covid-19 dēļ diemžēl nedaudz piebremzējusies. "Lai šo tirgu sekmīgi attīstītu, nepietiek ar attālinātām sarunām, jo viņu kultūra un mentalitāte prasa tiešas klātienes tikšanās un sarunas," savu viedokli pauž Abuzjarovs. "Bet tirgus tur attīstās, notiek naftas ieguve, tur strādā specifiski – gan valsts, gan arī privāti kuģi. Un, domājot par šo tirgu, arī tur netēmējam uz valsts sektoru, bet kā vienmēr savā uzmanības lokā paturam privātās kompānijas."

Runājot par problēmām, ar kurām nākas saskarties tik specifiskam biznesam kā jūras apdrošināšana un jūras tiesības, Aleksandrs Abuzjarovs saka: "Marine Service Group" visos birojos kopumā strādā piecdesmit seši darbinieki, bet reālā situācija ir tāda, ka Latvijā nekur nemāca jūras apdrošināšanu un jūras tiesības, tāpēc pašreiz lielākā problēma ir speciālistu trūkums. Pie mums strādā

▶▶▶ 23. lpp.

daudzi no tiem, kuri Jūras akadēmijā mācījās tad, kad kādu laiku tur lasīju lekcijas jūras apdrošināšanā, bet tas bija sen, kad akadēmija vēl atradās Kronvalda bulvārī. Tagad ar LJA rektori Kristīni Carjovu esam sprieduši, ka vajadzētu atjaunot lekciju kursu jūras apdrošināšanā, un arī pats labprāt to darītu, jo speciālistu problēma ir vienkārši katastrofāla. Mūsu specializācija prasa, lai cilvēks saprastu, kas ir kuģis un kuģošanas specifika, jo apdrošināšanas pusi var apgūt atsevišķi gan pie mums birojā, ganursos, ko organizē Ziemeļvalstu jūras apdrošinātāju asociācija un uz kuriem regulāri sūtām savus darbiniekus.”

Intuīcija nepievil

Aptverot loģistikas, ostu, stividor-kompāniju un termināļu biznesu, deviņdesmit procenti no “Marine Service Group” pakalpojumiem tiek sniegti Baltijas reģionā. “Gadiem ejot, sapratām, ka mūsu klientiem ir svarīgi saņemt ne tikai apdrošināšanas, bet arī citus pakalpojumus, tāpēc atvērām juridisko biroju, un arī šajā gadījumā mūsu mērķauditorija ir jūrniecības nozarē strādājošie, nodarbojamies tikai ar jūras un transporta tiesību jautājumiem. Ja mūsu klientam ir nepieciešama kāda juridiskā palīdzība, varam to nodrošināt. Nākamais darbības paplašināšanas solis tika sperts surveijeru un izmeklēšanas pakalpojumu nodrošināšanā, jo arī šī niša izrādījās brīva. Tolaik lielākais surveijers Latvijā bija kompānija ar vairākām licencēm un pieredzi, bet šai kompānijai bija un arī tagad ir cits biznesa modelis, viņi vairāk orientējās uz neliela apjoma darbiem, savukārt mēs, sadarbojoties ar lielajiem apdrošinātājiem, vairāk skatījāmies uz lielāka apjoma darbiem, piemēram, uz kuģu avāriju izmeklēšanu. Uzsākot šo darbības veidu, mums bija lieliskas priekšrocības, jo kā apdrošināšanas pakalpojumu sniedzēji zinājām, ko apdrošinātājs vēlas redzēt izmeklēšanas ziņojumā. Viņš negrib lasīt izklāstu uz entajām lapām, bet saņemt konkrētas atbildes – kāpēc tas notika un kādi ir zaudējumi. Mēs to lieliski sapratām, tāpēc mūsu ziņojumi bija īsi un kodolīgi.



Nākamais, par ko pārliecinājāmies, ir tas, ka mūsu klientiem nereti rodas problēmas, kad nauda ir, bet kuģi nevar nopirkt, vai otrādi, tāpēc no savas puses piedāvājam pakalpojumu – cenšamies savest kopā kuģu pircējus ar pārdevējiem, tāpat palīdzam kuģu īpašniekiem neformēt dokumentus jaunu kuģu piršanas gadījumā. Īstenībā kuģu īpašniekiem varam sniegt visus nepieciešamos pakalpojumus, vienīgais, ko nedarām – nefraktējam kuģus un nepārvadājam kravas, tāpat nekādā veidā nekonkurējam ar saviem klientiem. Tāpat nekonkurējam ar citiem apdrošinātājiem, jo strādājam savā specifiskajā jūras apdrošināšanas nišā.”

Divi dažādi kosmosi

Tā Aleksandrs salīdzina parasto apdrošināšanu un jūras apdrošināšanu, jo kuģa apdrošināšanai atšķirībā no automašīnas apdrošināšanas vienmēr ir nepieciešama kopapdrošināšana, kurā piedalās daudzas apdrošināšanas kompānijas, lai sadalītu riskus, jo summas ir pārlieku lielas.

“Ja vēlamies apdrošināt kādu kuģi, mums ir jāvienojas ar daudziem apdrošinātājiem. Ja parastos apdrošināšanas gadījumos klients meklē tiešu ceļu pie apdrošinātāja, tad jūras apdrošināšanas gadījumā viņš meklē brokeri, kurš strādā ciešā kontaktā ar apdrošinātājiem, jo jūrniecībā un aviācijā lielo izmaksu dēļ izmantot tikai viena apdrošinātāja pakalpojumus praktiski nav iespējams,” skaidro Aleksandrs.

Jautāts, ar kādām problēmām parasti saskaras jūras apdrošinātāji un arī paši apdrošināšanas ņēmēji, viņš atbild, ka katrs gadījums ir individuāls, bet parasti profesionālajiem jūras apdrošinātājiem vislielākās problēmas sagādā parastie apdrošinātāji, kuri cenšas iespieties jūras kravu apdrošināšanas tirgū. “Reizēm klients saka, ka vietējais apdrošinātājs viņa kravas apdrošināšanu piedāvā piecas reizes lētāk, un mums jāskaidro, kā veidojas mūsu kravas apdrošināšanas cena, kas ietilpst šajā apdrošināšanas paketē, kā un kāpēc rodas cenu starpība starp mūsu apdrošināšanas paketi un citu piedāvājumu. Reizēm klients piekrīt mūsu skaidrojumam, bet reizēm tomēr ne, jo izmaksas ir un paliek izmaksas. Taču gadījumos, kad ar kravu kaut kas notiek, piemēram, kuģis un krava cieš kādā negadījumā, parādās mūsu apdrošināšanas specifika un mūsu apdrošināšanas paketes priekšrocības, jo apdrošināšanas kompānija, kas nav specializējusies jūras apdrošināšanā un klientam apdrošinājusi vienu konteineru, īsti nezina, ko iesākt neordinārā situācijā, jo tas nav viņu lauciņš, te stājas spēkā jūras tiesības, kas ir specifiska tiesību nozare. Būtu ideāli, ja katrs strādātu savā lauciņā, tomēr tā nav. Vislielākās problēmas nereti rodas tām kompānijām, kas reizi pa reizei kaut ko vēlas aizvest un domā, ka pārvadātājs ir apdrošinājis arī viņa kravu, bet patiesībā pārvadātājs apdrošina tikai savu atbildību, tāpēc diezgan daudz kravu joprojām ceļo vispār neapdrošinātas.”

Pieaug smagu negadījumu skaits

“International Union of Marine Insurance” savā konferencē, kas no 2. līdz 15. septembrim notika Seulā,

publiskoja statistiku par nelaimes gadījumiem starptautiskajos jūras kravu pārvadājumos. Pēdējā laika tendences liecina, ka pieaug salīdzinoši smagāku negadījumu skaits.

Aleksandrs Abuzjarovs: "Parasti apdrošināšanas atlīdzības var iedalīt divās kategorijās: incidenti, kas notiek bieži, bet maksā maz, un incidenti, kas notiek reti, bet maksā daudz. Lai gan varētu teikt, ka kopumā jūras negadījumu skaits īpaši nemainās, tomēr pēdējā laika tendences liecina, ka mazie negadījumi samazinās, bet diemžēl lielie notiek biežāk. Tam varētu būt vairāki skaidrojumi, bet viens, kas paliek nemainīgs – cilvēku kļūdas vienmēr ir lielākais incidentu cēlonis. Mans viedoklis, ka problēmu pamatā ir pieaugošā automatizācija uz kuģiem un samazinātās apkalpes. Slodze palielinās, cilvēki nogurst, un tas ir reāls iemesls, kāpēc pieaug negadījumu skaits."

Starptautiskajā jūrniecības presē daudz tiek diskutēts par to, vai Suecas kanāla incidents, kad mega konteinerkuģais gandrīz uz nedēļu nobloķēja kuģu kustību, nākotnē ietekmēs apdrošināšanas izmaksas. "Mēs, protams, sekojam visiem ar Suecas kanāla incidentu saistītajiem notikumiem, taču pagaidām vēl ir pārāgri izteikt secinājumus, jo jāsa-gaida, kā un ar ko beigsies Suecas kanāla piedzīvojums," saka Aleksandrs. "Tomēr man šķiet, ka diez vai apdrošināšanas summa būs milzīga, jo kuģis sadūrās ar krastu, un bojājumi īsti nav nodarīti ne kanālam, ne kuģim. Lielākās pretenzijas no Suecas kanāla pārvaldes puses pret kuģa īpašnieku būs par lauku, uz kuru bija apturēta satiksme cauri Suecas kanālam, bet pie esošās likumdošanas kuģu īpašnieks par šo sadaļu īsti neatbild, viņš atbild par tiešajiem zaudējumiem, ko var pierādīt, tāpēc domāju, ka gaidāmas vēl lielas juridiskās batālijas. Šo incidentu noteikti klasificēs kā vispārējo avāriju (*general average*), un tādā gadījumā visi kravu īpašnieki piedalīsies izmaksu segšanā. Tādi negadījumi kā "Costa Concordia" vai "Prestige" finansiāli daudz vairāk sit pa apdrošinātājiem nekā "Ever Given" negadījums, tomēr presei šis incidents ir bijis kā saldaiss ēdiens, jo par to var rakstīt, spriest un diskutēt. No apdrošināšanas viedokļa tie,



protams, būs diezgan lieli maksājumi, bet tos nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar apdrošināšanas izmaksām, kas rodas kuģa bojāejas vai piesārņojuma gadījumos."

Gadījums no gadījuma atšķiras

Ne mazums dzirdēti stāsti, cik piekasīgi apdrošinātāji mēdz būt, kad iestājas apdrošināšanas gadījums. Jautāju Aleksandram, vai maldos, ja domāju, ka, izmeklējot konkrētu gadījumu, apdrošinātāji, visticamāk, cenšas atrast nepilnības un pārkāpumus apdrošināšanas gēmeju pusē, un viņš atbild, ka tas nav tik vienkārši. "Jūras apdrošināšanas polisei nav nekā kopīga ar OCTA apdrošināšanu, jo deviņdesmit procentos gadījumu jūras apdrošināšana ir unikāls produkts, kas domāts tieši vienam konkrētam klientam, bet kādi būs apdrošināšanas noteikumi, tas ir atkarīgs no kuģa īpašnieka, no reģiona, kurā strādā kuģis, un vēl daudziem citiem aspektiem. Tas, ko

parasti no apdrošinātāja pērk kuģu īpašnieks, ir apdrošināšanas pakete, kas sedz ne tikai kuģa bojājumus, bet arī kuģa mehānismu bojājumus. Pieredze tiešām liecina, ka, pieņemsim, sadursmes gadījumā juridiskā izmeklēšana var ilgt pat gadiem, jo bieži vainas pakāpe tiesāšanās rezultātā tiek sadalīta starp abiem sadursmē bojātiem kuģiem. Vienmēr klientu mēģinām pārliecināt un piedāvāt polisi, kura ietver visu risku segu, kas, protams, sadārdzina apdrošināšanas paketi, bet tad apdrošinātājs var atteikties atlīdzību tikai gadījumā, ja pierāda, ka notikušais attiecas uz tiem izņēmumiem, kas īpaši atrunāti apdrošināšanas līgumā. Tāpat apdrošinātājam vienmēr jāpārliecinās, ka remonta tāmē iekļautās izmaksas tiešām attiecas tikai uz apdrošināšanas polisē iekļautajām atlīdzībām un uz konkrēto apdrošināšanas gadījumu, nevis vēl uz kādiem papildu remontiem, kas veikti, kamēr kuģis atradies dokā. Taču vēlreiz gribu uzsvērt, ka mūsu praksē nav divu vienādu apdrošināšanas gadījumu, tāpēc ir nianses un situācijas, kas jārisina individuālu sarunu gaitā."

"Riga Shipping Dinner". Neformālā atmosfērā tiekas kuģošanas biznesa pārstāvji

2021. gada 17. un 18. septembrī notika piektais "Riga Shipping Dinner" (RSD), ko koronavīrusa pandēmijas un ar to saistīto ierobežojumu dēļ no 2020. gada aprīļa nācās pārcelt uz 2021. gada rudenī. Spriežot pēc iepriekšējo gadu atspoguļojuma sociālajos tīklos, pasākums izskatās gana dārgs un, visticamāk, jūrniecības biznesa aprindās tas ir arī prestižs. Par šī pasākuma rašanās ideju Aleksandrs saka: "Redzējām tukšu nišu un gribējām to aizņemt. Arī šajā gadījumā turējamies pie mūsu principiem un redzējuma par biznesa attīstību: neiet tur, kur biznesa lauciņš ir aizņemts, bet spēt ieraudzīt brīvu nišu, kurā attīstīties. Pirms sākām šo projektu, mūsu kompānijas cilvēki piedalījās līdzīgos biznesa saietos Roterdamā, Odesā un Hamburgā, kur šie pasākumi ir ar senām tradīcijām, kopā pulcējot vairākus

▶▶▶ 26. lpp.

Persijas līcī notiek bruņoti uzbrukumi tirdzniecības kuģiem

BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO un OCIMF nākuši klajā ar paziņojumu, ka pašreizējā HRA forma vairs nav labākais veids, kā vadīt jūras drošības riska pārvaldības procesus, par ko liecina incidenti Arābijas pussalas ūdeņos.

2021. gada 13. aprīlī Izraēlas televīzija ziņoja, ka Apvienoto Arābu Emirātu piekrastē noticis uzbrukums 2015. gadā būvētajam 200 metrus garajam un 36 metrus platajam tirdzniecības kuģim "Hyperion Ray", kas pārvadā automašīnas un bija ceļā no Kuveitas uz Apvienotajiem Arābu Emirātiem. "Hyperion Ray" pusdienlaikā vēstīja par aizdomīgu kuģu kustību tā tiešā tuvumā, bet vakarā jau ziņoja par sprādzienu, kam par pamatu varēja būt izmantota raķete vai drons. Saskaņā ar krasta apsardzes ziņojumiem "Hyperion Ray" nav bijis redzams AIS sistēmā.

Beļģijas fregate "Leopold 1", kas darbojas Eiropas jūras drošības veicināšanas misijas ietvaros Hormuza šaurumā (EMASOH) un tobrīd atradās netālu no "Hyperion Ray", apstiprināja, ka sprādziena laikā par "Hyperion Ray" nebija pieejama nekāda informācija.

Ziņojumi liecina, ka Persijas līcī un tā pieejās bieži novērojami ātri, mazi civilie un militārie kuģi un ātrlaivas. Tas kļūst arvien aizdomīgāk un bīstamāk, jo šie peldlīdzekļi seko lielajiem tirdzniecības kuģiem vai pat pārvietojas to tiešā tuvumā.

Sprādzienu Omānas līcī februāra beigās piedzīvoja arī kuģis "Helios Ray", kas tāpat pārvadā automašīnas un saskaņā ar kuģu datubāzi (vesselfinder.com) pieder tam pašam kuģu īpašniekam kā "Hyperion Ray", bet pēc divām nedēļām uzbrukumā Vidusjūrā tika bojāts Irānas konteinerkuģis.

BIMCO ģenerālsekretārs paudis viedokli, ka nepieciešama detalizēta pieeja apdraudējuma un riska identificēšanai, bet nākamais solis ir globālas, uz reāliem faktiem balstītas koncepcijas izstrāde, kurā tiek atspoguļots, kā dažāda veida, tilpības un piederības kuģi saskaras ar dažādiem riska līmeņiem. ■

►►► 25. lpp.

tūkstošus cilvēku. Tik daudzskaitlīgā pasākumā tomēr ir problēma, tu praktiski nevari tā īsti ne ar vienu satikties, un piedevām daži pasākumi ir mega komercializēti. Tā kā mūsu reģionā līdzīgi pasākumi nenotika, ierosināju pamēģināt uzrīkot pašiem savu, un tūlīt arī definējām savus principus: ar ielūgumiem nevienam neaicināsim, bet publicēsim informāciju, ka šāds pasākums tiek rīkots. Pasākumam ir sponsori un atbalstītāji, un ir dalības maksa, kas nenosedz paša pasākuma izmaksas. Ar "Riga Shipping Dinner" rīkošanu nenopelnām, un tāds arī nav mūsu mērķis, jo šis pasākums vairāk nepieciešams kompānijas prestižam. Tieši tāpēc paturam tiesības izlemt, kuri pasākumā varēs piedalīties, kas ir ļoti svarīgi, jo astoņdesmit procenti no dalībniekiem ir kuģu īpašnieki, uz kuriem liekam vislielāko akcentu. Protams, ir arī pieaicinātie viesi, un šogad tādi bija gan Latvijas Jūras administrācijas vadība, gan Rīgas brīvostas un Tallinas ostas pārstāvji. Nereti tie, kuriem atsakām dalību pasākumā, ir aizvainoti, bet RSD anketā ir norādīts, ka organizators var atteikt konkrētajam cilvēkam dalību pasākumā, un varbūt tieši tas RSD ir padarījis par ļoti atraktīvu pasākumu, jo cilvēki tiešām vēlas šeit būt, piedalīties, tikties un baudīt atmosfēru.

Vēlamies, lai RSD būtu neformāla atmosfēra, jo te visi praktiski cits citu pazīst, un tas cilvēkiem ļauj justies brīvi un nepiespiesti. Mūsu doma ir, lai kuģu īpašnieki un fraktētāji diskutē savā starpā un apspriež savas problēmas. Iepriekšējos gados



piedalījās aptuveni trīs simti cilvēku, bet šogad bija simt astoņdesmit, kas skaidrojams ar Covid-19 ierobežojumiem, jo, piemēram, nevarēja ierasties cilvēki no Krievijas.

Pasākums tradicionāli tiek rīkots divās daļās: pirmajā daļā ir trīs četras uzstāšanās par nozarei aktuālām tēmām. Šogad bija trīs tēmas. Pirmā – sankcijas, gan valstu noteiktās, gan dažādu institūciju piemērotās, par kurām visi zina, bet īsti nesaprot, kā šādos apstākļos rīkoties. Otrā tēma – komunikācija. Divi norvēģu kolēģi runāja par komunikācijas kultūru kuģniecībā, kā krasts runā ar kuģi, kā kuģa apkalpe komunicē savā starpā, kā arī par komunikāciju problēmām. Kolēģi mācēja ļoti atraktīvi visu pasniegt, tāpēc auditorija klausījās ar lielu ieinteresētību. Trešā tēma bija Latvijas karogs. Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš stāstīja par Latvijas karogu, un šī bija ideāla vieta, kur popularizēt Latvijas karogu, jo informācija nepastarpināti sasniedza kuģu īpašniekus un industrijas pārstāvjus. Mums ir Lietuvas kuģu īpašnieku kuģi ar Latvijas karogu, ir Vācijas klienti ar Latvijas karogu, bet jaunu kuģu ienākšana zem Latvijas karoga nenotiek tik ātri un daudz, kā varētu vēlēties.

Pasākumā otrā daļa parasti ir saviesīgā daļa ar ļoti garšīgiem ēdieniem, labiem dzērieniem un interesantu izklaidējošo programmu, savukārt otrajā dienā visi dodas spēlēt golfu. Šo iesākto tradīciju tādā pat stilā domājam turpināt."

Tāpat Aleksandrs Abuzjarovs ir pārliecināts, ka turpinās arī sabiedriskās aktivitātes. "Ik gadus organizējam vasaras "Marine Services" pludmales volejbola turnīru, kur piedalās mūsu uzņēmuma klienti un partneri. Zīmīgi, ka šāda veida turnīrs nozarē ir vienīgais, kur piedalās tieši jūras, transporta, loģistikas un citu radniecīgo industriju Latvijas uzņēmumu pārstāvji, un katru gadu dalībnieku skaits pieaug. Esam ģenerālsponsori futbola klubam "Riga FC", atbalstām vēl citas sporta aktivitātes. Un, protams, esam atvērti jauniem izaicinājumiem vēl neaizņemtajās un mūsu darba specifikai atbilstošajās biznesa nišās." ■

Anita Freiberga

Ievērojami pieaugušas kravu pārvadājumu izmaksas

“CNN Business” veicis pētījumu par situāciju konteinerpārvadājumu tirgū, kas ļauj secināt, ka ievērojami pieaugušas kravu pārvadājumu izmaksas. Analītiķi brīdina par patēriņa preču cenu kāpumu, bet kuģošanas kompānijas prognozē, ka globālā krīze turpināsies un rezultātā samazināsies kravu pārvadājumu apjoms. “Hapag-Lloyd” izpilddirektors Rolfs Habens Jansens pauž viedokli, ka tirgus situācija varētu uzlaboties ne ātrāk kā 2022. gada pirmajā ceturksnī.

Pēc Londonā bāzētās kompānijas “Drewry Shipping” datiem, dažu pēdējo mēnešu laikā preču nosūtīšanas izmaksas no Ķīnas uz Ziemeļameriku un Eiropu ir turpinājušas augt.

“Drewry Shipping” pasaules konteineru indekss liecina, ka 40 pēdu konteineru transportēšanas kopējās izmaksas astoņos lielākajos Austrumu – Rietumu maršrutos nedēļas laikā (no 12. līdz 19. augustam) bija sasniegušas 9613 ASV dolārus, kas ir par 360% vairāk nekā gadu iepriekš, bet lielākais cenu lēcienis bija maršrutā no Šanhajas uz Rotterdamu, 40 pēdu konteineru cenai pieaugot par 659% un sasniedzot 13 698 ASV dolārus. Tāpat pieaugušas arī konteinerpārvadājumu cenas maršrutos no Šanhajas uz Losandželosu un Ņujorku.

“Šis vēsturiski augstās kravu pārvadājumu likmes nosaka tas, ka joprojām netiek apmierināts pieprasījums,” skaidro konteinerpārvadājumu giganta “Maersk” izpilddirektors Sorens Skou. “Konteinerkravu pārvadājumu tirgū vienkārši nepietiek jaudas.”

Covid-19 ietekmē ostu darbību

Kravu pārvadājumus un ostu darbību negatīvi turpina ietekmēt koronavīruss. 2021. gada jūnija sākumā Covid-19 uzliesmojuma dēļ tika slēgta trešā lielākā Ķīnas osta Jantjaņa. Lai gan sākotnējā informācija liecināja, ka osta jau pēc dažām dienām varētu atsākt darbu, tomēr problēmu neizdevās lokalizēt un osta darbu atsāka tikai jūnija beigās. Kā vēsta “Bloomberg”, pagāja vēl vairāk nekā mēnesis, kamēr situāciju ostā izdevās normalizēt,



tomēr lielākās kuģniecības kompānijas, piemēram, “Maersk”, joprojām maina savu kuģu maršrutus. Kā uzsver “Maersk” vadība, kompānija citādi rīkoties nevar, lai neciestu zaudējumus, kaut gan apzinās, ka ar savām darbībām palielina slodzi un gaidīšanas laiku citās ostās. Šo informāciju apstiprina “S&P Global Market Intelligence”, norādot, ka šāda izvēle nojauc iestrādāto kravu pārvadājumu sistēmu.

“Drewry Shipping” informē, ka sastrēgumi veidojas Šanhajas un Honkongas ostās, un šī sērga izplatās ne tikai Āzijā, bet arī Eiropā un Ziemeļamerikā, jo īpaši ASV Rietumkrastā.

Dienvidkalifornijas Jūras biržas ziņojumā teikts, ka augusta beigās pie Losandželasas un Longbičas ieiešanu ostā gaidīja 36 kuģi, kas ir lielākais kuģu skaits kopš februāra, kad tur atradās 40 konteinerkuģu, lai gan parasti ieiešanu ostā šeit gaida ne vairāk kā pāris konteinerkuģu vai pat neviens. Reālā situācija ir tāda, ka līdzīgi konteinerkuģu sastrēgumi kā Kalifornijā sāk veidoties gandrīz visās ASV ostās. “CNN Business”

secina, ka izredzes kuģim tikt laikā aprādātām ir tikai ap 40% (2020. gadā – 80%).

Presē parādās arvien jauni ziņojumi par to, ka, cenšoties ierobežot Covid-19 uzliesmojumus, satiksme tiek traucēta ne tikai ostās, bet arī lidostās, piemēram, satiksmes traucējumi ir bijuši Šanhajas un Nančdžinas lidostās Ķīnā.

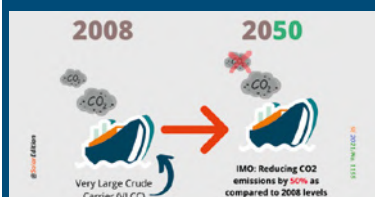
Kravu piegāde visā pasaulē kļuvusi par izaicinājumu, ostas ir pārslogotas ASV un Ķīnā, ražošanu ierobežo Covid uzliesmojumi rūpnīcās, konteinerpārvadājumu tirgū trūkst konteineru, un šo uzskaitījumu varētu vēl turpināt.

Krīze piegādes ķēdēs patērētājiem, visticamāk, nozīmēs augstākas cenas. Analītiķi prognozē, ka jūras pārvadājumu frakts izdevumi 2021. gadā būs vidēji četras reizes lielāki nekā 2020. gadā, bet pircēji Ziemassvētku priekšvakarā varētu nonākt pie tukšiem plauktiem. Arī tiešsaistē dāvanas vajadzētu iegādāties savlaicīgi, jo piegādes laiks var būt pat pāris mēnešu. ■

Sākušās enerģētikas un tehnoloģiju pārmaiņas kuģošanā

Jūrniecības nozare piedzīvo strauju enerģētikas un tehnoloģiju pārejas periodu, kas būtiski ietekmēs izmaksas, aktīvu vērtības un peļņas iespējas, un šis pārejas laiks ievērojami atšķirsies no visa, ko kuģošanas nozare līdz šim ir piedzīvojusi.

Kuģu īpašnieki jau tagad izjūt arvien pieaugošu spiedienu samazināt siltumnīcefekta gāzu klātbūtni jūras transportā. Speciālisti uzsver, ka nākamajos desmit gados CO2 samazināšanā kuģošanas nozarē būs trīs galvenie virzītājspēki: noteikumi un politika, investīciju iespējas un kapitāls, kā arī kravas īpašnieku iespējas un patērētāju vēlmēs.



Pašlaik IMO CO2 samazināšanas stratēģiju starptautiskajā kuģošanā virza tieši politiskie uzstādījumi, pirmais noteikumu vilnis kuģošanas nozari skars jau 2023. gadā (EEXI, CII), kam būs būtiska ietekme uz kuģu būves nozari un kuģu ekspluatāciju.

Ir sākušās enerģētikas un tehnoloģiju pārmaiņas kuģošanā, un gandrīz astotā daļa (12%) no pašreizējām jaunbūvēm pasūtītas ar alternatīvās degvielas sistēmām. Šo pasūtījumu pieaugums par 6% pārsniedz DNV iepriekšējo prognozi 2019. – 2050. gadam. Alternatīvās degvielas izmantošanas plāni joprojām balstās galvenokārt uz fosilo kurināmo, un šajā ziņā dominē sašķidrinātā dabasgāze.

Līdz 2025. gadam tiks īstenoti daži paaugstākie udeņraža un amonjaka izmantošanai uz kuģa, tā brūvējot ceļu bezoglekļa kuģiem. Šīs tehnoloģijas aptuveni pēc četriem līdz astoņiem gadiem būs sagatavotas komerciālai izmantošanai.

Tā kā drošība kuģošanas nozarē ir vissvarīgākā, tad veiksmīgai un savlaicīgai jauno degvielu, piemēram, udeņraža un amonjaka ieviešanai jāizstrādā visaptveroši drošības noteikumi un vadlīnijas, kas ir obligāts priekšnosacījums, lai šobrīd eksperimentu līmenī esošos enerģijas veidus varētu izmantot komerciālajā kuģošanā.

Kuģošanas nozare vēlas drošas garantijas

2021. gada 17. septembrī Londonā norisinājās kuģošanas nozares forums, kura centrālā tēma bija "Shaping the Future of Shipping", un konference "COP 26", kurā sprieda par sēra un CO2 izmešu samazināšanu kuģošanas nozarē. Pasākumā piedalījās vairāku valstu ministri, kā arī kuģošanas un enerģētikas nozaru vadītāji, kuri iegulda miljoniem lielas investīcijas izmešu problēmas risināšanā un kuri norādīja uz enerģētikas taisnīgas pārkārtošanas nepieciešamību kuģošanā.

ICS ģenerālsēkretārs Gijs Platens: "Mēs pulcējam līderus no visas pasaules, lai no valstu valdībām saņemtu solījumu, ka tiks dota zaļā gaisma investīciju piesaistīšanai, kas ļautu līdz 2030. gadam panākt nulles

oglekļa līmeni uz kuģiem. Taču bez enerģētikas globālas pārkārtošanas kuģniecībā tas neizdosies, un tam ir nepieciešamas investīcijas. Savukārt tās nevar piesaistīt, pamatojoties tikai uz solījumiem, te neiztikt bez politiska atbalsta un konkrētiem nolīgumiem, kas sniegtu drošas garantijas kuģošanas nozarei vairāk nekā desmit gadu griezumā."



Iesniedz priekšlikumu ieviest nodevu kuģu CO2 emisiju samazināšanai

"The global trade association for ship operators" un "The International Chamber of Shipping" (ICS) iesniegušas IMO priekšlikumu ieviest globālu nodevu kuģu CO2 emisiju samazināšanai un bezoglekļa degvielas ieviešanas paātrināšanai. ICS pārstāv pasaules valstu kuģu īpašnieku asociācijas un vairāk nekā 80% tirdzniecības flotes. Nodeva kā obligāta iemaksa – divi ASV dolāri par katru degvielas tonnu – būtu piemērojama tirdzniecības kuģiem, kas pārsniedz 5000 bruto tilpību. Nauda tiktu novirzīta IMO Klimata fondam, un tā ne tikai novērstu cenu atšķirību starp bezoglekļa un līdz šim tradicionālajām degvielām, bet arī tiktu izlietota bunkurēšanas infrastruktūras izveidošanai pasaules ostās, kas nepieciešama, lai piegādātu, piemēram, udeņradi un amonjaku. Finansējums nodrošinātu nozares konsekventu pāreju zaļajā vidē gan attīstītajās, gan jaunattīstības

valstīs. Oglekļa nodevas mērķis būtu paātrināt tāda tirgus izveidi, kas padarītu dzīvotspējīgu bezemisiju kuģniecību, bet fonds aprēķinātu iemaksas klimata jomā, iekasētu tās un sniegtu pārskatu par iemaksām.

ICS ģenerālsēkretārs Gijs Patens: "Pieņemot mūsu priekšlikumu ieviest uz nodevām balstītu sistēmu, tiks novērsta nevienlīdzība emisijas kvotu tirdzniecības sistēmās, piemēram, ES ETS, kas kuģniecības gadījumā, šķiet, vairāk ir saistīta ar vēlmi valdībām gūt ieņēmumus no kuģniecības ārpus ES, nekā sniegt palīdzību kuģniecībai izmešu samazināšanas jomā. Uz nodevām balstīta sistēma var nodrošināt cenu stabilitāti un lielāku noteiktību nozarē, kā arī veicināt pozitīva lēmuma pieņemšanu par ieguldījumiem kuģu modernizēšanā, lai padarītu tos brīvus no CO2 izmešiem un attīstītu videi draudzīgas tehnoloģijas."



“Greenpeace” vēlas panākt naftas un gāzes kompāniju reklāmas aizliegumu

Desmitiem “Greenpeace” aktivistu, atbalstot kampaņu par fosilā kurināmā reklāmas aizliegumu, Roterdamas ostā izmantoja kuģi, bojās un nelielu kajaku flotili, lai bloķētu pieeju “Shell Pernis”, vienai no lielākajām naftas pārstrādes rūpnīcām Eiropā. Bija vajadzīgas vairākas stundas, lai policija pārtrauktu akciju, un Roterdamas ostas pārvalde ziņoja, ka akcijas ekonomiskais iespaids uz ostu ir bijis minimāls.

“Eiropas Savienība jau ir ieviesusi direktīvu, kas aizliedz pārrobežu tabakas reklāmu un sponsorēšanu,” teikts “Greenpeace” paziņojumā, kas tika publicēts, gatavojoties ANO Klimata konferencei COP26 Glāzgovā. “Tagad ir pienācis laiks ar likumu noteikt līdzīgu aizliegumu fosilā kurināmā nozarei, kas sagandē planētas veselību un rada apdraudējumu mūsu nākotnei.”



Kompānijas “Tallink” kuģis “Romantika” Glāzgovā nodrošināja izmitināšanu ANO organizētajā konferencē par klimata pārmaiņām COP26.

Kampaņas ietvaros “Greenpeace” un vēl vairāk nekā 20 citas vides aktivistu grupas vāca parakstus, lai Eiropas Savienībā tiktu aizliegts reklamēt naftas un gāzes uzņēmumus un liegtu tiem piedalīties sponsorēšanā. “Greenpeace” veica pētījumu par kompāniju “Shell”, “Total”, “Prem”, “Eni”, “Repsol” un “Fortum” reklāmām sociālajos medijos 18 mēnešu laikā un atklāja, ka 63% kompāniju savās reklāmās centušās izcelt savu *zaļo* domāšanu. “Greenpeace” uzskata, ka šādas reklāmas ir maldinošas, jo šie uzņēmumi joprojām ir vieni no lielākajiem siltumnīcefekta gāzu emisiju radītājiem.

Kompānijas “Shell” pārstāvis Marks Potma puda, ka uzņēmums nepiekrīt “Greenpeace” viedoklim, bet atzīst organizācijas tiesības protestēt, tomēr ne šādā veidā, jo “Greenpeace” aktivistu rīcība radīja nopietnus riskus drošībai.

Kompānijas, pret kurām zaļie aktivisti vērsa pārmetumus, noraida tos kā nepamatotus, ņemot vērā kompāniju plānus līdz 2050. gadam panākt nulles emisiju.

2021. gada maijā Nīderlandes tiesa lēma, ka kompānijai “Shell” līdz 2030. gadam jāsamazina siltumnīcefekta gāzu emisijas par 45%, bet kompānija šo lēmumu ir pārsūdzējusi.

“TT Club” dokuments “StopLoss” palīdz risināt problēmas

Jūrniecības nozares risku novērtēšanas konsultants “TT Club” izdevis “StopLoss” dokumentu, lai sniegtu praktiskus norādījumus, kā ieinteresētajām pusēm risināt pamesto kravu problēmas, kas radušās sakarā ar sastrēgumiem konteinerkravu piegādes ķēdēs un plašo piegādes kavējumu dēļ. Konsultanti pauž pārliecību, ka šīs problēmas ne tikai saglabāsies, bet pat pieaugs. Viņi situāciju sauc par katastrofālu pamesto kravu bojāšanās



dēļ, tāpat ievērojamas izmaksas rada konteineru aizturēšana, uzglabāšana un kravas iznīcināšana. Kravu pamešanas jautājums vienmēr ir bijis problemātisks ekspeditoriem, loģistikas operatoriem un, protams, konteineru termināļiem. Pieprasījuma pieaugums pēc konteineriem pēdējo mēnešu laikā ir palielinājis konteinerkuģu jaudas problēmas, ostu pārslodzi, apstrādes jaudu nepietiekamību un no tā izrietošo tranzītpārvadājumu kavēšanos. Visu pieminēto iemeslu dēļ daudzi kravu saņēmēji jau paguvuši bankrotēt, tāpēc vienkārši atsakās no preču saņemšanas.

“StopLoss” mērķis ir palīdzēt mazināt riskus, kas saistīti ar kravu pamešanu, jo ir jābūt labākai izpratnei par to, kāpēc kravas tiek pamestas un kā tās tiek apstrādātas, lai ierobežotu šīs negatīvās tendences pieaugumu, palielinātu drošību un samazinātu izmaksas. Informāciju var meklēt un lejupielādēt “TT Club” timekļa vietnē: *Abandonment of cargo: avoiding the pitfalls.*

Tagad vai nekad. Ko izdosies atklāt prāmja “Estonia” izmeklēšanā?

“Kad tuvojās septembra beigas, tas kaut kādā mērā atsauc atmiņas par to dienu. Interesanti, ka, no vienas puses, ilgs laiks ir pagājis – 27 gadi, bet tie notikumi, tos es atceros ļoti detalizēti un sīki, nav tā, ka sāktu kaut ko aizmirst.” Tā savās izjūtās “ReTV” dalījās viens no sešiem prāmja “Estonia” traģēdijā izdzīvojušajiem latviešiem Ints Kļaviņš. Šajā katastrofā bojā gāja vai pazuda bez vēsts 852 cilvēki, tai skaitā 23 Latvijas iedzīvotāji.

Traģēdiju apvij dažādi minējumi par kuģa nogrimšanas iemesliem. Daudzi bojāgājušo radnieki, kuģniecības eksperti un politiķi apgalvojuši, ka prāmis nogrimis pēc sprādziena zem kuģa ūdenslīnijas. Šādai teorijai par labu liecināja arī Zviedrijas atzinums, kurā teikts, ka pirms 27 gadiem ar minēto prāmi vismaz divas reizes transportēts Krievijas militārais aprīkojums. Ir liecības, ka apmēram ducis Zviedrijas militārā izlūkdienesta locekļu strādāja kuģa kravas nostiprināšanā. Lai gan ir minējumi, aizdomas un iespējamās versijas, tās netiek uzklausītas un pārbaudītas.

Jau 27 gadus neizdodas rast atbildes uz jautājumiem par prāmja “Estonia” bojāeju. Ļoti iespējams, ka amatpersonu līmenī būtu ērtāk, ja šo jautājumu vairs necilātu. Ir taču bijušas oficiālas izmeklēšanas, kas nonākušas pie oficiāli apstiprinātiem secinājumiem un izdarījušas oficiālu slēdzienu, jo pēc prāmja nogrimšanas tika izveidota starptautiska izmeklēšanas komisija, kas savu darbu noslēdza ar ziņojumu 1997. gadā, kurā teikts, ka katastrofu izraisījis prāmja atveramā priekšgala bojājums. Lai arī tas ir oficiāls slēdziens, iespējams, pat paši slēdziena autori nekad nav tam ticējuši, vismaz nelaimē cietušie un bojā gājušie tuvinieki jau nu noteikti ne.

Organizācijas SEA vadītājs Lenarts Berglunds, kurš pārstāv bojāgājušo radniekus no Zviedrijas, pauž: “Ir sajūta, ka visas iepriekšējās izmeklēšanas veiktas tā, lai slēptu patieso prāmja nogrimšanas iemeslu. Jaunā izmeklēšana mums ir ļoti svarīga, jo vēlamies atrast īsto “Estonia” nogrimšanas cēloni”. Berglunds visus šos 27 gadus personīgi vācis informāciju un pētījis notikušo.

“Tagad vai nekad,” norāda katastrofas upuru tuvinieku apvienības “MTU Memento Mare” priekšsēdētājs Raivo Hellerma. “Mēs nemeklējam vainīgos un nemēģinām atrast apstiprinājumu kādai no esošajām teorijām. Es uzskatu, ka mums radusies



unikāla iespēja atrast atbildes kaut uz daļu no jautājumiem.”

2021. gada jūlijā pēc tuvinieku iniciatīvas tika dibināts fonds “Mare Liberum”, kas organizēja ekspedīciju uz “Estonia” katastrofas vietu, lai veiktu jaunus pētījumus. “Mare Liberum” aktivitātes un pētniecības projektu ar fonda “Mare Liberum” starpniecību finansē sponsori no Zviedrijas un Igaunijas, projektu līdzfinansē arī organizācija SEA, bet lielākais atbalstītājs Igaunijā ir “Postimees” grupa, kurā ietilpst mediju kanāli “Postimees”, “Kanal 2”, BNS un “Kuku radio”.

Fonda “Mare Liberum” direktors Marguss Kurms, kurš vadīja katastrofas izmeklēšanas Igaunijas komisiju, uzskata: “Katra projekta panākumus var novērtēt, pamatojoties uz izvirzītajiem mērķiem, un tos, kurus izvirzījām pirms ekspedīcijas, esam sasnieguši. Lai gan laika apstākļi un redzamība pie vraka nebija perfekti, tomēr gandrīz viss tika izdarīts.”

“Mare Liberum” rīkotajā ekspedīcijā piedalījās 43 cilvēki, no kuriem 18 bija pētniecības kuģa “Sentinel” apkalpes locekļi, seši žurnālisti, bet pārējie ekspedīcijas dalībnieki plānoja un veica zemūdens darbus. Vācijas kuģniecības “RS Offshore” kuģis ir paredzēts zemūdens pētniecības darbiem un aprīkots ar dažādiem hidrolokatoriem, tajā ir divas zemūdens robotu komandas, četri ūdenslīdēji ar visu nepieciešamo aprīkojumu, kā arī dažādas palīgiekārtas un mērinstrumenti.

legūtus materiālus tagad analizēs doktors Andžejš Jasjonovskis no Singapūrā bāzētā uzņēmuma “SophusQuorum”, kas specializējies jūras katastrofu ekspertīzē. Jasjonovskis iepriekš jau saskāries ar “Estonia” traģēdijas izmeklēšanu, pārstāvēt zinātnisko konsorciiju SSPA, kas darbojās no 2005. līdz 2008. gadam un veica izpēti pēc Zviedrijas valdības pasūtījuma. Pētījuma rezultāti jāapkopo līdz 2022. gada pavasarim.

Paralēli zemūdens pētījumiem un materiālu zinātniskajai analīzei paredzētas intervijas ar katastrofā izdzīvojušajiem. Izveidots arī prāmja priekšējā viziera trīsdimensiju modelis, kas ļauj tā bojājumus pētīt attālināti.

Ekspedīcijas laikā apkopotā informācija, kā arī fotogrāfijas un video tiek publicēti “SA Mare Liberum” tīmekļa vietnē www.mare-liberum.ee.

Valdības pauž atbalstu izmeklēšanai

Kā uzsvēra Igaunijas premjers, Somija, Zviedrija un Igaunija ir vienojušās, ka jauno izmeklēšanu vadīs Igaunija, bet Igaunijas ārlietu ministrs Urmas Reinsalu norādīja, ka jaunā izmeklēšana tiks balstīta uz 1997. gadā publicēto izmeklēšanas galīgo ziņojumu, tomēr būs pilnīgi autonoma.

“Jaunā tehniskā izmeklēšana nenozīmē, ka 1997. gada ziņojums tiks atcelts, bet mēs arī nedomājam tikai pievienot tam dažas lappuses. Gadījumā, ja tiks atrasta jauna

svarīga informācija, valstis to izskatīs kopā,” sacīja Reinsalu. Runājot par izmeklēšanas izmaksām, ministrs uzsvēra, ka valstis tajā ieguldīs “tieši tik līdzekļu, cik būs nepieciešams”.

Ārlietu ministrijas pārstāvis Marts Luiks atklāja, ka filmas veidotāji ar Igaunijas varas iestādēm sazinājušies jau 2020. gadā koronavīrusa krīzes sākumā un paziņojuši par filmēšanas gaitā atklātajiem jaunajiem faktiem. “Lai gan neesam kuģniecības speciālisti, bija skaidrs, ka caurums “Estonia” labajā bortā visiem ir kaut kas jauns,” teica Luiks.

2020. gada septembrī filmēto uzmanīgi noskatījās arī tehniskie eksperti, kuri atzina, ka trieciens pa prāmja korpusu nācis no ārpuses un bojājumu nav izraisījis sprādziens. “Nevar izslēgt iespēju, ka šiem bojājumiem bijusi nozīme kuģa bojāejā,” atzīst norvēģu jūras tehnoloģiju profesors Jorgens Amdals no Tronheimas.

Joprojām nav atbildes. Vai tagad būs?

Igaunijas iekšējās drošības dienesta ekspertu komisija 2006. gada 10. martā nāca klajā ar paziņojumu, ka ASV Nacionālās drošības aģentūras arhīvos ir septiņu lapaspušu garš dokuments par prāmja “Estonia” bojāeju, kas tiek uzskatīts par valsts noslēpumu, kura atklāšana “radītu nopietnus draudus nacionālajai drošībai”. Zviedrijas valdība noslepenojusi nezināmu skaitu dokumentu par prāmja bojāeju, kurus atklātībā nodots tikai pēc 70 gadiem Kāpēc šie dokumenti ir tik slepeni un kāda informācija tik rūpīgi tiek slēpta, to visticamāk neuzzināsim, jo līdz dokumentu atslēpošanai vēl jāgaida 43 gadi.

Pēc Kurma teiktā, pētījumi par vraka automašīnas klāju pārsniedza cerības. “Neskatoties uz sliktu redzamību, zemūdens robots iekļuva automašīnu klājā aptuveni 60 metru dziļumā un fiksēja, ka abas durvis automašīnu klāja labajā pusē ir neskartas. Pa šīm durvīm cilvēki varēja doties uz apakšējo un augšējo klāju. Izrādījās, ka tās ir neskartas un slēgtas,” sacīja Kurms. “Iepriekšējie pētījumi liecināja, ka ūdens spiediena dēļ automašīnu klāja centrālās sekcijas durvis salūza un tādējādi ūdens no automašīnu klāja nokļuva apakšējā stāvā.”

Oficiālās publikācijas norāda, ka 2021. gada 27. septembris bija pirmā diena 27 gadu laikā, kad automašīnu klājs tika tik rūpīgi apsekots un nofotografēts. Pēc Kurma teiktā, robots ir pārvietojies aptuveni 50 metrus pa kuģa daļu, kur atradās automašīnas. ■

Patriotisma, pienākumu un profesionalitātes sardzē

Šoruden Jūras spēku Mācību centram (JSMC), kas ir viena no Mācību vadības pavēlniecības (MVP) pakļautībā esošajām militārajām mācību iestādēm, dubulta jubileja. Pašam mācību centram, kas 1991. gadā tika izveidots kā militāra mācību iestāde jūras robežsargu sagatavošanai, 1. oktobrī dzimšanas dienas tortē tika nopūstas 30 svecītes, savukārt JSMC Ūdenslīdēju skola 5. septembrī atskatījās uz 20 darbības gadiem. Pirms gada par Mācību centra komandieri kļuva komandleitnants KASPARS MIEŽĪTIS. Viņa darba kabinetā ar lielu cieņu izveidots Jūras spēku mīnu kuģa M-03 “Namejs” piemiņas stends, jo kuģis vairs nav Jūras spēku ierindā. 1960. gadā būvēto kuģi “Namejs” pēc Liepājas domes lūguma un ar vācu kolēģu atļauju 2009. gadā nodeva Liepājas Jūrniecības koledžas vajadzībām

“1999. gadā devāmies uz Vāciju, lai no vācu kolēģiem saņemtu Jūras spēkiem dāvināto mīnu kuģi “Namejs”, mani uz šī kuģa nozīmēja par komandiera palīgu. Var teikt, ka dienests uz “Nameja” ir manas militārās karjeras sākums, no 2003. līdz 2008. gadam man bija gods būt tā komandierim,” stāsta Kaspars Miežītis. “Tas bija laiks, kad Latvija izgāja NATO iestāšanās procedūras, un arī mēs izgājām sagatavošanās procesu un visas nepieciešamās pārbaudes, lai atbilstu NATO standartiem. “Namejs” bija pirmais Jūras spēku kuģis, kas 2007. gadā tika iesaistīts 1. pastāvīgās NATO pretmīnu grupas sastāvā.”

– Kādas prasības bija jāizpilda, lai izturētu NATO kritērijus?

– Jābūt atbilstoši sagatavotai komandai un atbilstošām sakaru iekārtām, jāspēj veikt uzdevumus ne tikai atsevišķi kā vienam kuģim, bet strādāt grupā kopā ar vairākiem NATO valstu kuģiem. Sekmīgi jānokārto “Maritem operational see test”

(MOST) pārbaude. Pārbaudes notiek Beļģijā un ilgst divas nedēļas, bet nu jau tā ir rutīna, taču, kad pirmo reizi tur ieradāmies, kolēģi mums atvēra acis un iepazīstināja ar to, kādi tad īstenībā ir šie standarti un uz ko mums jābūt gataviem.

– Tolaik NATO valstis Latviju un mūsu Jūras spēkus uzskatīja par tādiem kā mazajiem brāļiem, vai tomēr par līdzvērtīgiem partneriem?

– Pirms gadiem piecpadsmit NATO partneri par mazajiem brāļiem uzskatīja ne tikai Latviju, bet arī Lietuvu un Igauniju. Kad pirmajā gadā nevarējām izpildīt NATO operacionālās gatavības testa prasības, šķiet, viņi bija pilnīgi pārliecināti, ka arī nākamajā gadā īpaši tālāk nebūsim tikuši, un bija patiesi pārsteigti, kādu progresu bijām sasnieguši. Gadu nepavadījām veltīgi, strādājām pie savu spēju pilnveidošanas un šim procesam piegājām ļoti nopietni. Nu jau gadus desmit tiekam uzskatīti

►►► 32. lpp.

▶▶▶ 31. lpp.

par līdzvērtīgiem partneriem visās jomās, bet jo īpaši pretmīnu jomā. Katru gadu kāds no Latvijas Jūras spēku kuģiem piedalās NATO pretmīnu grupā, visas trīs Baltijas valstis ir vadījušas šo pretmīnu grupu, un arī Latvija sekmīgi tikusi galā ar saviem pienākumiem.

– Ko nozīmēja gada laikā sasniegt progresu un kur tad jums radās tās nepieciešamās zināšanas, lai šo progresu varētu sasniegt?

– Patiesībā katram no mums jau bija zināšanas, tās ieguvām savā iepriekšējā mācību procesā. Es, piemēram, četrus gadus mācījos kara skolā Vācijā, mans palīgs bija mācīties Zviedrijā, tāpat Latvijā jau bijām strādājuši pie procedūru izveides, nu vajadzēja visas iepriekšējās zināšanas un iemaņas salikt kopā tā, kā NATO partneri bija to rādījuši. Atlika tikai trenēties, ko visu gadu intensīvi arī darījām. Jau pēc gada nokārtojām NATO testu un NATO prasībām atbilstošu sistēmu ieviešām uz visiem Jūras spēku kuģiem. Arī tagad, pirms doties NATO mācībās, visi kuģi iziet šādas pārbaudes, un tās mūsu kuģiem vairs nesagādā nekādas problēmas.

Pirmajā vietā zināšanas

– Viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots vienmēr uzsver, cik svarīgs Jūras spēkiem un, protams, ne tikai tiem, ir labi apmācīts speciālists. Diezin vai bez labas skolas mūsu jūrnieki tik profesionāli tiktu galā ar NATO standartiem?

– Admirālim vienmēr un arī šajā ziņā ir taisnība, tāpēc darām, ko varam. Jūras spēku mācību centrs veic Nacionālo bruņoto spēku karavīru individuālo apmācību, sagatavojot labi trenētus, zināšus, motivētus, NATO standartiem un Nacionālo bruņoto spēku kvalifikācijas prasībām atbilstošus Jūras spēku karavīrus. Darbojamies vairākos virzienos. Sagatavojam Jūras spēku personālsastāvu stūresvīra signālistu, Jūras spēku sakarnieku un kuģa elektromehāniķa specialitātēs. Lielu akcentu liekam uz Nacionālās aizsardzības akadēmijas (NAA) kadetu apmācību. Studiju laikā NAA kadeti trīs



Komandleitnants Kaspars Miežītis.



Jūras spēku mīnu kuģa M-03 "Namejs" piemiņas stands.

reizes – pirmajā, trešajā un ceturtajā kursā nonāk mūsu Mācību centrā un kopumā šeit mācās vairākus mēnešus. Beidzot studijas, kadets ir izgājis praksi uz JS kuģiem, kur līcis

lietā savas teorētiskās zināšanas, un tas viss būs nepieciešams, kad viņš strādās uz kāda no JS kuģiem. Kadetu apmācībā kā pilotprojektu esam izveidojuši kadetu programmu, un šogad, beidzot studijas, viņi pirmo reizi šīs programmas ietvaros kārtos pārbaudījumu, kas būs identisks, tam kādu kārtu uz kuģiem dienotie virsnieki. Ieskaite sastāv no vairākiem atsevišķi vērtējamiem blokiem, un kadetiem jātiek galā ar pārbaudījumu visos blokos, tāpēc ļoti liela nozīme būs tam, cik nopietni viņi piegājuši mācību praksei uz kuģa un ko paši vēl papildus apguvuši. Šo pārbaudījumu varam uzskatīt arī par kadetu attieksmes jautājumu, jo NAA beidzējs lieliski apzinās, ka

pārbaudījums nekādā veidā neietekmēs bakalaura darba aizstāvēšanu un augstskolas diploma saņemšanu. Kadetu programma vairāk domāta kā profesionālo jūras zināšanu pārbaude, un tas, cik sekmīgi jaunieši ar pārbaudījumu tiks galā, parādīs, cik veiksmīgi programma strādā, kā arī to, vai tajā ir kas maināms un uzlabojams. Ja kadeti pilnībā vai kaut tikai daļēji spēs nokārtot pārbaudījumu, varēsim uzskatīt, ka mērķis sasniegts, bet, ja viņiem tas neizdosies, tad varēsim analizēt, ko esam nepareizi darījuši un kuram no blokiem neesam pievērsuši pietiekami lielu vērību. Kuģu vadītāju specialitāti Jūras spēku kadeti apgūst Latvijas Jūras akadēmijā, ar kuru izveidojusies ļoti laba sadarbība, bet pie mums šie kuģu vadītāji apgūst, piemēram, taktisko manevrēšanu, kas civilajiem jūrniekiem nav nepieciešama, bet militārajiem jūrniekiem jāzina kā ābece patiesība.

– Tirdzniecības flotes jūrnieki reizi piecos gados Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrā apliecina savu kompetenci, vai līdzīgas prasības ir arī militārajiem jūrniekiem?

– Militārie kuģi jūrā atrodas pavisam citā statusā nekā tirdzniecības kuģi, tāpēc ir noteikts, ka militārie jūrnieki JSMC kvalifikācijas celšanu iziet reizi trijos gados. 2018. gadā iegādājāmies ļoti modernu simulatoru un šogad pabeidzām visu programmu integrāciju, tāpēc tagad varam piedāvāt mūsdienu prasībām atbilstošu apmācības procesu un izspēlēt situāciju reālajai videi pietuvinātos apstākļos. Ir pieejams plašs kvalifikācijas kursu klāsts: kuģu dzīvotspēja – trīs bloki, radiolokatora informācijas grafiskās apstrādes kurss, stūres mājas resursu organizācijas un vadības kvalifikācijas paaugstināšanas kurss, GMDSS – divi līmeņi, taktiskā manevrēšana – divi līmeņi, Jūras spēku kuģa sardzes virsnieka kurss un laivu vadīšanas taktiskās apmācības kurss. Tāpat visus šos kursus nodrošinām ne tikai Nacionālo bruņoto spēku vajadzībām, bet arī mūsu sadarbības partneriem Latvijā – Valsts policijai, robežsardzei un Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienestam, kā arī ārvalstu partneriem. Tā kā specialitāšu klāsts uz kuģiem pēc būtības ir nemainīgs,



Ūdenslīdēju skola.



darbs vairāk notiek pie esošo programmu uzlabošanas, inovatīvu metožu izmantošanas mācību procesā, jo nekas nestāv uz vietas, tāpēc rūpīgi sekojam visam jaunajam, lai Jūras spēku personālsastāvs pie mums varētu apgūt visas tās prasmes un iemaņas, kas nepieciešamas viņu ikdienas darbā.

Ūdenslīdēju skola – ūdenslīdēju mācību centrs Baltijā

– Jūs JSMC esat dienējis arī pirms divdesmit gadiem, kad tikai vēl tika izveidota Ūdenslīdēju skola. Tagad esat atgriezies kā Mācību centra komandieris, tāpēc varat salīdzināt – kā bija un kā ir tagad.

– Te tiešām ir ko salīdzināt, jo viss ir mainījies un attīstījies, un Ūdenslīdēju mācību daļa šo divdesmit gadu laikā ir izveidojusies par modernu, visiem starptautiskajiem standartiem atbilstošu skolu, ko ar lepnumu var saukt par Mācību centra vizītkarti. Bet Ūdenslīdēju skola ir arī specifiska mācību iestāde, jo pretendentiem,

kuri vēlēs šeit mācīties, izvirza ļoti augstas prasības. Vispirms jau veselībai jābūt nevainojamai, arī fiziskajai sagatavotībai un intelektuālajam potenciālam jābūt augstā līmenī.

– Pieņemsim, ka cilvēkam ir laba veselība, arī ar galvu it kā viss kārtībā, bet kā viņš var būt pārliecināts, ka ir piemērots šim darbam un tiešām vēlas kļūt par ūdenslīdēju?

– Ir izveidots nedēļu ilgs iepazīšanās kurss, lai cilvēks saprastu, kāds tad ir ūdenslīdēja darbs, ko viņš īsti dara un kādas ir prasības. Sākot dienestu Jūras spēkos, visiem karavīriem un arī kadetiem, kuri mācās NAA jūrnieku plūsmā, ir iespēja iziet šādu iepazīšanās kursu. Pieredze rāda, ka ūdenslīdēja specializācija interesē ļoti nelielu cilvēku skaitu, tāpēc rekrutēšana šajā profesijā ir ļoti sarežģīta. Paaudžu maiņa notiek lēni, mūsu instruktori noveco, daudzi no viņiem šeit strādā jau divdesmit gadus, kopš Ūdenslīdēju skolas dibināšanas.

– Vai ir kāds laika limits, cik gadus cilvēks var strādāt par ūdenslīdēju?

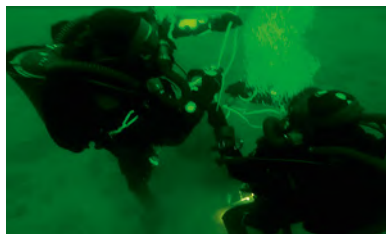
– Vienīgais, kas to limitē, ir cilvēka veselības stāvoklis. Mums ir ūdenslīdēji, kuri arī pēc piecdesmit gadu vecuma mierīgi nirst sešdesmit metru dziļumā, jo viņu veselība to atļauj, bet ir cilvēki, kuri veselības stāvokļa dēļ nedrīkst to darīt jau ap trīsdesmit gadiem, tāpēc turpina strādāt par instruktoriem, pasniedzējiem vai tehniķiem, un arī šie profesionāļi mums, protams, ir ļoti vajadzīgi.



►►► 33. lpp.

– Lai gan JSMC un Ūdenslīdzēju skola ir nacionāla mācību iestāde, tomēr tā stipri vien ir izgājusi ārpus šīm robežām un ir centrs Baltijas valstu ūdenslīdzēju sagatavošanai.

– Pēc NATO standartiem pastāvīgi apmācām studentus no Lietuvas un Igaunijas, bet Partnerattiecības mieram (PfP) ietvaros Ūdenslīdzēju skolā ir apmācīti studenti no Horvātijas, Gruzijas un Armēnijas, tagad PfP un divpusējās sadarbības ietvaros jau trešo gadu tiek apmācīts Ukrainas bruņoto spēku personālsastāvs. Šogad mācības jau pabeidza seši, bet pašlaik mācās vēl četri Ukrainas karavīri, kuri iziet taktiskās laivu vadīšanas kursu. Jāteic, ka mani stipri pārsteidza tas, ka šo valstu cilvēkiem lielas problēmas joprojām sagādā angļu valoda, bet mācības Ūdenslīdzēju skolā notiek tikai angļu valodā, tāpēc nākas stipri vien strādāt pie kontingenta atlases. Ūdenslīdzējus sagatavojam no nulles līdz profesionālam līmenim, protams, iemaņas un pieredze ar gadiem tiek noslīpēta vienībās. Taču vispirms ir pirmās deviņas nedēļas, lai cilvēks saprastu, vai viņš var būt ūdenslīdzējs, un tikai tad jau nāk specializācija: kuģu ūdenslīdzēju kurss, zemūdens sprādzienbīstamu priekšmetu (SBP) izlūkošanas kurss, zemūdens konvencionālās munīcijas neitralizēšanas (KMN) operatoru kurss, kaujas peldētāju (S-24) kurss, bet no nākamā gada ciešā sadarbībā ar Kaujas atbalsta un nodrošinājuma mācību centru Ūdenslīdzēju mācību daļa būs gatava realizēt ūdenslīdzēju



improvizēto spridzināšanas ierīču neitralizēšana kursu.

– Vai iespēju apgūt ūdenslīdzēja prasmes izmanto arī citas Latvijas institūcijas?

– Pie mums tiek sagatavoti ūdenslīdzēji Militārajai policijai un Gaisa spēkiem, jo viņiem šādi speciālisti nepieciešami glābšanas operācijās. Tāpat ūdenslīdzēju kursu iziet Nacionālo bruņoto spēku speciālās vienības karavīri, policijas specvienības "Omega" karavīri, jo viņiem jāspēj strādāt un reaģēt dažādos apstākļos.

Vienmēr ir, uz ko tiekies

– Trīsdesmit gadi Jūras spēku Mācību centram ir zināms atskaites punkts, kas ne tikai ļauj atskatīties uz paveikto, bet arī liek lūkoties nākotnē. Kādi ir nākotnes izaicinājumi?

– Jūras spēku Mācību centrs strādā kā ļoti ieeļļots mehānisms, tomēr no jauna vadītāja vienmēr sagaida arī kādas pārmaiņas, jo katrs taču nāk ar savu redzējumu. Lai gan strādājam reglamenta ietvaros, arī es pirms gada šurp atnācu ar savu redzējumu un gada laikā esmu paguvjis ieviest dažas izmaiņas, tomēr īpaši gribu uzsvērt, ka iepriekšējie komandieri šeit ir izdarījuši milzīgu darbu. Kad tu atnāc pie izveidotas un sakārtotas sistēmas, tad pārmaiņas var būt tikai niansēs. Kā jau teicu, tagad ļoti svarīgi ir sagaidīt kadetu programmas pārbaudes rezultātus, un, ja tie mani neapmierinās, nāksies pārstrādāt programmas un sēsties pie viena galda ar NAA, lai diskutētu par nepieciešamajām izmaiņām mācību programmās. Protams, komandierim vienmēr jāstrādā pie materiāli tehniskās bāzes pilnveidošanas. Visām vajadzībām līdzekļu nekad nepietiek, tāpēc jāspēj izvērtēt svarīgāko un paskaidrot, kāpēc tieši tās ir prioritātes. Ūdenslīdzēju skolai ir jauns komandieris, un mēs kopīgi esam sākuši darbu pie plāna, lai tikmēr, kamēr esam savos amatos, varētu īstenot savu redzējumu un pēc trim četriem gadiem palūkoties, ko konkrēti esam izdarījuši. Jau piecpadsmit gadus Mācību centrs nav Jūras spēku pakļautībā, bet visas programmas izstrādājam ciešā sadarbībā ar Jūras spēkiem, jo speciālistus taču sagatavojam viņu vajadzībām, tāpēc ir svarīgi darīt tieši to, kas viņiem vajadzīgs. Tāpat Jūras spēki palīdz ar saviem instruktoriem, kuri vajadzības gadījumā iesaistās arī mācību procesā, lai palīdzētu sagatavot jūras speciālistus.

Jūras spēku Mācību centrs ir vecākā militārā mācību iestāde Latvijā. Trīsdesmit gadu laikā ir daudz padarīts, un tad ir jautājums – ko vēl tādu labu šeit varētu paveikt? Deviņdesmitajos gados, kad viss veidojās, attīstības dinamika bija daudz jūtāmāka, tagad, kad sistēma ir izveidota, jāpieliek pūles, lai to vēl vairāk sakārotu un pilnveidotu, bet dinamika vairs nav tik liela.

– Kādi ir mērķi un ko uzskatāt par lielāko problēmu gan Jūras spēkiem, gan, protams, arī Jūras spēku Mācību centram?

– Varbūt stratēģiskie mērķi būtu mazliet par skaļu teikts, bet man, protams, ir savs redzējums, kā JSMC varētu izskatīties pārskatāmā nākotnē.

Proti, būtu paplašināta starptautiskā sadarbība, eksportējot mūsu pieredzi un importējot trūkstošās kompetences, būt patstāvīgiem un spējīgiem reaģēt un pielāgoties Jūras spēku vajadzībām atbilstoši viņu attīstības plāniem, medicīnas apmācības jomā būtu spējīgi sagatavot “karavīrus glābējus”, lielāka loma Nacionālās aizsardzības akadēmijas kadetu (jūrniecības virziena) apmācībā.

Ja runājam par problēmām, tad pašlaik lielākā ir saistīta ar rekrutēšanu, par ko runā gan Aizsardzības ministrija, gan NAA un ko izjūt Jūras spēki. Cilvēku Latvijā jau vairāk nekļūst, bet aizsardzības nepieciešamība nekur nepazūd, īpaši pēc Ukrainas un Baltkrievijas notikumiem ir skaidrs, cik sagatavotam un skaitliski lielam ir jābūt militārajam kontingentam, lai aizsargātu mūsu valsts drošību.

– Militārajai dzīvei ir sava specifika, savi noteikumi un vajadzības. Kā viens jauns cilvēks, kurš stāv profesijas izvēles priekšā, var nonākt līdz domai par militāro karjeru ar jūras specializāciju? Varbūt tas ir aicinājums? Kā bija jums?

– Tā bija laimīga sagadīšanās, un nu NBS esmu jau kopš 1993. gada. Kad pabeidzu vidusskolu, vēl bija obligātais militārais dienests, kura laikā apjautu, cik interesanta tomēr varētu būt militārā dzīve. Iestājos Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, no turienes tiku nosūtīts iegūt militāro izglītību Vācijā. Kad atgriezos



atpakaļ Latvijā, tad arī soli pa solim sāka veidoties mana militārā karjera. Dienesta laikā esmu bijis trīs kuģu – “Namejs”, “Tālivaldis” un “Rūsiņš” komandieris, komandiera pieredze vairāk nekā desmit gadu.

– Vai arī par savu militāro karjeru varat teikt, ka tā ir bijusi laimīga sagadīšanās?

– Laimīga sagadīšanās bija līdz brīdim, kamēr nonācu karaskolā Vācijā un ieguvu labu izglītību, bet, kad pēc studijām atgriezies Latvijā, biju nospraudis mērķus, skaidri zināju, ko vēlos sasniegt un apzināti uz to gāju. Piedevām tas bija laiks, kad Latvijā viss tikai vēl veidojās.

– Iespējams, toreiz bija vieglāk būt pamanāmam.

– Arī tagad vari kļūt pamanāms, tas viss ir atkarīgs tikai no cilvēka paša. Taču toreiz bija kas cits – cilvēkiem bija lielāka iniciatīva, entuziasms un patriotisms. Arī es pēc studijām varēju izvēlēties citu ceļu, bet biju pārliecināts, ka manas zināšanas un darbs būs vajadzīgs Jūras spēkiem. Zināju, ka darba būs daudz, un zināju arī to, ka darbs būs interesants. Viena lieta ir sēdēt pie uzklāta galda, bet pavisam cita – šo galdu klāt pašam.

– Sakāt, ka toreiz bija patriotisms, vai tagad patriotisma vairs nav?

– Tolaik bija beznosacījuma patriotisms, tagad esmu novērojis, ka patriotisms veidojas, bet tas notiek pakāpeniski. Pārmaiņas vislabāk var redzēt, kad pie mums atnāk pirmā, trešā un ceturtā kursa kadeti: četru

gadu laikā, cilvēkam nobriestot, lietas mainās. Pirmajā kursā viņi ir bikli un varbūt pat nepārliecināti par savu izvēli, bet pēc četriem gadiem cilvēks jau pilnībā apzinās, kāda būs viņa dzīve un atbildība, un tad viņš var just to patriotismu, ar kādu mēs savulaik Jūras spēkos spērām pirmos soļus.

– Parasti saka: sūrs darbs, saldi augļi. Esat saņēmis aizsardzības ministra goda zīmi “Par ieguldījumu bruņoto spēku attīstībā”, NBS komandiera 2. un 3. pakāpes goda zīmes “Par nopelniem”, NBS komandiera goda zīmi “Par centību militārajā dienestā” un arī Lietuvas Jūras spēku komandiera apbalvojumu – medaļu “Par izcilību”. Bet kas jūsu militārajā darbā emocionāli pašam ir sniedzis gandarījumu?

– Gandarījums bija, kad pirmo reizi ar “Nameju” izturējām “Maritem operational see test” (MOST) pārbaudi, jo tas bija komandas darba rezultāts. Liels pagodinājums bija 2017. gadā kļūt par Baltijas valstu jūras eskadras (BALTRON) komandieri. Pagodinājumam, protams, līdzi nāk arī atbildība un pienākumi, bet, ja tu esi šajā sistēmā, pietiekami ilgi esi bijis kuģa komandieris un BALTRON štāba priekšnieks, tad BALTRON komandiera amats ir loģisks nākamais solis. Komandiera amatā tu vairāk apliecini savas spējas pārstāvēt savu valsti un NBS, kā arī prasmi vadīt internacionālu štābu. Dzīvē un dienestā vienmēr turos pie sava moto: “Nesaki hop, kamēr neesi pārlēcis!”

Sarunājās Anita Freiberga

Saasina uzmanību uz kiberdrošības jautājumiem

Starptautiskā Ostu asociācija (*The International Association of Ports and Harbors, IAPH*) nākusi klajā ar kiberdrošības pamatnostādņēm, kuru mērķis ir palīdzēt ostām un ostu iekārtām objektīvi novērtēt gatavību novērst, apturēt un atgūties no kiberuzbrukuma, kā arī izvērtēt kiberuzbrukuma patieso finansiālo, komerciālo un operatīvo ietekmi.

Dokuments izstrādāts, lai ostu pārvaldes C līmeņa vadībai sniegtu informāciju par kiberdrošības jautājumiem un piedāvātu pragmatisku un praktisku pieeju šo jautājumu risināšanai.

Saskaņā ar IAPH datiem pasaules ostas ziņo par reālu kiberdraudu pieaugumu, jo īpaši kopš Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma. Tikai no 2020. gada februāra līdz maijam jūrnieceības nozare kopumā piedzīvoja četrkārt lielāku kiberuzbrukumu skaitu, bet kopš 2017. gada uzbrukumi IT sistēmām ir pieauguši par 900%, un arī 2021. gadā ir bijuši nopietni kiberuzbrukumu mēģinājumi, tāpēc var uzskatīt, ka kiberuzbrukuma risks ir kļuvis par galveno risku ostām, termināļiem un ostu iekārtām. Neatkarīgi no tā, cik daudz osta dara kiberdraudu mazināšanai, ieviešot augsta līmeņa digitālās aizsardzības sistēmas, neviena osta vai ostas iekārta nav pilnīgi pasargāta, ņemot vērā, ka kiberuzbrukumos pamatā ir iesaistīti augsta līmeņa IT speciālisti. Turklāt nav izstrādāta un ieviesta vienota sistēma starp jūrnieceības nozares, ostu, kuģošanas, globālās tirdzniecības informācijas apmaiņas instrumentiem, tāpat pastāv diezgan ievērojamas atšķirības starp digitalizācijas līmeņiem, un tas ievērojami apgrūrina cīņu pret iespējamajiem kiberuzbrukumiem. Taču kiber-risku efektīva pārvaldība ir svarīga, lai daudzveidīgā jūrnieceības kopiena varētu strādāt bez problēmām, tāpēc visi, sākot no ostu pārvaldēm, kuģu operatori, ostu iekārtām un beidzot ar dažādām aģentūrām un valsts institūcijām, ir ieinteresēti, lai būtu vienota informācijas aprites sistēma.■

Viedoklis

Baltijas valstu loģistikas nozarei mērķtiecīgi jāgatavojas pārmaiņām

Satiksmes ministrs Tālis Linkaits: "Topošais "Rail Baltica" koridors ieviešīs pārmaiņas Baltijas valstu loģistikas nozarē, un nozarei mērķtiecīgi jāgatavojas šīm pārmaiņām, jo

Tālis Linkaits.



jauna infrastruktūra sniedz jaunas iespējas, – tās ir savlaicīgi jāpamāna un jāizmanto. Būtiskas izmaiņas savā saimniecībā sācis arī "Latvijas dzelzceļš", optimizējot izmaksas un pārskatot tehnoloģiskos procesus, kā arī aktīvi strādājot pie jaunu pakalpojumu izstrādes un iesaistes loģistikas nozarē, veidojot kompleksus pakalpojumus."

Par ostu pārvaldības modeļa maiņu

Ventspils brīvostas pārvaldnieks Andris Purmalis: "Piekritu, ka kopējai tranzīta politikai būtu jāveidojas nevis katrā atsevišķā ostā, bet vienotā ostu pārvaldē. Pārvaldniekiem vajadzētu būt šīs vienotās politikas īstenotājiem. Tagad ir pazīnots, ka ostu reforma tās galīgajā versijā stāsies spēkā turpmāko deviņu mēnešu laikā. Taču Ventspilī tam

Andris Purmalis.



varētu būt vairāki klupšanas akmeņi. Piemēram, lielākā daļa pietātņu pieder pašvaldībai. Pašlaik vēl ostas pārvalde pēc juridiskā statusa ir publisko tiesību subjekts, kam pēc definīcijas jākalpo visas sabiedrības labumam, bet ostu pārvaldības reforma paredz šo statusu mainīt: osta kļūs par valsts akciju sabiedrību, tātad uzņēmumu, kas orientēts uz peļņas gūšanu. Paredzu, ka tas var būt pamats vairākām tiesvedībām, tādēļ uzskatu, ka deviņos mēnešos ostu reformu nepabeigs, jo juridiskie jautājumi nav viegli risināmi un strīdi par īpašumtiesībām vienmēr ir ilgstoši."

Mums vajadzētu pamācīties

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš: "Mums no lietuviešiem ir jāmācās, kā aktīvi aizstāvēt savas intereses ar dažādiem līdzekļiem. Klasisks piemērs savulaik bija viņu nojauktais dzelzceļa posms uz Reņģi. Līdzīgā situācijā Latvijā tas nekad nebūtu noticis. Viņi to darīja savās interesēs, un nedomāju, ka savu rīcību nožēlo. Ģeopolitiski raugoties, mēs, igauņi, somi, lietuvieši un poļi konkurējam par vienām un tām pašām kravu plūsmām."■

Ansis Zeltiņš.



Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2020.–2021.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2020	2021	2021./ 2020., %
Beramkravas	10077,8	8155,3	-19,1
labība un tās produkti	1754,2	1984,6	13,1
ķīmiskās beramkravas	1095,8	977,9	-10,8
ogles	2379,5	278,9	-88,3
koksnes šķelda	861,3	554,6	-35,6
Lejamkravas	2054,6	1667,0	-18,9
naftas produkti	1995,2	1593,1	-20,2
Ģenerālkravas	5465,9	5459,7	-0,1
konteineri	3431,3	3113,7	-9,3
(TEU)	337190	307741	-8,7
Roll on/Roll of	142,2	0,0	-100,0
vienības	18956	0	-100,0
kokmateriāli	1596,2	2040,5	27,8
tūkst. m³	1954,2	2632,9	34,7
metāli, metāllūžņi	222,7	278,4	25,0
Kopā	17598,3	15282,0	-13,2

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2020.–2021.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2020	2021	2021./ 2020., %
Beramkravas	1464,3	1429,8	-2,4
minerālmēsli	216,2	228,3	5,6
ogles	404,0	31,2	-92,3
labība un tās produkti	172,8	414,6	139,9
Lejamkravas	6260,2	4908,4	-21,6
nafta	0,0	96,8	100,0
naftas produkti	5949,5	4581,3	-23,0
Ģenerālkravas	1914,7	1970,1	2,9
konteineri	3,4	0,0	-100,0
(TEU)	185	0	-100,0
Roll on/Roll of	1607,7	1680,0	4,5
vienības	65157	69052	6,0
kokmateriāli	302,9	284,1	-6,2
tūkst. m³	335,6	320,5	-4,5
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0
Kopā	9639,2	8308,3	-13,8

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2020.–2021.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2020	2021	2021./ 2020., %
Beramkravas	3356,7	3332,6	-0,7
ogles	247,2	28,8	-88,3
labība un tās produkti	1889,5	1916,3	1,4
celtniecības materiāli	573,7	549,2	-4,3
koksnes šķelda	163,2	260,4	59,6
Lejamkravas	473,1	421,3	-10,9
jēlnafta	31,2	21,6	-30,8
naftas produkti	366,0	334,6	-8,6
Ģenerālkravas	855,9	1306,8	52,7
konteineri	44,5	94,4	112,1
skaitis TEU	2694	8671	221,9
Roll on/Roll of	549,1	924,5	68,4
skaitis	28887	46999	62,7
kokmateriāli	226,7	250,8	10,6
tūkst. m³	260,6	277,8	6,6
metāli, metāllūžņi	0,0	3,7	100,0
Kravas kopā	4685,7	5060,7	8,0

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (2012.–2021.g. janvāris–septembris)

Kravu veidi	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./ 2020., %
Beramkravas	28290,0	25750,5	26644,5	24614,5	17149,6	25671,2	26962,1	26428,8	15480,1	13671,3	-11,7
ķīmiskās beramkravas	2679,2	2237,4	3246,4	2199,7	1846,0	2128,1	2016,3	1729,0	1423,9	1319,9	-7,3
ogles	17767,4	15998,5	15982,7	14620,9	8301,3	14273,2	14883,0	13605,3	3030,7	338,9	-88,8
labība un tās produkti	2693,3	2593,0	2643,9	3635,7	3420,3	3396,5	3518,6	3729,2	3848,4	4330,5	12,5
koksnes šķelda	1129,4	1105,8	721,7	731,2	736,6	1064,3	1127,2	1372,8	1484,3	1445,1	-2,6
Lejamkravas	19945,0	18914,1	19934,5	20075,2	11217,3	13438,5	11450,0	11030,2	8800,3	7008,2	-20,4
LNG	450,6	300,1	354,9	321,9	317,6	324,2	314,0	349,4	210,3	251,6	19,6
nafta	109,2	106,0	105,7	76,5	33,8	26,2	39,1	31,8	31,2	21,6	-30,8
naftas produkti	19233,0	18284,1	19179,4	19361,8	10740,6	12838,3	10814,9	10378,9	8310,7	6509,0	-21,7
Ģenerālkravas	9828,6	8816,1	8964,5	8017,9	6244,3	8602,1	10307,8	9790,0	8916,2	9546,8	7,1
konteinerizētas kravas	2794,6	2924,3	3095,9	2891,5	2297,5	3402,2	3658,6	3641,2	3479,2	3208,1	-7,8
(TEU)	278630	286786	290754	268356	216876	327158	347233	348094	340069	316412	-7,0
Roll on/Roll of	2378,6	2407,2	2392,2	2011,1	1638,6	2348,6	2644,9	2549,5	2299,0	2604,5	13,3
vienības	159787	162743	158314	127457	106031	154874	167214	158362	113000	116051	2,7
kokmateriāli	3425,4	2960,6	3081,5	2719,6	2058,5	2474,6	3600,3	3295,2	2785,0	3365,5	20,8
tūkst. m³	4017,0	3526,3	3622,9	3682,0	2537,2	2879,8	4089,7	3864,0	3323,9	4191,2	26,1
metāli, metāllūžņi	419,5	288,2	237,8	286,5	176,4	223,1	275,2	225,6	222,7	292,2	31,2
Kopā	58063,6	53480,7	55543,5	52707,6	34611,2	47711,8	48719,9	47249,0	33196,6	30226,3	-8,9

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (2012.–2021.g. janvāris–septembris)

Pārvadājumu iedalījums	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021./ 2020., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	47260,0	41641,9	42666,5	42589,7	34262,2	33314,0	36109,9	31644,9	17451,0	15392,0	-11,8
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	945,3	843,7	851,6	1122,1	1147,5	1233,1	1043,7	1274,5	1447,0	1481,0	2,3
Starptautisko pārvadājumu apjoms	46314,7	40798,3	41814,9	41467,6	33114,7	32080,9	35066,3	30370,4	16004,0	13911,0	-13,1
Eksporta kravu apjoms	1381,0	1990,5	2138,3	1182,5	852,8	250,7	222,8	210,2	1589,0	1440,0	-9,4
Importa kravu apjoms	2661,9	3155,5	2998,8	3094,2	3018,0	2302,4	2313,5	2460,2	12124,0	9200,0	-24,1
Kopējais tranzīta kravu apjoms	42271,7	35652,2	36677,8	37191,0	29244,0	29527,8	32529,9	27700,0	13465,0	11784,0	-12,5
Tranzīta apjoms caur ostām	38327,9	33520,3	35324,0	34693,0	28003,3	27035,7	28593,8	24321,2	11174,0	8513,0	-23,8
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	3943,9	2132,0	1353,8	2498,0	1240,7	2492,1	3936,2	3378,8	2291,0	3271,0	42,8

SM informācija

Rīgas brīvostas ziņas



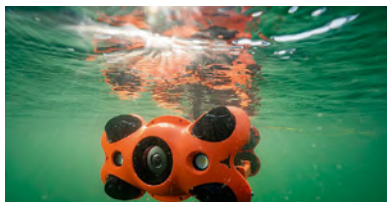
Zemūdens dronu testi Rīgas brīvostas akvatorijā notika kopā ar Viesturu Zepu, Denisu Bičkovu, Artjomu Grigorjanu.

Rīgas brīvostas akvatorijā testē zemūdens dronu

Latvijā bāzēts uzņēmums "DronePlan" izveidojis zemūdens dronu ar tālvadības iekārtas programmatūru, ko var izmantot hidroinženieru celtniecības, uzturēšanas un apsekošanas laikā. Šis kompaktais drons vairāk nekā 5 stundas bez pārtraukuma var strādāt līdz pat 150 metru dziļumā un iegūt precīzus zemūdens infrastruktūras tehniskā stāvokļa datus.

"DronePlan", kas paši dronus neražo, specializējas to programmatūras izstrādē. Mūsu uzdevums ir izveidot programmatūru, kas ļauj ierīcēm pilnībā noteiktas, tiem iepriekš uzdotas funkcijas, bet ilgtermiņā mūsu mērķis ir radīt tādu digitālo risinājumu, kas ne tikai spēj piegādāt informāciju videoattēlu, datu vai trīsdimensiju moduļu veidā, bet arī iegūtos datus analizēt," saka "DronePlan" valdes priekšsēdētājs Viktors Bikovs.

"Pateicoties šādiem projektiem, osta iegūst efektīvākus un modernākus tehnoloģiskos risinājumus, savukārt iekārtu ražotāji, inženieri, un augstas pievienotās vērtības pakalpojumu



sniedzēji reālā vidē var testēt, pielāgot un uzlabot savus produktus un pakalpojumus. Kā rāda pieredze, izstrādātie risinājumi var kļūt arī par pieprasītu Latvijas eksportpreci, tā sildot valsts ekonomiku," uzskata Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Viesturs Zeps.

Rīgas osta kā distribūcijas centrs Ukrainas kravām uz Ziemeļeiropu

Lai meklētu jaunas sadarbības iespējas un veicinātu tranzīta nozares attīstību, Rīgas brīvostas pārvalde un ostas uzņēmumi no 30. augusta līdz 2. septembrim piedalījās Latvijas transporta dienās Ukrainā. Latvijas pārstāvji tikās ar Ukrainas valsts un pašvaldību augstākā līmeņa amatpersonām, piedalījās seminārā, kontaktbiržā un starptautiskajā izstādē "Trans Expo Odessa 2021".

Līdz šim kravu plūsma starp Rīgas ostu un Ukrainu ir bijusi neliela: 2020. gadā kravas uz un no Ukrainas veidoja tikai 0,26% no kopējā pārkrauto kravu apjoma, turklāt tās visas tika nosūtītas pa sauszemi. Nelielais Ukrainas kravu īpatsvars Rīgas ostā galvenokārt skaidrojams ar to, ka Ukrainas ostu veikspēja nodrošina jūras kravu apkalpošanu vietējā mērogā.

Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš: "Nav noslēpums, ka Ukrainā

ir lielas un jaudīgas ostas, kā arī attīstīta rūpniecība, metālapstrāde un resursu ieguve, tāpēc šajā vizītē mēs uzsvaru liekam uz kontaktu veidošanu ar Ukrainas lielajiem ražošanas uzņēmumiem, prezentējot tiem potenciālās biznesa un investīciju iespējas Rīgas ostā. Atšķirībā no citām Eiropas ostām, kurām praktiski nav brīvu teritoriju attīstībai, viena no Rīgas ostas priekšrocībām ir tā, ka mums ir brīvas teritorijas apjomīgiem attīstības projektiem. Ņemot vērā, ka ukraiņu uzņēmēji Rīgas ostu saskata kā potenciālu savas produkcijas un preču tālākam noietam ES un Skandināvijas tirgū, brīvo teritoriju pieejamība, kā arī nodokļu atvieglojumu priekšrocības Rīgas ostu padara par pievilcīgu šādu distribūcijas centru veidošanai un jaunām investīcijām."



Transporta dienu ietvaros norisinājās arī LIAA organizēts seminārs "Ziemeļu – Dienvidu transporta koridora attīstības iespējas", kurā Latvijas transporta nozares uzņēmēji prezentēja Latvijas transporta un loģistikas sektora priekšrocības, kā arī tikās ar Ukrainas uzņēmējiem. Latvijas delegācijai apmeklējot Odesas ostu, tās administrācijas vadītājs Maksims Lapajs atzinīgi novērtēja līdzšinējo zināšanu un pieredzes apmaiņu starp Rīgas un Odesas ostu un puda cerību par labu sadarbību arī nākotnē. Rīgas ostas speciālisti ir konsultējuši Odesas ostas vadību jautājumos, kas skar ostas pārvaldības, digitalizācijas, izmaksu optimizācijas un citas ostas attīstībai būtiskas jomas.

Delegācijā, kas piedalījās Latvijas transporta dienās Ukrainā, bija pārstāvēta Satiksmes ministrija, kas nodrošināja politisko atbalstu, VAS "Latvijas dzelzceļš", Latvijas lielo ostu pārvaldes un to komersanti, kuri prezentēja kopīgu Latvijas tranzītkoridora piedāvājumu. ■

Sāk Karostas kanāla sanācijas projekta 2. kārtu

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde sāk realizēt projektu "Vēsturiski piesārņotas vietas Liepājas ostas Karostas kanāla attīrīšana. 2. kārtā", kura mērķis ir samazināt Karostas kanāla vēsturiski piesārņoto nogulumu negatīvo ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli. No kanāla gultnes tiks izņemti 202 247 kubikmetri likumu normām neatbilstošu nogulumu, kuros atrodas 400 tonnu bīstamu ķīmisko vielu. Projekts tiek finansēts Norvēģijas finanšu instrumenta 2014.–2021. gada programmas "Klimata pārmaiņu mazināšana, pielāgošanās tām un vide" ietvaros. Projekta kopējās izmaksas ir 5 117 647,05 eiro, no šīs summas 4 350 000,00 eiro ir Norvēģijas finanšu instrumenta finansējums.

Īstenojot projektu, ieguvēja būs visa sabiedrība, jo tiks veicināta HELCOM Baltijas jūras Rīcības plāna mērķa sasniegšana – atjaunot Baltijas jūras labu ekoloģisko stāvokli, nodrošināta jūras ekoloģiskā daudzveidība un dinamika, tīrība, veselība un produktivitāte. Liepājas iedzīvotāji vairs nebūs pakļauti vēsturiskā piesārņojuma iedarbības riskam un tiks būtiski uzlabots jūras ekoloģiskais stāvoklis un apkārtējās vides kvalitāte.

Kā norāda Liepājas SEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš, projekts ir unikāls un ļaus sasniegt vairākus mērķus, gan risinot vides un ekoloģijas jautājumus Baltijas jūras reģionā, gan dzēšot Karostas kanālu no HELCOM Baltijas jūras "karsto punktu" saraksta, gan paverot iespēju nākotnē turpināt attīstīt aktīvu uzņēmējdarbību Karostas baseinā un tam piegulošajās teritorijās.

Projekts tiek realizēts kopā ar Latvijas partneri – biedrību "Baltijas krasti" un Norvēģijas partneri – Norvēģijas ūdens pētījumu institūtu. Partneru pieredze ir svarīga projekta veiksmīgai norisei un mērķu sasniegšanai, tāpat ir nepieciešama sabiedrības informēšana par klimata pārmaiņu ietekmi uz vēsturiski piesārņotām vietām un to mīļiedarbību ar cilvēka veselību un jūras ekoloģisko stāvokli.

Liepājas SEZ pārvalde 2021. gada 13. septembrī parakstīja līgumu ar projekta Latvijas partneri – biedrību "Baltijas krasti", tuvākā mēneša laikā pēc saskaņošanas ar VARAM parakstīs līgumu ar Norvēģijas partneri – Norvēģijas ūdens pētījumu institūtu un

vienlaikus gatavo iepirkuma dokumentāciju, lai noskaidrotu saimnieciski izdevīgāko piedāvājumu darbu veikšanai. Projekts jāīsteno līdz 2023. gada 31. decembrim, bet plānots, ka lielākā daļa piesārņotās grunts varētu tikt izsmelta jau 2022. gada būvniecības sezonā.



Sabiedrības izpratnes veicināšanas kampaņu projektā īsteno sabiedrība "Baltijas krasti", kas kopš 2010. gada ir starptautiskās organizācijas "EUCC Coastal & Marine Union" dalībniece. Tās uzdevums ir nodrošināt komunikācijas un publicitātes aktivitāšu plānošanu, īstenošanu un rezultātu apkopojšanu. Partnera "Baltijas krasti" ieguldījums projektā ir ilggadējā pieredze un zināšanas projektu veiksmīgā realizācijā un informācijas izplatīšanā gan sabiedrībā kopumā, gan konkrētās mērķauditorijās par vides un klimata jautājumiem. Pieredzes apmaiņu starp partneriem projektā īsteno Norvēģijas ūdens pētījumu institūts (NIVA). NIVA ir vadošais Norvēģijas jūras un saldūdeņu fundamentālo un lietišķo pētījumu institūts, tā pētījumi aptver plašu vides, klimatisko un ar resursiem saistīto jomu klāstu. Institūts sniedz pētniecības, uzraudzības, novērtēšanas, problēmu risināšanas un konsultēšanas pakalpojumus starptautiskā, nacionālā un vietējā līmenī.

Partnera NIVA uzdevums projektā ir iepazīstināt LSEZ pārvaldi ar līdzīgu objektu sanācijas darbu realizāciju Norvēģijā, sniegt zināšanas Latvijas puses personālam, kas būs atbildīgs par sanācijas sasniegto mērķu uzturēšanu nākotnē, sniegt un sagatavot praktiskus ieteikumus par darbiem, kas vēl veicami, lai projektu varētu svītrot no HELCOM "karsto punktu" saraksta. NIVA ieguldīs projektā savas zināšanas par jūras vides ekoloģiju, piesārņojuma faktisko mīļiedarbību vidē un to, kā pareizi novērtēt faktisko piesārņojuma seku ietekmi uz cilvēka veselību un vidi. NIVA ieguvums no projekta būs pieredze par militārā mantojuma seku likvidāciju Liepājā un tās faktisko ietekmi uz Baltijas jūras ekoloģisko stāvokli.■

Liepājas ostā veiksmīgi aizvadīts jaunās graudaugu sezonas pirmais mēnesis

2021. gada graudaugu sezona, kas sākās augustā, palielināja lauksaimniecības kravu īpatsvaru Liepājas ostā, vienlaikus saglabājot beramkravu segmentā stabilu kravu plūsmu celtniecības materiāliem un koksnes granulām. LSEZ SIA "Liepāja Bulk Terminal Ltd" valdes loceklis Juris Matvejevs: "Katra graudaugu sezona ir atšķirīga. Pieredze ļauj manevrēt starp tirgu, kravu īpašniekiem un nosacījumiem. Latvijas graudi plus tranzīta lauksaimniecības kravas ļauj prognozēt stabilu kravu plūsmu arī šajā graudaugu sezonā."

Liepājas ostā veiksmīgi darbojas pieci graudaugu termināļi. Lauksaimniecības kravas šeit ir lielākā kravu grupa, 2020. gadā tās veidoja 40% no visām kravām. 2019./2020. gada sezonā ostā pārkrāva 2,83 milj. tonnu graudu un citu labības produktu, bet 2020./2021. gada sezonā 2,87 milj. tonnu.

Jau augustā Liepājas ostā sāka darboties regulārā konteinerkuģu līnija Liepāja – Gdaņska (Polija). Jaunās konteineru feeder mērķis ir apkalpot konteinerizētās Kurzes un Liepājas reģiona eksporta un importa kravas, piedāvājot klientiem savienojumu ar okeāna konteinerlīniju tiešo servisu Gdaņskas ostā. Liepājas ostā konteinerlīniju apkalpo LSEZ SIA "Ekers Stiņvidors", savukārt Gdaņskas ostā DCT konteineru terminālī. Gdaņskas DCT konteineru terminālis ir vienīgais Baltijas jūrā, kas apkalpo tiešo okeāna servisu "2M Alliance" ("Maersk", MSC) un "Ocean Alliance" (COSCO, OOCL, CMA CGM, "Evergreen") konteinerlīniju alianšu operētos 20 000+ TEU tilpības kuģus. Liepājas – Gdaņskas līnijas operatore ir SIA "Fields", viena no vadošajām konteineru loģistikas kompānijām Latvijā.■

Ventspils brīvostas ziņas

Ventspils brīvosta Ukrainā prezentē savus pakalpojumus

Lai veicinātu jaunas sadarbības iespējas Ukrainā gan transporta un tranzīta, gan industriālā parka projektu jomā, arī Ventspils brīvostas pārvaldes un ostas termināļu pārstāvji piedalījās Latvijas transporta dienās Ukrainā.



Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietnieks Igors Udodovs: "Ar Ukrainu saredzam potenciālu sadarbībai vairākās nozarēs, ko šī Latvijas delegācijas vizīte Kijevā un Odesā tikai nostiprināja. Pirmkārt, mēs, protams, varam piedāvāt Ventspili graudu eksportam, un mēs turpināsim pie šī jautājuma nopietni strādāt. Otrkārt, pašreizējā lielo ostu attīstības posmā ārkārtīgi vērtīgi ir apmainīties ar pieredzi aktuālos ostu pārvaldības jautājumos. Un trešais bloks, ko varētu izcelt, ir iespējama nākotnes sadarbība industriālā parka projektu attīstībā gan ražošanā, gan loģistikā. Ventspils arī Ukrainas projektiem ir interesanta ar ērtāko iespēju aizsniegt Skandināvijas tirgu, jo prāmju operators "Stena Line" no Ventspils piedāvā ātrāko savienojumu ar Skandināviju 12 reizes nedēļā."

Atklāta polikarbonāta plākšņu un piederumu rūpnīca

Ventspils brīvostas industriālajā teritorijā 17. septembrī svinīgi tika atklāta jaunā polikarbonāta plākšņu un piederumu ražotne "Ultraplast EU", kurā šobrīd īstenots pirmais ražošanas attīstības posms un strādā

32 darbinieki. Ražošanas ēka būvēta pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma, attīstot Ventspils industriālo parku. Tā ir jau vienpadsmitā industriālajai ražošanai paredzētā ēka, ko uzbūvējusi Ventspils brīvostas pārvalde, tā pilsētas industriālajā attīstībā ieguldot jau vairāk nekā 50 miljonus eiro. Svinīgajā pasākumā par godu jaunajai rūpnīcai ražošanas attīstības nozīmi akcentēja gan LR Ekonomikas ministrijas parlamentārā sekretāre Ilze Indrikšone, gan Ventspils pašvaldības domes priekšsēdētājs Jānis Vītoliņš, gan Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētāja vietnieks Ģirts Valdis Kristovskis un pārvaldnieks Andris Purmalis. SIA "Ultraplast EU" valdes priekšsēdētāja Jūlija Černova vēlreiz apliecināja uzņēmuma ilgtermiņa plānus ražošanas attīstīšanai Ventspilī un teica paldies Ventspilij un ventspilniekiem, kuri kļuvuši par lieliskiem uzņēmuma komandas dalībniekiem.

SIA "Ultraplast EU" tika izveidota jau 2017. gadā Baltkrievijā un Krievijā iegādāto polikarbonāta plākšņu un piederumu vairumtirdzniecībai. Aktīvi attīstoties un iegūstot stabilu klientu loku Eiropā, tika nolemts pašiem organizēt lokšņu plastmasas ražošanu Latvijā. Ražotnei vieta tika izraudzīta Ventspils brīvostā, kur pēc brīvostas pārvaldes pasūtījuma bija plānota jaunas rūpnīcas būvniecība. Nomas līguma noslēgšana būvniecības ieceres sākumstadijā ļāva ieviest projektā nepieciešamās izmaiņas atbilstoši SIA "Ultraplast EU" darbības specifikai un nākotnes ražošanas tehnoloģiskajām īpatnībām, vienlaikus ēku veidojot pietiekami universālu.

Šobrīd jaunuzbūvētajā ēkā īstenots pirmais lokšņu plastmasas ražošanas projekta posms – uzstādīta ražošanas līnija monolītu lokšņu ražošanai no polikarbonāta, akrila, polistirola u.c. materiāliem. Plānotā ražošanas jauda ir 4,5 tūkstoši tonnu produkcijas gadā. Produkcija ir visaugstākās kvalitātes un veiksmīgi izturējusi visus nepieciešamos testus. Pārdošanas tirgi – Baltijas valstis, Polija, Vācija, Itālija, Spānija, Rumānija,



Nīderlande u.c. Šobrīd uzņēmumā strādā 32 darbinieki, galvenokārt Ventspils pilsētas un tuvākās apkārtnes iedzīvotāji.

Uzņēmumam ir vērienīgi attīstības plāni. Tuvākajā nākotnē tiks īstenoti nākamie ražošanas posmi – uzstādīta jauna līnija un sākta polikarbonāta profilu ražošana (līnijas jauda – 200 tonnu gadā), kā arī uzstādīta līnija šūnu polikarbonāta plākšņu ražošanai (līnijas plānotā ražošanas jauda – trīs tūkstoši tonnu gadā). Tāpat tiek apsvērtā iespēja būvēt papildu telpas izejvielu un gatavās produkcijas uzglabāšanai. Īstenojot visus projekta posmus, tiks izveidota mūsdienīga augsto tehnoloģiju lokšņu plastmasas ražotne ar kopējo jaudu 10 tūkstoši tonnu gatavās produkcijas gadā un nodrošinātas 60 darba vietas.

4100 kvadrātmetru lielo ražošanas ēku pēc Ventspils brīvostas pārvaldes pasūtījuma būvēja SIA "Ostas celtnieks". Tā atrodas Ventspils lidostas industriālajā zonā, kur jau darbojas tādi uzņēmumi kā "Malmal Sheet Metal" un "Bucher Municipal". Ēkas projektēšanas un būvniecības kopējās izmaksas bija 4,9 miljoni eiro. Ēkas celtniecību ar 1,2 miljoniem eiro līdzfinansēja Eiropas Reģionālās attīstības fonds. ■



Latvijas jahtu ostas vācu žurnālista acīm

Augusta sākumā Kurzemes jahtu ostās viesojās populārākās Vācijas burāšanas un tūrisma galamērķu komunikācijas platformas www.blauwasser.de žurnālists un fotogrāfs Mihaels Amme no Hamburgas. Vācijas viesim bija iespēja iepazīties ar vairākām Kurzemes jahtu ostām un tūrisma iespējām to tuvumā – Liepājā, Pāvilostā, Ventspilī, Rojā un Mērsragā. Tā kā M. Amme pats ir kaislīgs burātājs, viņam bija patiesa interese par mazo jahtu ostu tehniskajām iespējām, pakalpojumu pieejamību viesiem jahtu piestātnēs, tehniskā atbalsta pieejamību, iespēju uzglabāt jahtas ārpus burāšanas sezonas, kā arī jahtu tūrisma piedāvājumu piekrastes pilsētās un ciematos.

Kurzemes ostu iepazīšanas vizītes noslēgumā Vācijas žurnālists paviesojās Rojas ostā un tikās ar jahtu ostas kapteini Gunāru Reinholdu. Tā kā kapteinim pašam ir bagātīga pieredze burāšanā, viņš varēja pastāstīt ne tikai par viesiem pieejamajiem pakalpojumiem jahtu ostā un Rojas apkārtnē, bet arī par burāšanas attīstību Latvijā laiku lokos, kā arī par jaunās paaudzes izglītošanu, apmācot topošos burātājus.

Pārrobežu sadarbības programma tiek īstenota, lai uzlabotu mazo ostu

tīklu Latvijas un Igaunijas piekrastē ar kvalitatīviem ostu pakalpojumiem un popularizētu Austrumbaltijas piekrasti kā burāšanas galamērķi. Projekta īstenošanā iesaistīti 13 partneri, no kuriem 10 ir no Latvijas un trīs no Igaunijas. Viens no projekta partneriem ir Kurzemes plānošanas reģions.

Ko tad žurnālists raksta par Latviju?

Platformas blauwasser.de žurnālista vizīti Latvijā organizēja Rīgas plānošanas reģions ciešā saiknē ar Kurzemes plānošanas reģionu, un tas, iespējams, ir ietekmējis raksta toni – tādu nedaudz reklāmisku un patosīgu. Taču draudzīgās Vācijas žurnālista uzdevums šoreiz nebija meklēt blusas svešā kažokā, bet gan ieinteresēt vācu burātājus pašiem paskatīties, kas gan šeit, Baltijas jūras tālajā krastā, ir apskatīšanas un piedzīvošanas vērts, un savu



Mihaels Amme.

uzdevumu ieinteresēt un sniegt informāciju kolēģis ir godam paveicis, vienīgais pārpratumu viņa vēstījumā ir tas, ka Latvija padomju okupācijā bija līdz pat 2004. gadam, kad iestājās Eiropas Savienībā. Visu Mihaela rakstu "Im Osten was Neues: Erfahrungsbericht Lettland für Segeler" vācu valodā var lasīt vietnē

►►► 42. lpp.

UZZIŅAI

Blauwasser.de ir lielākā Vācijas komunikācijas platforma burātājiem un ūdens sporta un aktīvās atpūtas cienītājiem, kur pieejama plaša informācija gan par burāšanas iespējām dažādās pasaules vietās, gan par tūrisma iespējām, gan arī laikapstākļiem – viss, kas nepieciešams, lai iedvesmotos un dotos ceļojumā.

▶▶▶ 41. lpp.

www.blauwasser.de, bet mūsu žurnālā tikai fragmenti no raksta, lai ieintriģētu lasītājus to izlasīt.

"Neatkarīgi no tā, vai tā ir Baltijas jūras piekraste vai Rīgas līcis, burāšanas aina Latvijā ir krāsaina un aktīva. Jaunā un modernā valsts ar lielām pūlēm ir modernizējusi savas sporta laivu ostas un piedāvā aizraujošus burāšanas galamērķus," raksta Mihaels Amme.

"Liela daļa latviešu stāstu sākas ar vārdiem "padomju laikā"... Nav brīnums, jo valsts daudzus gadu desmitus bija Padomju Savienības sastāvdaļa, pirms tā pievienojās Eiropas Savienībai 2004. gadā. Teikuma sākumā to izmanto arī Jūlija Jaunrodziņa (Rīgas plānošanas reģiona projektu mārketinga speciāliste): "Padomju laikā burāšana Baltijas jūras piekrastē bija aizliegta, un pat Rīgas līcī tā tika ļoti stingri uzraudzīta, tāpēc mums šeit ir vesela paaudze, kurai nebija iespēju mācīties burāt. Tomēr šodien valstī, kurā ir tikai 1,9 miljoni iedzīvotāju, jau reģistrētas vairāk nekā 400 jahtas, bet patiesībā ir vairāk, jo daudzi, kas pērk jahtu



Mērsraga ostas karte.



Engures jahtu osta.



Rojas jahtu osta.



Ivo Īstenais.

Somijā vai Zviedrijā, izvairās no pārreģistrācijas izdevumiem un pūlēm."

Rojā joprojām ir zvejas flote, un Mērsragā ir laivu būvētava, kas specializējas koka izstrādājumos. Tie, kas pietauvojas šajās ostās, var izvēlēties baudīt nepiespiestu, mierīgu atmosfēru, garas pastaigas pa tuvējiem mežiem vai nebeidzamās smilšu un pludmales ainavas blakus ostas iekārtām."

Par Salacgrīvu Mihaels raksta: "Moderna, sakārtota un aicinoša", un īpaši uzteic jahtu piestātņi, promenādi un ultramoderno ostas pārvaldes ēku.

"Ostas pārvaldes ēkai blakus esošajā ultramodernajā picu restorānā pusdienu laikā satiekam ostas kapteini Ivo Īsteno. "Sezonas laikā jums būtu šeit jārezervē galdinājs, jo restorāns tagad ir ļoti pazīstams visā valstī," ostas priekšnieks ar triju dienu bārdu saka un uzsauc picu ar oriģinālām itāļu sastāvdaļām. Par spīti vasaras sezonai ostā ir tikai viena jahta. "Tas tāpēc, ka tikko esam pabeiguši

piestātņu būvi un atvēruši jahtu ostu. Nākotnē mēs vienlīdz laipni gaidīsim jahtas ostā un jahtotājus restorānā," skaidro Ivo.

Vecā Hanzas pilsēta Rīga ir īsta Baltijas pērle. Jā, aptuveni 60 jūras jūdzes līdz Rīgai pirmajā acu uzmetienā šķiet kā likums, plānojot ekskursiju pa Baltijas jūru. Tomēr šajā gadījumā ļoti pazīstams teiciens, ka apvedceļi vairo zināšanas, trāpa tieši mērķī."

Izceļojies pa visu Latvijas piekrasti, žurnālists izdara secinājumu: "Latvija jahtu tūristiem ir sevi padarījusi šķīvu. Gandrīz visas valsts jahtu piestātnes ir redzami guvušas labumu no ES finanšu atbalsta programmas un piedāvā lielisku standartu apmeklētājiem. Daudzi cilvēki, kuri, plānojot Baltijas jūras braucienu, meklē pievilcīgus galamērķus, Latviju, iespējams, joprojām redzēs tikai kā tranzīta vietu. Tas ir saprotams, ja ņem vērā tikai ģeogrāfiskos apstākļus, kuru dēļ tālu uz dienvidiem esošais Rīgas līcis šķiet strupceļš, bet, iepazīstot Rīgu un Pāvilostu, Liepāju, Enguri un daudzas citas mazās valsts pērles, domas mainās. Vēl jo vairāk tad, kad esat iepazīnuši šīs valsts jauno, atvērto un apņēmības pilno burāšanas vidi un zināt, ka jūs šeit tiekat laipni gaidīti."

Un vēl Mihaels ir pamanījis, ka Latvijā jaunā paaudze lieliski runā angļu valodā, ka jahtu ostās rosās mazie "optimisti" un šeit var piedzīvot saikni ar dabu. ■

Arnis Uzkalns: “Esmu daļa no komandas”

Kapteinis Arnis Uzkalns ir Vidzemes krasta puisis – tepat Kuivižos un Ainažos ir viņa dzimtas šūpulis, un arī paša māja atrodas visnotaļ enerģētiskā vietā – lai tiktu līdz jūrai, ir jāmēro ceļš gar veco jūrnieku kapiem, kur “zem zilām atraitnītēm” guļ Ainažu izcilības – tālbraucēji kapteiņi.

Jūrnieks ceturtajā paaudzē

Doma par jūrā iešanu šai krastā dziļmušajiem nerodas nejauši, te puikas nesalasās dēķu romānus par tālam zemēm un vientuļām salām ar palmu viduci. Arnis Uzkalns ir jūrnieks jau ceturtajā paaudzē, kam senčos bijuši Ainažu slavenās jūrskolas absolventi un “nēģu bendes” uz daudziem zināmā Salacas tača. Arņa vectēvs Ernests Linde skolojies pirmajā Valdemāra jūrskolā Ainažos, mātes tēvs ir ievērojamais Kuivižu zvejnieks Jānis Skuja, kuru 1981. gadā intervēja dzejnieks Jānis Peters, un šo sarunu savā dokumentālajā filmā “Zvejnieks” tvēra režisore Rūta Celma, savukārt mūsdienu Kuivižu zvejnieku dzīvesprieku uzturētājs Andris Skuja ir Arņa onkulis, un tad nu jājaudā – kā var neiet jūrā?! Vecmammās brālis Magnuss Linde ķēra Salacas zutiņus, kamēr mammās brālēns Valdis Ozoliņš bija Arņa pirmais jūrskolotājs Salacgrīvas vidusskolā. Paša tēvs kādreiz gājis Atlantijā, un foto ar Andreju Uzkalnu uz klāja sūtīti no Džordža sēkļa. Vai te vēl ir spēkā jautājums, kāpēc tu ej jūrā? Un nav vajadzīga arī tradicionālā atbilde: “Kas zin’, kāpēc. Laikam esmu laivā dzimis un zem laivas ieņemts.” Redz, ar Arni ir citādi, un tā ir liela veiksmē. Viņa izteiksmīgās acis dzirksti un ik mirkli runā ar mums – kapteinis ir lielisks stāstītājs!

Vēsturiskā prakse uz “Suur Töll”

1991. gada augustā, nedēļu pirms augusta puča Maskavā, toreizējā zvejnieku kopsaimniecība “Brīvais vilnis” atbalstīja šo rindu autora iecerī latviešu kuģniecības vēstures kursu noslēgt ar vasaras praksi uz leģendārā Igaunijas brīvvalsts ledlauža “Suur Töll” Tallinā. Arnis ir kopā ar klasesbiedriem Aleksandru Golovinu, Ivo Loginu, Mairi Misiņu, Normundu Vilkausu, Aigaru Kociņu un Arni Vilderu uz kuģa, kurš,

pārcietis karus un okupācijas, tagad atgriezies Tallinas Jūras muzeja īpašumā. Pa dienu – rūsas beršana uz klāja, tā krāsošana ar svina mīnīti, vakaros – lekcijas un ekskursijas, naktīs – arī “Peetri Pizza” iepretim izcilajam teātra “Estonia” namam. Katrā ziņā Tallina aizrāva! No Piritas ostas ar muzeja akvalangistu kuteri “Mere” izbraukts Tallinas pievārtē, lūkoti zemūdenes “Lembit” labirinti, bet visam pāri – majestātiskā “Suur Töll” kapteiņa Olafa Vārmas stāvs. Tā tiešām bija īsta vēsture!



Pirmais no labās – kapteinis Arnis Uzkalns.

Kad Salacgrīvas jūrniecības koledžas klašu audzēkņiem paveras iespēja mācības turpināt Latvijas Jūras akadēmijā, Arnis ir Rīgā, bet jaunības dullumā atgriežas Salacgrīvā, pabeidz koledžklasi un sāk strādāt uz “Virsaiša”. Seko dienests Latvijas Jūras spēkos Liepājā, kas pievelk vai ik uz soļa. Pēc atgriešanās Salacgrīvā tiek stūrēts velkonis “Milzis”, līdz jaunais jūrnieks nonāk zvejnieku paraugkuģī “Trollis”, kur jau priekšā Jānis Krūmiņš un citi pieredzējuši zvejnieki. Taču tā pa istam ķert reņģes Arnis iemācījies uz “Baltikas”, kuru komandējis kapteinis Juris Skuja.

Vislabāk gan tagad prātā pirmā prakse uz “Vāverastes” pie kapteiņa Kārļa Gērķa. Pēc 27 stundām jūrā vēl mājās zeme līgojusies zem kājām un tai šūpots līdz. Tomēr tādi jūrskolotāji kā Jānis Grāvītis, Valdis Ozoliņš, audzinātājs Eduards Pīle puīšiem ielika tik stingrus dzīves un aroda pamatus, ka viņi droši un pārliecinoši izauga par vīriem.

12 veči 50 metros

Kad vērienīgi tika atzīmēta jaunās tūkstošgades sākšanās, Arnis 2000. gada vasarā devās pasaules jūru un okeānu plašumos. Un atkal sāka kā matrozis uz “Bergesen” gāzvedējiem, līdz izauga par stūrmāni, un tā piecus gadus. Tad pārmaiņu vēji viņu aizpūš līdz naftas platformu apgādes un apsardzes kuģim Ziemeļjūrā, kas palīdz saplānot savu dzīvi vismaz pusgadu uz priekšu – četras nedēļas jūrā un četras krastā. Tas der! Tā viņi, 12 veči, uz 50 metru kuģa šūpojas Ziemeļjūras vilņos Arņa tiešā virsvadībā – viņš ir kapteinis. “Ja jautājums neskar kuģa drošību, komandas drošību un kompānijas intereses, tad es esmu daļa no komandas,” savu demokrātijas mērauklu pozicionē kapteinis. “Piemēram, ja vairāk nekā puse komandas ir apmierināta ar koka darbu, man nav tiesību tur iejaukties. Es esmu atvērts diskusijām – atnāciet, pierādiet, es jūs uzklausišu!” precizē Arnis.

Ziemeļjūra baltiešiem vienmēr bijusi jūras ceļš uz pasauli (lai atceramies Riharda Valdesa “Jūras vilkus”!), uz plašāku redzējumu un demokrātisku iekārtu iepazīšanu citās valstīs. Jūrniekiem gan Ziemeļjūra saistās ar krietniem pūtiem, un, ja zem tevis ir 40 metru dziļums, tad vilnis bieži vien ir deviņi metri. Arnis savās jūras gaitās ir gan zvejojis, gan ar tankkuģiem šķērsojis Ziemeļjūru, tomēr šoreiz saruna aizvīrās par pašiem jūrniekiem – cik ļoti tie tomēr atšķiras! Uz zvejas kuģiem pārsvarā valda princips “viens par visiem, visi par vienu”, kamēr tirdzniecības flotē katrs pats ir par sevi. Te valda konkurence, karjeras taisīšana, un tu nekad nezini, vai smaids kolēģa sejā ir patiess vai samākslots.

Arnis teic, ka viņa apkalpe ir vienota: “Man pašam patīk komunikācija un

►►► 44. lpp.

▶▶▶ 43. lpp.

kustība. Kad var, metam visi šautriņas vai uzspēlējam kārtis. Krogā "pirmo riņķi" vienmēr savējiem izperku. Tā ir vieglāk strādāt."

Ar bērības garšu mutē

Arnis Uzkalns izbauda gatavošanas prieku: kūpināt, cept, marinēt – tā ir viņa stihija. Ja mājās kādas viesības, viņš klāj galdu, cenšas visu, izņemot saldus, pagatavot pats, ik reizi pārsteigdams ar kaut ko oriģinālu.

"Tā ir bērības garša!" saka kapteinis, aizgūtnēm daloties reņģu cepšanas, brētliņu sāļšanas, nēģu grilēšanas un alņa gaļas vītinašanas noslēpumos. Rudeņos top īpašais "čilli džems", tomātu mērce un grilēti nēģi 250 gramu kārbīņās. 90 bundžas ieliek, un tad jau ziemai pietiks!

"Kad ieej veikalā, grūti nopirkt brētliņas garšvielu sāļjumā. Kas zina, vai ir svaigas?"

Kūpināto zivju receptes nāk no vec-tēva ("Vectēva standarts"), bet nēģu gatavošanas māka no Magnusa Lindes (tikai viņš tā pa istam prata zutiņus cept!). Arnis pats gatavo arī šprotes – nokūpina, galvas un asies nost, un ja vēl reņģe trāpās ar ikriem, tad jau esam desmitniekā!

Protams, Arņa vaļasprieku liste nebūt nav tik īsa. Savulaik viņš spēlēja saksofonu un dziedāja (ansamblī paši nosaukuši par "Elektriskajiem dibeniem"). Ir pat nospēlētas vienas kāzas. Vēl mazāk zināma kapteiņa aizraušanās ir dzejošana. Arnim patīk Dreslera stils: "Dzejai ir jābūt ritmā un ar atskaņām. Ja dzejoli tas nav, tad tas nav priekš manis. Standarts ir Valdis Artavs."

Kad meita Salacgrīvas vidusskolas 95 gadu jubilejā no skatuves deklamējusi tēva dzejoli "Sarkangalvīte XXI gadsimtā", Arnis ierāvēs krēslā dziļāk. Pašam tīk runāt vārsmas draugu kompānijās, bet ne no skatuves, tad klāt ir lampu drudzis.

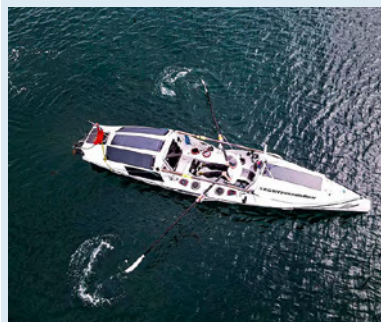
Šķiet, radišanas process nekad Arni nav pametis. Uz kuģa komandtiltiņa stāv jūrnieku dzimtas turpinātājs, kam tuva jūra, prasme gatavot un iepriecināt citus, māka spēlēt un izteikt dvēseles noskaņas dzejā, jo viņš ir kapteinis! ■

Gints Šimanis

Vienatnē pāri Atlantijas okeānam

Pāri Atlantijas okeānam no Ziemeļamerikas uz Eiropu

Deivs Bells ir pirmais cilvēks, kuram vienatnē ar airu laivu ir izdevies šķērsot Atlantijas okeānu no Ziemeļamerikas uz Eiropu, kas ir ārkārtīgi bīstams maršruts, ņemot vērā aukstumu, mainīgos laika apstākļus un spēcīgās straumes. Trīs tūkstošus jūras jūdžu viņš pievarēja 119 dienās un slikto laika apstākļu dēļ ieradās Ņūlinā (Kornvola), nevis Felmutā, kā bija paredzējis. Pēdējās 40 stundas Bells bija airējis bez apstājas, un pasākuma organizatori atzina, ka pēdējās pāris dienas slikto laika apstākļu dēļ bijušas visai satraucošas.



Pēc ierašanās ostā Bells nozvērējās, ka nekad vairs nedarīs neko bīstamu, un savu atgriešanos nosvinēja ar tasi kafijas un makaroniem ar vistu. Kā atzina kuģotājs, viss, ko cilvēks jūt atklātā okeānā, ir ārkārtīgi sakāpināts. "Kad okeāns bija mierīgs, visapkārt valdīja tāds klusums, kādu nekad agrāk nebiju piedzīvojis, un es jutos vienkārši neizskaidrojami laimīgs," sacīja Bells. "Taču bija arī citādi laika apstākļi, kad spēcīgā vēja un straumju simbioze mani gandrīz uztrieca virsū klintīm. Kad gaidīju pirmo vētru, man nebija ne jausmas, ko tā izdarīs ar mani un manu laivu. Atlika tikai pajauties uz likteņa labvēlību. Esmu pavadījis četrus mēnešus vienatnē, un tas man ir bijis dziļi personisks piedzīvojums un pārbaudījums."

Bells airēja vidēji 12 stundas dienā, bet nakts pārlaida savā mazajā kajītē. Ceļā viņš sastapās ar delfīniem, vaļiem, zobenzivīm un indīgajām medūzām. Laiva bija aprīkota ar saules paneļiem, radio un satelīta iekārtām, laika monitoringa un ūdens attīrīšanas sistēmām.

Līdz šim notikuši vismaz 60 mēģinājumi pieveikt šo maršrutu, taču visi tie beigušies neveiksmīgi.

Frenks Rotvels 70 gadu vecumā šķērs Atlantijas okeānu

2020. gada 12. decembrī Frenks Rotvels devās pāri Atlantijas okeānam no Gomeras Kanāriju salās uz Antigvu un kļuva par vecāko vīru, kurš vienatnē pievarējis šo maršrutu. Viņa brauciens beidzās 2021. gada 5. februārī, tas ilga 56 dienas 2 stundas un 41 minūti un tika pabeigts desmit dienas pirms paredzētā laika. Brauciena mērķis bija iegūt labdarībai vismaz vienu miljonu sterliņu mārciņu Alcheimera slimības pētniecībai Apvienotajā Karalistē, ko Frenkam izdevās paveikt ar uzviju. ■

Akmeņraga bākai – 100

Lai no šosejas, kas savieno Ventspili ar Liepāju, nokļūtu līdz vientuļajam Akmeņragam, jāmēro apmēram 10 kilometru pa grantētu meža ceļu. Šajos kilometros samanāma tik viena lauku saimniecība meža ielokā netālu no ceļa. Citādi – tikai priežu meži līdz pat maģiskajam brīdim, kad jūsu skatienam pēkšņi paveras staltais un varens sarkanbrūnais bākas tornis. Ja uzkāpsiet augšā pa riņķveida kāpnēm un iziesiet uz bākas galerijas blakus laternai, jums pavērsies plaši skati uz Kurzemes mežiem un liedagu tālu uz abām pusēm. Un pat ja lejā būs mierīgs laiks un vēju nejutīsiet, bākas torņa augstumos tas, brāzdamies pāri Dižjūras tālēm, kārtīgi jūs sapurinās un izvilks cauri līdz kaulam pat karstā vasaras dienā. Ja pavērs skatienu vēl nedaudz augšup, tad ieraugāms sens vēja rādītājs ar gada skaitli – 1921. Toreiz bākas tornis tika atjaunots un tā iekārtas savestas kārtībā pēc Pirmā pasaules kara postījumiem.

Viļa Veldres pēdās ejot

Īsi pirms Otrā pasaules kara žurnālists un rakstnieks Vilis Veldre, apstaigājot visu Latvijas piekrasti, paviesojās arī šajā pusē. Viņam tā šķita visai nomaļa un vientuļa vieta. Kāds satikts zvejnieks un zemnieks vienlaikus stāsta par ieceri pie bākas būvēt akmeņu molu jūras mēslu ķeršanai. Tie nepieciešami liesās piekrastes zemes stiprināšanai labākas kartupeļu ražas izaudzēšanai. Tad labāk augšot arī viss pārējais, kas zemē ielikts ražas iegūšanai. Par jūras mēslu ķeršanu runā ne tikai Sroču māju saimnieks, bet arī bākas uzraugs Kirsšteins. Pēc viņa teiktā, ar 100 metru garu akmeņu molu būtu pietiekami. Ar zivīm gan esot pašvaki, jo kaut cik labs ceļš esot tik uz Ziemeļpusē, bet uz Pāvilostu, kur varbūt būtu zivju pircēji, ceļš esot tik smilšains un neizbraucams, ka ratu riteņi iegrimstot teju līdz pašai augšai.

Šajos laikos ceļš uz Pāvilostas pusi beidzot sataisīts. Tas notika pirms gadiem pieciem vai sešiem. Tagad pat tūristu autobuss, uzmanīgi braukdam, var laimīgi nokļūt līdz pat pašai bākai. Sroču māju vietu man elektroniskās interneta kartes neuzrāda. Iespējams, ka vainīgs Otrais pasaules karš, kurš daudzas iekoptas lauku sētas lēma nebūtbai. Padomju laikos blakus bākai bija robežsargu daļa, bet nedaudz uz ziemeļiem mežā – lielgabalu pozīcijas. Arī šīs vietas krūmājs un mežs



pamazām pārņem savā ziņā, tās ir izzūdošas sava laikmeta liecības. Iecerētais akmeņu mols arī palika neuzbūvēts, bet bāka un bīstamais rags jūrā joprojām ir savā vietā. Tāpēc mūsu stāstam noteikti būs turpinājums!

Bīstamā vieta un avarējušie kuģi

Šajā vietā jūrā stiepjas garš akmeņains rags, dažādos rakstos minēts atšķirīgs tā garums – no pieciem līdz pat astoņiem kilometriem. Zvejnieki te likuši ūdas un veduši krastā brangus doršu jeb mencu lomas.

Tie senie laiki, kad spēkā bijušas *krasta tiesības* un vietējie iedzīvotāji

varējuši savā īpašumā paturēt visu, ko jūra skalojusi krastā, bijuši īpaši. Saglabājušies nostāsti par to, ka kāds vietējais saimnieks tumsā gar krastu vadājis zirgu ar sapītām kājām un vējlukturi, lai jūrā esoša buru kuģa stūrmanis domātu, ka te droša kuģošana. Reizēm šādu nedroši ejošu zirgu pat aprikojuši ar sarkanu un zaļu lukturi, lai imitētu kuģa bortu ugunis. Tā šeit mānījuši kuģus uz viltīgā raga zemūdens akmeņiem, lai tie strandētu un krastā nonāktu preces no kravas rūmēm. Kāds nostāsts vēsta par vētrainu nakti, kad kādās mājās ļaudis pulcējušies uz dievlūgšanu, ko pēkšņi pārtraucis ieskrējis vīrs, kurš ziņojis par strandējušu kuģi. Lūgšana tikusi ātri pārtraukta ar pateicību Dievam un vēl lūgumu, lai uz kuģa būtu gana daudz labu mantu, kuras tiktu izskalotas krastā. Visi naski lekuši kājās un metušies uz krastu lūkot gaidāmo laupījumu. Tā raksta vietējo notikumu pētnieks Gaidis Šneiders.

Par traģiskajām vētru naktīm agrāk liecinājušas krastā izskalotas ozolkoka plankas ar kuģu nosaukumiem – "Andromeda", "Alice", "Nep-tuns", "Marija", "Karalis", "Valde-mars". Pilnu Akmeņragā dažādos apstākļos bojā gājušo kuģu sarakstu gan neviens līdz šim nav stādījis. Tas būtu visai grūts uzdevums, jo kurš gan tagad spētu apzināt visus kuģus, kas te grimuši kopš vikingu vai pat vēl daudz agrākiem laikiem.

►►► 46. lpp.

►►► 45. lpp.

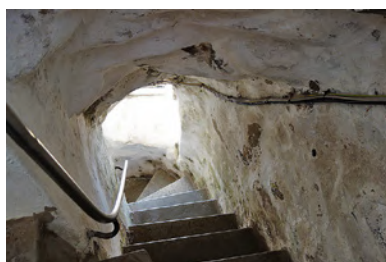
Tomēr kāds veikls un zinātkārs pēdzinis saskaitījis, ka te pie raga bojā gājuši astoņpadsmit burinieki un tvaikoņi. Droši vien reālais skaitlis ir krietni vien lielāks un paliks mums nezināms.

Šādas tādas ziņas par šajā bīstamajā vietā bojā gājušiem kuģiem tomēr ir atrodamas rakstos un senajā periodikā. 1710. gadā Mārtiņos te beidzies korvetes "Moskva" mūžs. 1908. gada rudenī ceļā uz Liepājas ostu biezā miglā uz raga uzsēdies cariskās Krievijas kreiseris "Oļeg". Glābšanas darbi ilguši veselu nedēļu, līdz beigu beigās izdevies ar spēcīga velkoņa palīdzību karakuģi veiksmīgi nodabūt nost no viltīgā raga skāvieniem. 1923. gadā šeit uz sēkļa uzsēdās slavenais tvaikonis "Saratov", kas bija atdots Krievijai un atradās ceļā uz Liepājas ostu, bet kuģoja pārāk tuvu krastam. Tas pats "Saratov", uz kura Liepājā savulaik īsu brīdi patvērās K. Ulmaņa vadītā Latvijas Pagaidu valdība.

1924. gada septembrī ārkārtīgi spēcīgā vētrā Akmeņraga ūdeņos iet bojā zviedru motorburinieks "Edit", kas izgājis no Liepājas ostas ar kravu Somijai. Spītējot milzīgajiem vilņiem, bākas sargi M. Gutmans un A. Baumans dodas jūrā ar laivu glābt bojā ejošā kuģa jūrniekus. Ar trešo piegājienu tas izdodas, un jūrnieki tiek laimīgi nogādāti krastā. Tādu ziņu mēs varam atrast tā laika hronikās un ziņu lentēs.

Kad seno *krasta tiesību* laiks bija aizgājis pagātnē, šeit pie raga tiek izveidota īpaša trauksmes komanda ar laivu, kura dodas palīgā briesmās nonākušiem kuģiem, un tā tiek glābtas daudzas dzīvības. Tādos gadījumos tika skandināts īpašs trauksmes zvans, vēlākos laikos ar roku griežama sirēna, un vietējie vīri steidza palīgā briesmās nonākušajiem.

Vēl gan jāpiemin kāds patiesi baiss notikums, ko Otrā pasaules kara laikā 1942. gadā piedzīvo zveju laivas "Kūrs" vīri. Tie izgājuši jūrā zvejojot mencas un netālu no laivas pamanījuši zemūdenes periskopu. Tā bijusi padomju zemūdene S-12, kura turpat zvejnieku acu priekšā torpedējusi vācu transportkuģi "Sabine Hovald", kurš vedis munīciju. Vācu kara es-kortkuģi sākuši mest dziļumbumbas



zemūdenes iznīcināšanai, sākusies pamatīga šaušana un bumbošana, un tam visam pa vidu zvejas laiva ar vietējiem zvejniekiem, kuri tomēr pēc liela izbīļa un nāves briesmām laimīgi tikuši krastā. Palikuši tik bez tīkliem un bez zivīm. Toties dzīvi! Scenārijs īstam mūsdienu kinotrillerim ar laimīgām beigām.

Par gaismu krastā

Pirmā gaisma krastā, kas brīdinājusi par bīstamo vietu, šeit ierīkota 1879. gadā. Krievu armijas hidrogrāfijas virsnieki uzslējuši augstu mastu, pie kura tumšajā laikā augšā uzvilks pamatīgs vējlukturis. Par gaismas degšanu ik nakti atbildīgs bijis vietējais zemnieks ar latvisku cilmi – Jānis Baums. Tajos laikos viņš saukts par bākas sargu. 1889. gadā masts nomainīts ar sešstūrveida koka torni. 28 metru augstumā jau darbojās rotējošs petrolejas lukturis. 1911. gadā necilo koka torni nomainīja ar kārtīgu ķieģeļu būvi 32 metru augstumā un tur uzstādīja tobrīd visur plaši lietoto acetilēna gāzes gaismas aparātu. To nopirka Lielbritānijā, un tas jau no bīstamā krasta raidīja jūras tālumā modernu zibšņu gaismu. Tiesa, jaunajai modernajai

bākai nebija lemts ilgs mūžs. Sākās Pirmā pasaules karš, un bākas bija īpaši objekti, ko pretinieki centās iznīcināt, lai traucētu kuģošanu. 1914. gada augustā vācu ķeizariskās kara flotes kreiseri "Magdeburg" un "Augsburg" apšāuda bāku, taču jūtamus postījumus tai nenodara. Bāku pēc pusgada pavasarī sagrauj vācu mīnu kuģis "Arcon". Acimredzot tā artilēristiem ir pamatīgāka kaujas pieredze vai precīzāka acs. Tiesa, pašiem vāciešiem nākas nu krastā celt koka pagaidu torni, lai bīstamo vietu tomēr kaut kā iezīmētu savas kara flotes vajadzībām.

Bākas pēckara atjaunošana sākas 1920. gadā. Tornis tiek pabeigts 1921. gada augustā. Tā būvei izmantoti gan sagrāutās bākas ķieģeļi, gan vesti jauni no pašas Rīgas. Tiek atjaunota dzīvojamā apbūve, un sīkākī labiekārtošanas darbi turpinās līdz pat 1924. gadam, bet koka pagaidu bāka nostāv līdz 1927. gadam. Bākas gaismas iekārtu aprīko ar gāzes aparātu, taču nu jau tiek izmantota modernā Freneja lēcu sistēma un zibšņi ir spožāki un daudz tālāk šķel naksnīgo tumsu. Bākas darbības uzraudzību uztic krastā esošam tālbraucējam kapteinim Jēkabam Krastam.

Vēl jāpiezīmē, ka 1927. gadā, lai kuģošanu šajā vietā padarītu vēl drošāku, Zviedrijā tiek nopirkta jauna miglas sirēna, kas tiek darbināta ar jaudīgu dīzeļmotoru. Sirēnas balsij jābūt dzirdamai 12 jūras jūdzes tālu. Varam tikai iedomāties šāda agregāta rēcienu, tam cieši blakus esot! Jaunā sirēna nomaina veco, ar roku

darbināmo, to uzstāda 1923. gadā un darbina tik tad, kad tuvumā samanāms kāds kuģis jūrā.

Otro pasaules karu bāka pārdzīvo veiksmīgi, to neviens neapšauda un nemēģina sagraut. Pēckara gados bākas tornis tiek vairākkārt pielabots un tam veic nepieciešamos saglabāšanas un profilakses remontdarbus. Vairākas reizes modernizēta arī gaismas iekārta, jaunākā, tagad uzstādītā, ārēji atgādina nelielu cit-planētiešu kosmosa kuģi. Ar modernām LED tehnoloģijām aprīkotā gaismas sistēma esot droša un ļoti ekonomiska, acīmredzot Frenela sarežģīto daudzlēcņu sistēmu laiks aizgājis vēsturē. Bāku aprīkojums mainās līdzī laikam.

Kad augšup pieveikti 126 pakāpieni un esam sasnieguši torņa virsotni pie bākas laternas, ir laiks atvilkt elpu un paraudzīties tālēs. Skats no augšas ir skaists visos gadalaikos, kad vien bāka pieejama tūristu apskatei. Ja laimējas, tālumā būs redzams kāds kuģis, ejot uz Liepājas vai Ventspils ostu. Cilvēki jūrmalā izskatīsies sīki kā skudriņas. Tur lejā, gar jūras malu staigājot, atrodami gan palieli dzintara gabali, gan divaiņas formas un krāsas akmeņi, jābūt tikai gana acīgam un pacietīgam. Bākas saimniece un uzraudze Tatjana Vešņakova, kura te nostrādājusi vairākus gadu desmitus, ir savākusi skaistu un lielu no jūras izskalotu dabas brīnumu kolekciju.

Pirms 100 gadiem, kad atjaunoja karā sagrauto bākas torni, aprītē vēl bija vietas senais nosaukums – Steinort. “Mēs gājām no Steinort uz Pāvilost,” sacīja zvejnieki. Tagad Akmeņraga senais nosaukums jau izgaiss no ļaužu atmiņas, tikai bāka joprojām rāda bīstamo vietu jūrā, kur bojā gājuši gan burukuģi, gan tvaikoņi, gan motorkuģi un dažāda laba zvejnieku laiva... Bāka sasien pagātni un tagadni kopā vienā lielā un pamatīgā jūrnieku mežglā. Tādā raupjā, ar jūras smaržu, skarbu spēku un smagumu. Un gan jau bākas tornis turpinās spītēt jūras varenajiem vējiem un uzrādīt kuģu stūrmaņiem un kapteiņiem bīstamo vietu Kurzemes krastā arī nākamajos 100 gados. Aizbrauciet un izbaudiet to visu savās sajūtās paši! ■

Normunda Smāļinska teksts un foto

Svarīgākais ir pats darbošanās process

Valentīna un Andris Renckulbergi māju nopirka pirms 16 gadiem. Andris smejas, ka īpašumu apskatīt esot ieradusies ziemā, kad viss bijis smuki apsnidzis, turklāt dienakts tumšajā laikā, kad īsti nav bijis redzams ne visur valdošais “bardaks”, ne tas, kādā stāvoklī māja bijusi. Valentīna piebilst, ka pirms pārdošanas māja tikusi izīrēta un īrniekiem acīmredzot neesot rūpējies, kas ar to notiks pēc viņiem. Taču jaunaļiem saimniekiem iepatikusies tieši vieta, tā šķitusi daudz svarīgāka par pašu māju.



Andrim un Valentīnai ir pašiem sava bāka.

Paziņas gan teikuši: vai jūs traki? Ko jūs darāt?! Renckulbergi tikko bija pabeiguši dzīvokļa eiroremontu, nu tik vajadzējis dzīvot un priecāties, bet nē, tā vietā iegādājušies gandrīz vai graustu!

“Mēs pirms tam jau bijām izremontējuši trīs dzīvokļus, tādēļ šajā jomā jutāmies ļoti pieredzējuši. Naudas gan bija tik, cik nu bija. Gadiem turpinājās tā, ka saņemam algu, kaut ko varam nopirkt un izdarīt. Tajā ziemā, kad māju nopirkām, jūra aizsala, Andrim nebija darba, un viņš katru rītu pusastogos nāca uz



Valentīnas un Andra māja.

māju kā uz darbu. Ievācāmies tieši pa Jūrļiem, apdzīvojama faktiski bija viena istabiņa, visu pārējo pamazām vien turpinājām remontēt un atjaunot,” atceras Valentīna. Var teikt, ka māja pārbūvēta pat pa diviem lāļiem, jo pirmajā piegājienā daudz kas taisīts pēc principa, lai tik ātrāk varētu sākt lietot.

Andris lepojas, ka tikai jumtu likuši un apkuri ierīkojuši meistari, visu pārējo Renckulbergi darījuši paši savām rokām. Finansiāli palīdzējuši meita, kas dzīvo un strādā Anglijā.

“Nu jau gadus piecus sešus nodarbojamies tikai ar skaistumkopšanu. Kad jūrā ir liegums, Andris vienmēr izdomā un uzbūvē kaut ko jaunu. Tā mums tapis gan kuģītis manām puķēm, gan bāciņa, jauna sēta un vārti. Radi jautā, kad mēs reiz rīmsimies. Mums ir dekoratīvs dīķītis. Šovasar Andris ņemās to pārveidot. Viņš izdomāja, ka dīķim vajadzīga kaskāde, un prasa man, vai tā būs labi? Bet

►►► 48. lpp.

▶▶▶ 47. lpp.

man jau šķiet, ka arī bez kaskādes bija ļoti labi. Taču saprotu, ka Andrim tas ir vajadzīgs, viņam svarīgs pats darbošanās process, turklāt tas sagādā prieku mums abi. Patiesībā mēs viens otru papildinām. Andra valstība ir arī mūsu sakņu dārzs, kas atrodas aiz pārbūvētā malkas šķūņa, tur viņam vienmēr laba raža, turklāt arī tur var izdomāt un izveidot kaut ko jaunu. Piemēram, gurķi viņam aug piramīdās, un gurķiem tas ļoti patīk!" stāsta Valentīna.

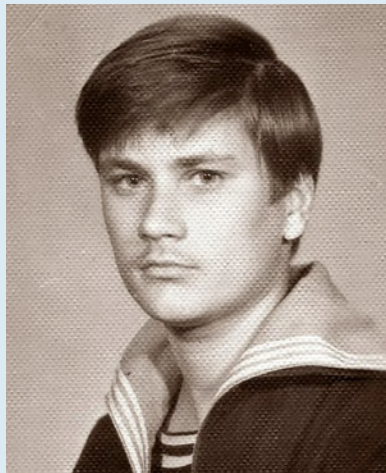
Arī jau pieminētais malkas šķūnis ir pārbūvēts, tā otrajā stāvā izbūvētas mājīgas telpas viesu uzņemšanai – ar kļušu cerību, ka varbūt meitas ģimene kādreiz varētu atgriezties uz palikšanu Latvijā.

Turpat blakus Renckulbergu īpašumam atrodas parks. Arī mājai tuvākā parka daļa ir sakopta un iekārtota tā, lai prieks pašiem un citiem. "Kādreiz tur bija zāle pāri galvai, mēs sākām sakopt, teicām, lai čūskas un ērces neliel pagalmā," saka Andris.

Savulaik Rojas domei bijusi tradīcija uz Jāņiem godināt savus čaklākos un rūpīgākos māju saimniekus, un reiz arī Renckulbergi saņēmuši balvu kā sakoptākās sētas īpašnieki. Valentīna gan atzīst, tas esot noticis tad, kad pašiem šķitis, ka vēl jau galīgi nekas nav izdarīts. Taču laikam jau vērtētāji bijuši citās domās.

Andris Rojā ir ienācējs – pēc Liepājas jūrskolas beigšanas strādājis zvejnieku kolhozā "Banga" un ieskatījies Rojas meitenē Valentīnā. Kāda divaina sagādīšanās – viņi abi dzimuši vienā dienā, tikai Andris ir gadu vecāks.

"Pats esmu no Vandzenes, mans krusttēvs ir no Mērsraga, no turienes arī saistība ar jūru. Taču liels nopelns tam, ka aizgāju mācīties uz jūrskolu, bija "Bangas" kadru daļas vadītājam. Viņš braukāja pa skolām, aģitēja lauku puikas, pat veda uz Liepāju rādīt jūrskolu. Tolaik jau jūrskolā bija kārtība kā armijā, bet man patika, ka ir formas! Tā kā krievu valodu tolaik vispār nepratu, no sākuma nebija viegli. "Banga" maksāja stipendijas, pēc tam vismaz divi gadi bija kolhozā jāatstrādā. Sākumā strādāju uz riņķvadu kuģiem, tad nāca pirmie STM.



Andris Liepājas jūrskolā, 1979.gads.



Zvejas traleris "Kursa", uz kura Andris bija stūrmanis.



Katos Zvejnieku svētkos Andris vāra savu leģendāro lašu zupu.



Andrim un Valentīnai ļoti patīk ceļot – atpūtā kopā ar meitas ģimeni.

Esmu bijis deviņpadsmit Atlantijas reisos – Angolā, Āfrikas rietumu piekrastē, pie Kanādas. Jau otrajā reisā tiku par stūrmani. Pēc "Bangas" bija "Kursa", bet 1991. gadā kuģus sāka pārdot, tad atnācu strādāt uz līci, uz mazajiem zvejas kuģiem. Tagad esmu kapteinis zvejnieku saimniecībā "Merkur", par sevi stāsta Andris.

"Andris tagad smejas, ka esot vietējais traktorists – no rīta uz darbu, vakarā mājās. Protams, tas ir labi, var atrast vairāk laika vaļaspriekam. Mājas un dārza labiekārtošana nav Andra vienīgais talants, viņš ir arī prasmīgs ēst gatavotājs. Kad meita devās uz Rīgu mācīties, viņš teica, ka iemācīs viņai pareizi taisīt mērci, citādi kopmītnē būs kauns, ka nemāk. Meita pēc tam tētim teica lielu paldies, viņa esot kopmītnē vienīgā, kas to prot!" atceras Valentīna.

Andrim ļoti patīkot cept raušus un plātsmaizes. Kūkas gan ne, tās esot Valentīnas pārziņā. Bet katru gadu Zvejnieku svētkos ciemos sabraucot visi radi, un tad lielākā atrakcija esot Andra uz ugunsкура vārītā lašu un dārzeņu zupa. Pat krustmeita, kura zivis vispār neēdot, no Andra lašu zupas nespējot atteikties.

Vēl viens Renckulbergu vaļasprieks ir ceļošana. "Kad gāju Atlantijas reisos, starp reisiem mēnesiens bija brīvs. Sākām ar laivu braucienu pa Abavas upi, tas ļoti iepatikās, tāpēc turpinājām pa citām upēm. Kad tālējūras braukšana beidzās, sākām irēt kempus un braukāt pa Eiropas valstīm. Mums ir sava kompānija, braucām kopā ar krustdēla ģimeni, ar Valentīnas māsu, kura precējusies ar manu kursa biedru, ar kuru iepazinās mūsu kāzās," tā Andris.

Nu jau arī kempu laiks palicis aiz muguras, tagad Valentīna un Andris biežāk dodas tūrisma firmu organizētos braucienos. Valentīna gan piebilst, ka kempiem bijušas savas priekšrocības: ar lidmašīnu gan var nokļūt ātrāk un tālāk, taču daudz kas no citu zemju skaistuma paliekot neredzēts. Mājās esot, Andris un Valentīna sākuši nūjot, izstrādājuši savu maršrutu, kas jānoiet.

Ciemojoties pie Renckulbergiem, nevar nesajust viņu pozitīvo enerģiju un dzīvesprieku, ar ko viņi uzlādē paši sevi un arī apkārtējos. ■

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

ARODBIEDRĪBA AIZSARGĀ JŪRNIKU TIESĪBAS

Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības 2. kongress, kas notika 2001. gadā, par turpmākās darbības programmu noteica jūrnieku darba noteikumu pilnveidošanu un sociālās aizsardzības uzlabošanu.

Jau pirmie desmit darbības gadi apliecināja LTFJA profesionālo rīcību, aizstāvēt jūrnieku tiesības, tāpēc ar katru nākamo gadu ievērojami pieauga arodbiedrības autoritāte jūrnieku vidū. Strīdu risināšanā starp darba ņēmējiem un darba devējiem nācās izmantot pat tādu metodi kā streiks. Aizstāvēt arodbiedrības biedru darba tiesības un intereses, vairākkārt tika organizēti kuģu apkalpju streiki un negodprātīgu kuģu īpašnieku kuģiem uzlikts arests.

2000. gada sākumā arodbiedrība organizēja vairākus streikus Igaunijā, Paldiski ostā, kur kuģu "A. Uvarov", "Līgatne" un "Vega" apkalpes nesaņēma algu. Arodbiedrības izlēmīgās un neatlaidīgās rīcības rezultātā jūrniekiem alga tika izmaksāta.

Arī turpmāk arodbiedrība saņēma lūgumus gan no Latvijas, gan ārvalstu jūrniekiem aizsargāt viņu darba tiesības. Pēc arodbiedrības iniciēta kuģa "Manya" aresta jūrniekiem samaksājas algu 145 tūkstošu ASV dolāru apmērā, bet pašu kuģis pārdeva izsolē.

Lielu rezonansi sabiedrībā izraisīja streiki uz tādiem kuģiem kā "Rāzna", "Taganroga", "Linda", "Arzu Express" un citi, bet 2001. gadā arodbiedrībai pirmo reizi nācās palīdzēt Latvijas jūrniekiem atgriezties mājās no ārzemēs pamestā kuģa "Victor".

2005. gadā arodbiedrībai nākas aizstāvēt AS "Rīgas jūras līnijas" piederošā kuģa "Baltic Kristina" 136 apkalpes locekļu darba tiesības.

Gadījumos, kad Latvijas jūrniekiem nācies saskarties ar pirātu uzbrukumiem, arodbiedrība cietušajiem sniegusi nepieciešamo atbalstu un palīdzību. Piemēram, jūrnieki, kas strādāja uz "FSPO Berge Okoloba", atgriežoties no pirātu gūsta, saņēma rehabilitāciju un psiholoģisko palīdzību.

Bez uzmanības nepaliek arī gadījumi, kad jūrniekiem izvirza apsūdzības un viņi tiek pakļauti kriminālatbildībai. Piemēram, ar arodbiedrības palīdzību no Nigērijas cietuma atbrīvoja arodbiedrības biedru vecāko mehāniķi, kurš bija apcietināts un tur atradās nelikumīgi.

2006. gadā arodbiedrība aktīvi piedalījās Starptautiskās Darba organizācijas Konvencijas par darbu jūrniecībā (MLC 2006) pieņemšanā.



Vienotībā ir spēks!