

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

**LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2008**

RĪGA 2009

Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone

Redaktore

Anita Freiberga

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, H. Apoga, A. Kukemilka, S. Ivančenko, S. Kočānes foto, kā arī foto no Ministru kabineta, Valsts prezidenta kancelejas Preses dienesta, Satiksmes ministrijas, „Latvijas kuģniecības”, Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja, Rīgas brīvostas pārvaldes, Ventspils brīvostas pārvaldes, Liepājas ostas pārvaldes, Salacgrīvas ostas pārvaldes, Mērsraga ostas pārvaldes, Pāvilostas ostas pārvaldes, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras spēku, jahtas „Anita”, LU Preses centra un izdevuma „Jūras Vēstis” arhīva.

Rakstos izmantota ES, EK, Satiksmes ministrijas, aģentūras LETA, BNS, „Diena”, „Neatkarīgā Rīta Avīze”, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrmieks”, laikrakstu „Vides Vēstis”, „Kurzemes Vārds”, „Auseklis”, portālu „Viss liepājniekiem”, „Ventspils aktuāli” informācija. Rakstus, kuros nav norādīts autors, sagatavojuši Anita Freiberga.

Makets sagatavots SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrnieceības savienība

Ko mēs vēstītu nākamajām paaudzēm?

Gribu parunāt par patriotismu.

Piekrītu, ka ikdienā par patriotismu nedomājam un nemitīgi nevaram sevī uzturēt šīs izjūtas. Bet iedomājieties, ka šodien nav parasta diena. Šodien tā ir Ipaša. Nu, kaut vai tāda, kāda tā bija 2008. gada 18. novembrī.

Vai jūs jūtaties piederīgs savai valstij? Vai jums rūp tās nākotne? Vai esat gatavs strādāt tās labā? Vai esat lepns par savu Latviju? Vai vēlaties, lai jūsu bērni un mazbērni dzīvotu un strādātu tieši šeit, šajā nelielajā pasaules stūrītī pie Baltijas jūras? Vai, atgriežoties mājās, jūs jūtaties laimīgs?

Ja uz šiem jautājumiem varat atbildēt piekrītoši, tad laikam jau ar patriotismu jums viss ir kārtībā. Tomēr patiesi patrioti mēs esam tad, ja mūsu sirdsapziņa ir tīra. Ģimenes un valsts priekšā. Vienkārša patiesība, vai ne? Bet tā uz mūžīgiem laikiem tiek ierakstīta vēsturē.

Anita Freiberga,
„Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” redaktore



Brauksim, latvji, jūriņā!

Olafs Gūtmanis

Kur tie laiki! Svešas ostas
Vēl kā raibs gar acīm zib.
Iemānīt pie sevīs dzelmē
Vāravas un nāras grib.

Kur tie laiki! Kur tie laiki!
Kas no jaunības jau šķir.
Koka kuģi, dzelža vīri,
Un aizvien vēl saucam dzird:

„Brauksim, latvji, jūriņā!”
Nu jau nozēģelēts mūžs,
Bet aizvien tās pašas vētras,
Vēl tie paši vēji pūš.

Brauksim, latvji, jūriņā!
Brauksim, latvji, jūriņā!
Vēl tā pati senā atbalss
Selgas baltā augstumā.

Brauksim, latvji, jūriņā!
Brauksim jūriņā!

Brauksim, kamēr buras mastos,
Šalc zem kuģa okeāns.
Dzimtais krasts aiz jūras jūdzēm
Vien pa sapņiem samanāms.

Latvijas valsts proklamēšanas 90. gadadiena



Latvijas valsts proklamēšanas 90. gadadienas svinības aizsākās Cēsīs, novadā, kas izauklējis Latvijas valsts neatkarības simbolus un kur tika izcīnītas Brīvības cīņas. Svinības turpinājās Liepājā – pilsētā, kas no 1919. gada 7. janvāra līdz 7. jūlijam bija Latvijas valsts galvaspilsēta. 15. novembrī svētki norisinājās Jelgavā, 16. novembrī svinības notika Latgales novadā – Rēzeknē, bet 18. novembrī Valsts svētku kulminācija norisinājās Rīgā.

Liepājā risinājušies nozīmīgi vēstures notikumi, kas tieši saistīti ar Latvijas valsts dibināšanu – 1919. gadā Latvijas Pagaidu valdība ar kuģi „Saratov” no Rīgas ieradās Liepājā, kur uzturējās pusgadu un organizēja pretuzbrukumu Pēteru Stučkas valdībai, ar ko sākās lielinieku izdzīšana no Latvijas. Liepāja no 1920. līdz 1940. gadam bija Latvijas svarīgākā osta aiz Rīgas, tur atradās Latvijas jūras kara flotes bāze.

Valsts prezidents Valdis Zatlers Liepājā noskatījās Nacionālo bruņoto spēku un Iekšlietu ministrijas vienību militāro parādi, kurā piedalījās vairāk nekā 400 dalībnieku, un teica svētku uzrunu.

Liepājas Olimpiskajā centrā notika Zigmara Liepiņa Latvijas 90. gadadienai veltītā koncertuzveduma „Kapteiņu stāsti” pirmatskaņojums. Svinības noslēdzās ar svētku salūtu pilsētas centrā.

CITĀTI NO VALDA ZATLERA SVĒTKU UZRUNĀM

VIDZEMĒ

„Vidzemē ir Latvijas augstākais punkts ne tikai ģeogrāfiski. Vidzeme grezno Latviju – ar saviem cilvēkiem, kultūru, uzņēmumiem. Ar dabu. Jo īpaši ar sakoptajām mājām un dārziem. Vidzeme Latviju grezno ar vidzemnieku uzņēmību, gudrību un neatlaidību. Un ir prieks, ka vidzemnieku mērķtiecībai





ir mantinieki. Cēsīs ir vienas no labākajām skolām Latvijā, Valmierā – viena no radošākajām Latvijas augstskolām.”

KURZEMĒ

„Liepāja ir vienīgā pilsēta Latvijā, kurā jūras vējš skrien ātrāk par jebkuru varu un kurā brīvībai ir smarža! Vai tiešām ir vēl kāda pilsēta, kuras vīrus sauc par dzintara latviešiem? Jūs dzīvojat pie jūras, un tās spēks ir jūsos. Tas ir varens spēks, ar kādu jūra triecas molā un kāpās. Tas ir varens spēks, ar kādu kāpas un priedes turas pretī viļņiem. Jūsos, kurzemnieki, ir gan jūras vētraiums, gan priedes sīkstums. Rotaļīgās un asu mēli apveltītās suitu sievas, krāšņie Nīcas un Bārtas tautas tērpi, zvejnieku laivas, kas dodas selgā, liecina par jūsu dzīvesprieku un dzīves sparū.”

ZEMGALE

„Zemgale ir Latvijas maizes klēts. Un varbūt tāpēc, ka Zemgalei ir maizes spēks, tieši jūsu novadā izauguši daudzi mūsu tautā godāti cilvēki. Viens no viņiem – Latvijas pirmais prezidents, pārliecināts demokrāts Jānis Čakste. Jānis Čakste ļoti mīlēja Latviju un ticēja tās nākotnei. Šī tautas ticība un cerība neizdzisa līdz ar valsts neatkarības zaudēšanu 1940. gadā. Šī ticība gadu desmitiem liesmoja sveču liesmās pie Latvijas pirmā prezidenta kapa piemiņkļa. Nekas nespēja salauzt tautas atmiņu un šīs ticības pārmantojamību.”

LATGALE

„Latgalē var pārciest Latvijas bargākās ziemas tikai tāpēc, ka latgaliešiem ir siltākās sirdis Latvijā. Ja man ir vēsi, es dodos uz Latgali, jo zinu, ka Latgale ar savu sirsnību spēj sasildīt visu Latviju. Tikai Latgalē mājā tāds spīts, ticība un spēja pretoties grūtībām un izaicinājumiem.” ■

LEPNUMS

2008. gada 18. novembris. Rīdzinieki un galvaspilsētas viesi ir gandarīti un sajūsmināti par pasākumiem, kas veltīti Latvijas Republikas proklamēšanas 90. gadadienai. Pilsētas centrā pulcējas tūkstošiem iedzīvotāju, viņi izbauda svētku gaisotni, klausās koncertus un priecājas par izgaismoto Rīgu. Valsts svētkus galvaspilsētā apmeklē gan jauni, gan veci, ļaudis no visiem Latvijas novadiem. Daudzviet tiek dalīti Latvijas karodziņi, ar kuriem iedzīvotāji labprāt izrotājas. Cilvēku acīs mirdz aizkustinājuma asaras, klausoties patriotiskas dziesmas, vērojot armijas parādi, piedaloties citos svētku pasākumos. Šī ir mūsu valsts dzimšanas diena, un man ir prieks un gods to svinēt! Mēs jūtamies pacilāti un lepni par savu valsti, lai arī kādi ir tās priekšstāvji, lai arī cik grūtas dienas mums visiem kopā vēl sagaidāmas.

Cilvēki pulcējās pie Brīvības pieminekļa, lai noliektu galvu savas valsts priekšā un dziļi sirdī ieslēgtu cerību par tās turpmāku uzplaukumu un labklājību. 18. novembrī mēs sajūtamies kā savas valsts patrioti.



PATRIOTISMS

60 procenti Latvijas iedzīvotāju uzskata sevi par valsts patriotiem, bet valsts neatkarības apdraudēšanas gadījumā to būtu gatavi aizstāvēt 56% Latvijas iedzīvotāju.

Aptuveni piektā daļa – 21% aptaujāto sevi neuzskata par Latvijas patriotiem, bet 19% par to nav domājuši. Savukārt 14% aptaujāto norādījuši, ka neaizstāvētu savu valsti gadījumā, ja tās neatkarība būtu apdraudēta, bet 30% atzinuši, ka uz šo jautājumu ir grūti atbildēt.



Pētījums arī liecina, ka lielākā daļa Latvijas pilsoņu jūtas cieši saistīti ar Latviju, bet tikai puse aptaujāto nepilsoņu izjūt šo saikni.

Saskaņā ar pētījumu gandrīz visi Latvijas iedzīvotāji svin Jaunā gada iestāšanos, popularitātes ziņā seko Ziemassvētki, Lieldienas

un Jāņi. Vairāk nekā puse Latvijas iedzīvotāju par svētkiem uzskata 8. martu un 54% – Mātes dienu.

Vislielākās atšķirības vērojamas Uzvaras dienas svinēšanas tradīcijās – to svin vairāk nekā puse (63%) nepilsoņu un 4% pilsoņu, taču, aplūkojot šā jaunatājuma atbildes tautību aspektā, jāsecina, ka to visbiežāk svin krievi (54%) un citu tautību pārstāvji (41%), bet tikai 5% latviešu. 20% Latvijas iedzīvotāji svin Jūras svētkus.

Pēc īpašu uzdevumu ministra sabiedrības integrācijas lietās sekretariāta pasūtījuma veiktais pētījums par sabiedrības integrācijas un pilsonības aktuālajiem aspektiem

REFERENDUMS

Referendumā „Par grozījumiem Satversmē” par tiesību došanu iedzīvotājiem rosināt Saeimas atlaišanu balsoja 608 202 vēlētāji jeb aptuveni 40 procenti no balsstiesīgajiem, tādējādi vajadzīgo balsu skaitu neizdevās savākt, jo, lai grozījumi Satversmē iegūtu likuma spēku, tos vajadzēja atbalstīt vairāk nekā pusei balsstiesīgo jeb aptuveni 757 600 vēlētāju.



VIZĪTES

Piedaloties Uzbekistānas un Latvijas biznesa forumā Taškentā, Valsts prezidents Valdis Zatlers puda ieinteresētību veicināt Latvijas transporta infrastruktūras izmantošanu Uzbekistānas preču transportēšanai.

Latvijas infrastruktūras nākotnes attīstības ieceres tiek veidotas saskaņā ar Eirāzijas tranzīta attīstības plāniem. Latvija ir ieinteresēta veicināt savas transporta infrastruktūras izmantošanu Āzijas preču transportēšanai, gan saglabājot jau esošās pozīcija, gan piesaistot aizvien jaunas kravas. Latvijas prezidents arī norādīja uz nepieciešamību tirdzniecības ceļu attīstīšanas un pilnveidošanas nolūkā valstīm vienoties par savstarpēji izdevīgiem nosacījumiem un aicināja uzņēmējus īstenot savus biznesa projektus Latvijā, izmantojot Latviju kā trampliņu savai darbībai citās Eiropas Savienības valstīs un liekot lietā Latvijas partneru pieredzi šo valstu ekonomiskajā un administratīvajā vidē.

PRIEKŠROCĪBAS

Atklājot informatīvo semināru „Latvia Logistic Tour 2008”, satiksmes ministrs Ainārs Šlesers norādīja uz Latvijas izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli, pārdomāto transporta tīklu, trim lielajām ostām ar neaizsalstošu piekrasti, augstiem ES drošības standartiem kravu apstrādes jomā, kā arī dalību Eiropas Savienībā un NATO. Nākotnes plāni, kas ietver jauna lidostas termināla un konteineru ostas izbūvi, kā arī stratēģiski svarīgu autoceļu un dzelzceļa infrastruktūras modernizāciju, padarīs Latviju par vēl nozīmīgāku biznesa vidi gan robežvalstu, gan Austrumu uzņēmējiem.

„Pašreizējā valsts loģistikas politika, ko īsteno Satiksmes ministrija, paredz veidot Latviju kā svarīgu transmodālo transporta koridoru, kas nodrošinās savlaicīgu kravu kustību virzienā uz Eirāziju,” norādīja satiksmes ministra padomnieks Georgs Lansmanis. Seminārā „Latvia Logistic Tour 2008” ar Latvijas ostu, transporta un loģistikas uzņēmumu profilu iepazinās Japānas, Krievijas, Zviedrijas, Nīderlandes un citu valstu kompāniju pārstāvji.

IESPĒJAS

Konferencē „TransRussia 2008” Krievijas transporta un loģistikas speciālisti atzina, ka Krievijas ostu jaudas, neraugoties uz straujo attīstību, ir nepietiekamas, un turpmākajos gados būs nepieciešams izmantot arī Baltijas valsts ostas. Bija patīkami dzirdēt, ka Baltijas valstu ostas ievērojami atšķiras ar augstu kvalitāti kravu apstrādē. Krievijas transporta speciālistu pētījums par situāciju kravu pārvadājumā jomā laika posmā līdz 2030. gadam liecina,

ka Baltijas valstu ostām ir labas izredzes. Īpaši tiek uzsvērtas Latvijas ostu iespējas. Krievijas uzņēmēji uzskata, ka ir svarīgi sadarboties ar vietējiem uzņēmējiem, veidojot mūsdienu prasībām atbilstošas pārkraušanas un uzglabāšanas vietas, kā arī efektīvus un elastīgus loģistikas pakalpojumus.

UZVARA

2009. gada 1. janvārī spēkā stājās grozījumi likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli”. Daudzus gadus ilgusī jūrniecības organizāciju cīņa ar Latvijas Saeimu un valdību par jūrnieku nodokļiem beigusies ar jūrniecības uzvaru, ir iegūta skaidrība, kā jūrniekiem kārtojamas nodokļu saistības ar valsti: jūras virsniekiem būs jāšķiras no 2,5 mēnešu minimālās darba algas, ierindniekiem – no 1,5 mēnešu minimālās darba algas.

ZAUDĒJUMS

2008. gadā zaudējām savu ekonomisko stabilitāti. Krīze. Šis vārds gluži kā bieds ir visu domās un mutēs. Grūti laiki pienākuši visiem – ražotājiem un pircējiem, skolotājiem un skolēniem, jauniem un veciem. Kā pārdzīvot grūtos laikus? Lūk, jautājums, kas nevienu neatstāj vienaldzīgu.



Tomēr nav ļauna bez laba: šādos krīzes laikos pazūd daudzas lietas, arī nevajadzīga uzpūtība un nevajadzīga izšķērdība.

Un vēl der atcerēties: krīze – no grieķu *krisis* – lēmums, spriedums, *kri-no* – izlem! ■

Izdziedāt vēsturi

2008. gada 8. novembrī Liepājas Olimpiskajā centrā izskanēja unikālais Zigmara Liepiņa oriģināldarbs – koncertuzvedums „Kapteiņa stāsti”. Zibensprojekts – tik isi koncertuzvedumu „Kapteiņa stāsti” raksturoja Zigmars Liepiņš.

Savulaik komponistam piedāvāts uzrakstīt kaut ko, ko varētu atskaņot Latvijas valsts deviņdesmitajā jubilejā. Piedevām vēl mudinājums nācis no Liepājas. Sākumā it kā kaut kas vēlāk pārtapis grandiozā uzvedumā „Kapteiņa stāsti”, kurā iesaistīti daudzi dziedātāji, rokgrupa un arī Liepājas simfoniskais orķestris. „Tas man bija viens no labākajiem pasūtījumiem, jo varēju darīt, ko gribu. Pats esmu dzimis Liepājā, tāpēc meklēju vēju pilsētai vispiemērotāko tēmu: jūra, osta, kapteiņi,” atceras Z. Liepiņš.

Latvijai nozīmīgi notikumi, cilvēku piedzīvotais kopā ar lielisku mūziku un profesionāliem izpildītājiem. Vai gan tas kādu var atstāt vienaldzīgu? Nevar. Un neatstāja arī.

Kaiju klaigas, viļņu čalas, sprādzien skaņas. Cilvēku likteņi. Tas viss tik īsts, viss iet cauri katra domām, jūtām un sirdij. Režisora Viktora Runtuļa veidotā scenogrāfija visus atsevišķos stāstus, katru ar savu noskaņu un vēstījumu, prata savienot veselumā. Protams, neviens neslēpa, ka šis darbs radīts īpaši Latvijas 90. gadadienai, tāpēc arī sava patosa deva scenogrāfijā – vēsturiski kadri videoprojekcijās un visam pāri Latvijas karogs. Patriotisms, bet bez lieka pārspīlējuma.



Komponists Zigmars Liepiņš un dziesmas „Latvji, brauciet jūriņā!” izpildītājs Ivo Fomins.



Koncertuzvedums „Kapteiņa stāsti” Liepājā.



Dziedātājs Niks Matvejs.

UZZIŅAI

Zigmara Liepiņa koncertuzvedums „Kapteiņa stāsti” ir unikāls ar to, ka tas bija pirmais sēdkoncerts Liepājas Olimpiskajā centrā un tajā bija piecu līmeņu skatuve, uz kuras darbojās vairāk nekā 50 mākslinieku. Par to, lai skatītāji saņemtu visu augstā kvalitātē un lai mākslinieki parādītu sevi no vislabākās puses, rūpējās vairāk nekā 100 profesionāļu. Un, protams, būtiskākais un pats unikālākais bija speciāli šim koncertuzvedumam radītās Z. Liepiņa četrpadsmit dziesmas, kurām tekstus sarakstījuši Liepājas dzejnieki. Par mūziķu snieguma labskanīgumu rūpējās Latvijā pirmo reizi izmantotā psihoakustiskā apskaņošanas sistēma TIMAX, kas skaņu burvībā ietērpa un piepildīja visu Liepājas Olimpiskā centra arēnu. Teicēja lomā iejutās dziedātājs Igo. Ar pirmajiem vārdiem un pirmajām skaņām uzvedums aizrāva. Visi gan uz skatuves, gan zālē kopā izdziedāja jūrnieka, kapteiņa, mūsu Latvijas jūrnieceības vēsturi.

„Savu paveica arī, iespējams, labākie dziedātāji Latvijā,” tā Zigmars Liepiņš. Kopā ar skatuves veterāniem Igo, Niku Matvejevu, Aivaru Brīzi, Ivo Fominu uzstājās jaunie talanti Andris Ērglis, Arturs Šingerejs (pazīstams arī kā Dons), Edijs Šnipke, Ivars Cinkuss, Zane Dombrovska, Ieva Kerēvica, Ginta Ēķe. Arī meiteņu ansamblis „Lady Sweet” un kvartets „Getting Started” bija uzmanības vērti Izcila izveidojās simbioze starp dažādus žanrus pārstāvošajiem mūziķiem – vienuļā laivā iesēdinātie „Rīsu zvejnieki”, Liepājas simfoniskais orķestris un Jāņa Strazda instrumentālā grupa saspēlējās un nenomāca cits citu. Uz skatuves, protams, bija arī mūzikas autors Z. Liepiņš, izdzīvojot paša sacerētās melodijas.

Pavisam noteikti „Kapteiņa stāstus” nevajag uztvert kā izrādi – tas ir koncertuzvedums, tie ir dažādi stāsti, vēsturiski un patriotiski sižeti, kas, savīti kopā, veido vienu veselumu. Kuršu sirotājs, kas atgriežas mājās pēc svešu zemju izlaupīšanas. Niks Matvejevs kuģa „Saratov” kapteiņa lomā. Kuģim bija nozīmīga loma gan valsts, gan K. Ulmaņa dzīvē, jo uz tā uzturējās Latvijas Pagaidu valdība 1919. gadā pēc Aprīļa puča, savukārt tā paša gada 7.–8. jūlijā Latvijas Pagaidu valdība ar kuģi devās no Liepājas uz Rīgu. Igo, kurš uzņem Gintas Ēķes tēloto emigranti uz tvaikoņa līnijā Rīga – Ņujorka, kura Pirmā pasaules kara laikā palīdzēja tūkstošiem emigrantu tikt līdz *apsolītajai zemei Amerikai*...

„Tie ir kapteiņu stāsti,” nosaka Z. Liepiņš. Bet ir daudz ko stāstīt, kaut vai atgādinot par Krievijas impērijas eskadru, kas devās cīnīties krievu – japāņu karā un no kuras aizgāja bojā trīs ceturtdaļas kuģu. Par dziesmu tekstiem parūpējušies Liepājas dzejnieki Olafs Gūtmanis, Sandra Vensko, Gunta Šnipke, Ineta Stadgale un Jānis Hvoiskis. ■

Jūrniecības savienība

Jūrniecības savienības kuģis Latvijas jūrniecības ūdeņos kuģo jau deviņpadsmit gadus. Pa šo laiku ir piedzīvoti īsti prieka, gandarījuma un uzvaras mirkļi, bet ir bijušas arī rūgtas vilšanās. Sirmās jūrnieku galvas gluži kā baltas putu muguras tagad šūpojas jūrniecības viļņos, bet pirms gadiem divdesmit šie sirmie jūras vilki bija pašā spēka briedumā, bija gatavi atdot savas zināšanas un spēkus jūrniecības nozares uzplaukumam. Reizēm pārņem skumjas, ka viņu iespējas netika izmantotas... Latvijas valsts kuģa vadītājiem jūrniecība nav bijusi prioritāte. Kā būs ar jaunajiem? Vai viņi vēlēsies ziedot sevi uz Latvijas altāra?



LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS

2008. gada 27. marta kopsapulces

REZOLŪCIJA

Latvijas Jūrnierības savienības pilnsapulce nolēma:

1. Ierosināt Saeimai veikt izmaiņas likumdošanā, lai:

- nodrošinātu jūrnieru, Latvijas pilsoņu, tiesības piedalīties vēlēšanās, izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus;

- noteikt neapliekamo minimumu strādājošajiem pensionāriem,

- neatkarīgi no pensijas lieluma indeksācijai jākompensē inflācijas radītie zaudējumi,

- par katru līdz 1996. gadam nostrādāto gadu jānosaka piemaksa atkarībā no darba stāža,

- ik gadus jāsamazina nodokļu likme no pensijām proporcionāli iepriekšējo gadu inflācijas līmenim.

2. Atbalstīt un kopā ar citām jūrnierības asociācijām piedalīties Finanšu ministrijas izveidotajā darba grupā, lai strādātu pie Latvijas jūrnieru nodokļu sakārtošanas jautājuma.

3. Atkārtoti griezties Ģenerālprokuratūrā un Iekšlietu ministrijā, lai panāktu reālu zvejas kuģa „Astrīda” bojā ejas izmeklēšanu un vainīgo personu sodīšanu.

4. Atbalstīt un kopā ar citām profesionālajām asociācijām un jūrnierības sabiedrību iedibināt tradīciju vienreiz gadā nosaukt „Jūrnierības nozares gada cilvēku”.

5. Atbalstīt Reiņa Ādmīdiņa humoresku krājuma par jūrnieru un zvejnieku sadzīves situācijām “Teitan un tagad” izdošanu jaunajā Gadagrāmatas pielikumā.

6. Griezties Latvijas Ostu padomē un Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijā, lai ierosinātu pievērst uzmanību Lielupes ostas neapmierinošajam stāvoklim.■

Pārdomas uz jubilejas sliekšņa

Ir aizsteidzies vēl viens gads. Latvijas Jūrniecības savienībai jau deviņpadsmit. Uz aizvadīto gadu nu jau tradicionāli atskatās tās valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Pavisam neticami šķiet, ka arī Latvijas Jūrniecības savienība stāv uz savas divdesmitās dzimšanas dienas sliekšņa. Domāju, ka nebūs pārspīlēts, ja teikšu, ka laiks tiešām steidzas ātri un, šķiet, vēl pavisam nesen bija 1989. gada 3. novembris, kad dzima Latvijas Jūrniecības savienība. Tolaik viss bija pirmo reizi: pirmo reizi pēc gariem okupācijas gadiem Latvijas jūrniecības ļaudis varēja izteikt savu viedokli un paust cerību, ka Latvija atkal reiz būs brīva, ka Svētā gara tornī un uz Latvijas kuģiem atkal plīvos mūsu nacionālais sarkanbaltsarkanais karogs. Viss Latvijai patiešām veiksmīgi atrisinājies – mums ir sava nacionālā valsts un karogs.

Diemžēl daudzas cerības joprojām nav piepildījušās, bet kā pirmo un vislielāko vilšanos vajadzētu minēt to, ka Latvijas jūrniecība tā pa īstam Latvijai visus šos divdesmit gadus tā arī nav bijusi nozīmīga. Patiesībā





jūrniecības ignorēšanai ir daudz senāka vēsture. Lūk, ko 1929. gadā raksta žurnāls „Jūrnieks” pirmā numura ievadrakstā „Darbu sākot”: „„Jūrnieka” vadība zin it labi, ka pie mums diemžēl ne noteicējas aprindas, ne tautas masas nepiegriež jūrniecībai to vērtību, kāda tai pienākas valsts un tautas saimniecības laukā. Tā pēdējos gados bijusi pelnrušķītes lomā. Pret šo vienaldzību un nevērību grib cīnīties „Jūrnieks”, kas sprauž sev par mērķi lauzt vēl valdošos aizspriedumus par kuģniecības nozīmi un svaru mūsu piekrastē.”

Vai tas nav dīvaini, ka vien vārdos mēs Latviju saucam par jūras lielvalsti, bet nepadarītie darbi liek domāt, ka valsts vadītājiem tās ir tikai tukšas frāzes.

2008. gadā svinējām Latvijas valsts proklamēšanas 90. gadadienu. Bija armijas parāde 11. novembra krastmalā, un bija ļoti pacilājoši skatīties, cik noteiktu soli sper mūsu Jūras spēki, tikpat lepnī varam būt par mūsu jūrniekiem, kuri strādā zem dažādu valstu karogiem, arī zem Latvijas karoga. Pēc gandrīz divdesmit gadiem mēs pavisam citādi skatāmies uz Latvijas karogu un tālaika uzstādījumu: „Latvijas jūrnieki uz Latvijas kuģiem zem Latvijas karoga!” Jūrniecība vienmēr ir bijusi internacionāla, tā tas ir arī tagad, un kuģa karogs visbiežāk ir saistīts ar konkurenci starptautiskajā jūras pārvadājumu tirgū, tāpēc varam būt apmierināti, ka Latvijas Kuģu reģistrā tomēr tiek reģistrēti kuģi, tai skaitā arī nu jau privātās kuģošanas kompānijas „Latvijas kuģniecība” kuģi.

PATEICĪBA PAR DARBU

Pēc LJS un Rīgas brīvostas pārvaldes ierosmes Ordeņu kapituls ir piešķīris un 18. novembrī Rīgas pilī pasniedzis V šķiras Atzinības krustu Rīgas brīvostas kapteinim, LJS valdes loceklim Eduardam Delveram. Kārtējā Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē, kas notiks 2009. gada 26. martā, Eduardam Delveram tiks izteikta pateicība „Par būtisku ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā”, kas ir pirms gada iedibinātais Jūrniecības nozares apbalvojums.



Igoris Vītols un Anita Freiberga.

PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS NOZARES APBALVOJUMU

2008. gada martā Latvijas Jūrniecības savienība kopdarbībā ar Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas veidotāju SIA „Jūras informācija” pieņēma lēmumu izteikt pateicību tālbraucējam kapteinim Igoram Vītolam par mūža ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā, un Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā sirmais kapteinis tika svinīgi godināts. Tā bija pirmā reize, kad jūrniecības sabiedrība kādai personībai publiski izteica pateicību par mūža ieguldījumu nozares attīstībā. Šī aizsāktā tradīcija katru gadu pateikties par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā sekmīgi turpinās un, cerams, katru gadu kļūs par nozīmīgu jūrniecības nozares notikumu.

Esmu pārliecināts, ka, sadarbojoties asociācijām un organizācijām, ar laiku izdosies aptvert visas jūrniecības nozares (ostas, tranzīta, kruinga, aģentējošās utt.) un izteikt pateicību tiem speciālistiem, kuri ar savu profesionālo darbību veicina jūrniecības nozares tālāko attīstību, kā arī rast nepieciešamos līdzekļus apbalvojumu finansēšanai.

Kā jau katru gadu, arī šogad tradicionāli ir izdota „Latvijas jūrniecības gadagrāmata”, kas, arī tradicionāli, ik gadus tiek atvērta LJS kopsapulces laikā.



Gunārs Ozoliņš un Māra Mihejeva.



Antons Vjaters un Ilze Bernsone.

Arī „Latvijas kuģniecības” tankkuģa „Ance” kapteinim Viktoram Timoščenko Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) balva – atzinības raksts „Par ārkārtēju drošsirdību jūrā” – tika pasniegta Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

PAR PENSIJĀM

Tā kā LJS kopsapulcē daudz spriedām par jūrnieku pensijām, šo jautājumu aktualizējām, 2008. gada 24. aprīlī nosūtot vēstuli LR Saeimas Sociālo un darba lietu komisijas priekšsēdētājam A. Barčas kundzei.

„Latvijas Jūrnierības savienības pilnsapulcē, kurā liela daļa biedru ir pensionēti jūrnieki un zvejnieki, tika izteikti vairāki ierosinājumi par izmaiņām pensiju likumā, kurā tomēr vajadzētu būt zināmam taisnīgumam: pensijas apjomam noteikti jābūt atkarīgam no darba stāža un samaksātajiem nodokļiem. Inflācijas apstākļos īstenotā vecuma pensiju indeksācija ir tikai neliels buferis dzīves dārdzības paaugumam, to nevar uzskatīt par pensiju paaugstināšanu. Esošajā nodokļu likumdošanā ir iestrādātas tādas normas, kas paredz pensiju aplikšanu ar ienākuma nodokli.

LJS biedru viedoklis ir, ka pensija par nostrādāto darba mūžu, ne mazāku par 30 gadiem, nedrīkstētu

būt zemāka par iztikas minimumu, kā arī nepieciešams noteikt neapliekamo minimumu strādājošiem pensionāriem un, lai kompensētu inflācijas radītos zaudējumus, paredzēt pensiju indeksāciju neatkarīgi no to lieluma.”

Tā kā pēdējā gada laikā būtiski mainījies mūsu valsts ekonomiskā situācija, jo Latviju piemeklējusi vēl nepieredzēta finansiālā krīze, tagad naivi būtu cerēt, ka jūrnieku pensiju jautājums varētu pozitīvi atrisināties. Jādomā, ka tas ir nākotnes jautājums un pie tā mums būs jāatgriežas ne vienu vien reizi.

PAR NODOKĻU PIEMĒROŠANU LATVIJAS JŪRNIKIEK

Par jūrnieku nodokļu jautājumu tika spriests daudzus gadus, un 2008. gadā izdevās to atrisināt – 2009. gada 1. janvārī spēkā stājās grozījumi likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli” (lasiet 126. lpp.). Bet pirms tam, sadarbojoties jūrniecības nozares asociācijām, bija triju gadu darbs sasāpējušā jūrnieku nodokļu politikas jautājuma risināšanā – gan sarakste, gan darbs grupās.

Latvijas Republikas finanšu ministram A. Slaktera k-gam

„Vispirms vēlamies izteikt pateicību LR Finanšu ministrijas darbiniekiem par atsaucību un veiksmīgo sadarbību, izstrādājot grozījumus normatīvajos aktos par iedzīvotāju ienākuma nodokli jūrniekiem, kuri strādā uz kuģiem, kas reģistrēti Latvijas Republikas Kuģu reģistrā, un par kuriem kuģu īpašnieki maksā tonnāžas nodokli. Grozījumu rezultātā šiem jūrniekiem tika ieviests iedzīvotāju ienākuma nodoklis – valstī noteiktās divas minimālās darba algas. Šādas politikas rezultātā palielinājās to kuģu skaits, kas tika reģistrēti Latvijas Republikā.

2005. gadā, lai saglabātu Latvijas jūrniekiem darba vietas uz Norvēģijas karoga kuģiem, tika noslēgts līgums ar Norvēģijas Karalisti „Par sociālā nodrošinājuma shēmu piemērošanu” un noteikts, ka jūrniekiem, kuri strādā uz kuģiem, kas reģistrēti Norvēģijas Kuģu reģistrā, tiek nodrošinātas valsts sociālās garantijas valsts noteikto divu minimālo darba algu apmērā.

Lai cik pievilcīgi šķiet iepriekš minētie nosacījumi, visiem Latvijas jūrniekiem nevar nodrošināt darbu uz Latvijas Republikā vai Norvēģijas Karalistē reģistrētajiem kuģiem, tāpēc lielākā daļa Latvijas jūrnieku strādā arī uz citās valstīs reģistrētiem kuģiem. Rezultātā jūrniekiem, kuri strādā uz Latvijas Republikas vai Norvēģijas Karalistes karoga kuģiem, tiek piemērota viena nodokļa likme, bet jūrniekiem, kuri strādā uz citās valstīs reģistrētajiem kuģiem, cita nodokļa likme. Lai nekropļotu vienotu jūras darba tirgu, visiem Latvijas jūrniekiem būtu piemērojama vienāda nodokļa likme neatkarīgi no tā, uz kādas valsts karoga kuģa viņi strādā.

Jūrniecības nozarē ir vērojams krass jūrnieku deficīta pieaugums un profesijas prestiža kritums, kā rezultātā Eiropas Savienības institūcijas ir izstrādājušas rezolūcijas un vadlīnijas jūrniecības nozares saglabāšanai, kā arī jūrnieku prestiža celšanai (Zaļā grāmata „Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums par okeāniem un jūrām”, COM (2006) 0275), aicinot arī dalībvalstis samazināt iedzīvotāju ienākuma nodokļa likmi jūrniekiem. Atsaucoties uz šo aicinājumu un parādot ieinteresētību jūras nozares saglabāšanā, vairākas Eiropas Savienības valstis jau ir ieviesušas 0% iedzīvotāju ienākuma nodokļa likmi savas valsts jūrniekiem, tai skaitā Somija, Francija, Polija, Lietuva. Arī Lielbritānijā jūrniekus, kas vairāk par 183 dienām pavadā aiz valsts robežas, atbrīvo no ienākuma nodokļa.

Līdzšinējās jūrnieku nodokļu sistēmas saglabāšana Latvijā veicinās situāciju, ka jūrnieki būs ieinteresēti pārcelties uz citām Eiropas Savienības valstīm, kurās tiek piemērota samazināta iedzīvotāju ienākuma nodokļa likme jūrniekiem, vai arī atteikties no darba jūrā. Šādas politikas rezultātā var tikt likvidētas arī daudzas darba vietas krastā, kas tieši saistītas ar



Antons Ikaunieks un Antons Vjaters.

Latvijas Jūras administrācija, gan jūrnieku profesionālās arodbiedrības. Tā, piemēram, lielākā no tām – Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība ir vērsusies pie Ministru prezidenta un Satiksmes ministrijā ar vēstulēm par darba grupas izveidi.

jūrniecības nozari, kuras sekmīgu darbību nodrošina plašs un sazarots krasta servisa tīkls. Savukārt tas negatīvi ietekmēs ne tikai Latvijas jūrniecības nozari, bet ekonomisko situāciju valstī kopumā.

Lai novērstu iespējamās problēmas un riskus, vēršamies pie Jums ar lūgumu izveidot darba grupu, lai izstrādātu vienotu nodokļu sistēmu Latvijas jūrniekiem neatkarīgi no tā, uz kuras valsts karoga kuģa viņi strādā. Vēlētos ar Jums apspriest mūsu sagatavotos priekšlikumus problēmu novēršanai, lai kopīgi izstrādātu nepieciešamos grozījumus normatīvajos aktos.

Mūsu pozīciju minētāja jautājumā atbalsta gan

Ar patiesu cieņu,

A. Kļaviņš,

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents

K. Zakss,

Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents

A. Čurkins,

Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācijas prezidents

A. Vjaters,

Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs

PAR JŪRNIKU VĒLĒŠANU TIESĪBĀM

LR Saeimas Cilvēktiesību un sabiedrisko lietu komisijas priekšsēdētājam J. Šmita kungam

„Latvijas Jūrniecības savienības biedru pilnsapulcē tika izteikta neizpratne par to, ka līdz šim vēl nav izdevies atrisināt jautājumu par jūrnieku vēlēšanu tiesībām, kas ir reāla jūrnieku diskriminācija, jo viņi, atrodoties uz kuģa, nevar realizēt savas pilsoņa vēlēšanu tiesības.

Jautājumu, ka Latvijas pilsoņiem – jūrniekiem – ir liegta iespēja piedalīties vēlēšanās, LJS aktualizē

jau kopš 1992. gada, kad tika izstrādāts 5. Saeimas vēlēšanu likums. Toreiz, kaut ar piespiedanos, vēl varēja saprast, ka izveidot vēlēšanu iecirkni uz katra kuģa ir nereāli. Bet pēdējo 15 gadu laikā daudz kas ir mainījies gan sakaru sistēmās, gan likumdošanā, tāpēc tagad ir vajadzīga politiskā griba, lai visi Latvijas pilsoņi, tai skaitā arī jūrnieki, atrodoties jebkurā pasaules punktā, varētu vēlēšanās piedalīties elektroniski.



Miķelis Mihejevs un Imants Vikmanis.

KOMANDKAPTEIŅA HUGO LEGZDIŅA PIEMIŅAI

Var teikt, ka jau par tradīciju kļuvis 7. decembrī, komandkapteiņa Hugo Legzdiņa dzimšanas dienā, rīkot piemiņas brīdi viņa atdusas vietā Lēdurgas kapos. Šo pasākumu varam noorganizēt, pateicoties Rīgas brīvostas pārvaldes gādībai, kas jūrniecības veterāniem nodrošina transportu. Arī 2008. gada 8. decembrī notika šāds piemiņas brīdis, kurā piedalījās G. Zakss, K. Sesks, J. Buklovskis, I. Rodziņš, A. Brenčsons, G. Nartišs, I. Lubinš, A. Vjaters, TV raidījuma „Latvji ,brauciet jūrīnā” radošā grupa un komandkapteiņa tuvinieki.

Nenoliedzami, nozīmīgākais notikums bija piemiņas plāksnes atklāšana: 2008. gada 8. decembrī svinīgi atklāja piemiņas plāksni komandkapteinim,



zemūdenes „Ronis” komandierim, jūrskolotājam Hugo Legzdiņam pie nama Rīgā, Bezdelīgu ielā 2, kur H. Legzdiņš nodzīvojis mūža lielāko daļu – no 1946. līdz 2004. gadam.

Piemīņas plāksnes izveidošanas iniciatore bija Latvijas Jūrniecības savienība, projektu finansiāli atbalstīja Nacionālie bruņotie spēki.

Plāksnē redzams mākslinieka Jāņa Strupuļa veidotais Hugo Legzdiņa portrets – bronzas cilnis.

Atklāšanas ceremonijā H. Legzdiņa dēls Kārlis Legzdiņš uzsvēra, ka tēvs mūža nokarē piedzīvojis trīs „zvaigžņu stundas” – savas grāmatas „Ronis – man būdīņa, mana pils” izdošanu, Francijas Goda leģiona ordeņa saņemšanu un simtgades svinības. „Šīs plāksnes atklāšana būtu bijusi viņa ceturrtā zvaigžņu stunda,” atzina K. Legzdiņš. 7. decembrī H. Legzdiņam būtu apritējuši 105 gadi.

Pateicoties raidījuma „Latvji, brauciet jūriņā” veidotājiem, šis notikums tika iemūžināts arī TV pārraidē.

Ir ļoti patīkami uzzināt, ka H. Legzdiņa piemiņas stends LJA joprojām izraisa lielu interesi studentu vidū.

SADARBĪBA

Lai sekotu iespējami plašākam jūrniecības jautājumu lokam, Latvijas Jūrniecības savie-



Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolas audzēkņu ansamblis.

nība darbojas Latvijas Ostu padomē, Vides konsultatīvajā padomē, sadarbojas ar citām jūrniecības nozares asociācijām, piedalās jauniešu konkursa „Enkurs” rīkošanā, sadarbojas ar TV raidījuma „Latvji, brauciet jūrīnā!” veidotājiem, kā arī ik gadus sadarbībā ar SIA „Jūras informācija” izdod „Latvijas jūrniecības gadagrāmatu”.

LJS lepojas ar saviem biedriem – māksliniekiem. LJS atbalstītās J. Lībmaņa ceļojošās izstādes Rīgas dome – Salacgrīva – Ainaži – Engure un tā līdz Ventspilij, kas guva lielu atsaucību, stafeti 2008. gadā pārņēma cits LJS biedrs – mākslinieks Romāns Rudzītis. No 16. augusta līdz 5. oktobrim bija atvērta Romāna Rudziņa gleznu izstāde Kuresāres bīskapa pilī Sāmsalā. Tālāk mākslinieka darbi devās uz latviešu jūrnieku šūpulī – Ainažiem, tad uz Saulkrastu pilsētas domi.

Ļoti skumji, ka ekonomiskās krīzes dēļ beigusies labā sadarbība ar firmu „Hanza”, līdz ar to jūrniecības veterāni vairs nesaņem tik ierastās Ziemassvētku dāvanas.

No 1995. gada novembra Latvijas Jūrniecības savienības pārraudzībā darbojas Sertificēšanas centrs, kas veic profesionālo zināšanu pārbaudi un būvprakses sertifikātu izsniegšanu hidrotehniskās būvniecības speciālistiem.

2008. gadā LJS Rīgas Domes Pieminekļu padomei iesniedza materiālus par jūrniecības darbiniekiem un izteica priekšlikumu nosaukt Rīgas ielas Andreja



Dandzberga, Miķeļa Elsberga, Jāņa Lapsas, Hugo Legzdiņa, Egona Līva, Arvja Popes un Teodora Spādes vārdā.

Viena no lielākajām Latvijas bagātībām ir tās izeja uz jūru, ko, pateicoties privātās un publiskās partnerības sekmīgai sadarbībai, izmanto Mērsraga, Skultes un Salacgrīvas ostas, kļūstot par attiecīgo reģionu ekonomiskās aktivitātes centriem.

Lielupes ostai Dievs un daba ir devuši iespēju kļūt par lielāko jahtu ostu, piesaistot tūristus ne tikai Jūrmalai, bet arī visai Latvijai. Diemžēl nemākulīgas saimniekošanas rezultātā Lielupes osta kļuvusi par motorlaivām neizbraucamu akvatoriju. LJS uzskata, ka pienācis pēdējais laiks Lielupes ostai izmantot dabas dotās iespējas un kļūt par modernu jahtu ostu.

SVĒTKI AINAŽOS

22. maijā Ainažu jūrskolas muzeja darbinieki un draugi kārtējo reizi uz tikšanos bija aicinājuši Latvijas jūr-

niekus. Šādi salidojumi Ainažos ir tradicionāli, un parasti viesus sagaida kāds interesants pārsteigums – šoreiz tā bija jaunā grāmata „Dzelzs vīri. Koka kuģi”.

Izdevums veltīts Ainažu jūrskolai un stāsta par jūrskolas vēsturi, tās pasniedzējiem, absolventiem, par burukuģu būvi, reisiem un ekspedīcijām. Taču, kā izdevuma ievadā uzsver Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja un grāmatas autore Iveta Erdmane, grāmata iecerēta vairāk kā burukuģu laikmeta gaisotnes un noskaņas atspoguļotāja.

Pasākums muzejā bija pulcinājies ne tikai vecos „jūras vilkus”, bet arī Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskolas audzēkņus. Kā parasti, salidojums sākās ar piemiņas brīdi Ainažu kapos pie latviešu jūrnieku atdusas vietas, kur klātesošos uzrunāja Latvijas jūrniecības darbinieki.

Savukārt muzeja pagalmā visi viesi tika aicināti tālā ceļā – teatralizētā uzvedumā izsekot Ainažu jūrasbraucēju gaitām, gan kuģojot gar piekrasti, gan arī uz svešām zemēm pāri jūrām un okeānam. Pasākuma laikā Ivetas Erdmanes un viņas kolēģu pateicību saņēma visi, kas atbalstījuši grāmatas „Dzelzs vīri. Koka kuģi” tapšanu. Neizpalika arī tradicionālā zivju zupa un ceptas reņģes, kā arī jūras ziluma torte ar visām jūras zivīm.

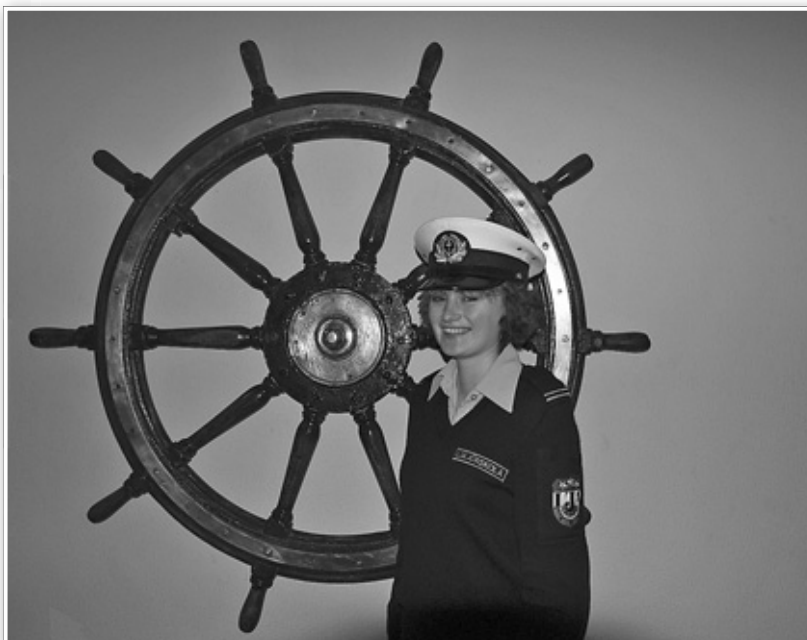
PAR KUĢA „ASTRĪDA” BOJĀEJU

2008. gada 10. maijā apritēja trīs gadi kopš zvejas kuģa „Astrīda” un tā apkalpes – sešu jūrnieku traģiskās bojāejas. Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulces 84 dalībnieki izteica neizpratni par šīs traģēdijas vaininieka kuģa „Vladimir” apkalpes nesaukšanu pie atbildības. Kopsapulce uzdeva LJS valdei vērsties pie LR Saeimas Aizsardzības, iekšlietu un korupcijas novēršanas komisijas priekšsēdētāja Jura Dalbiņa un Latvijas Republikas Ģenerālprokurora Jāņa Maizīša ar lūgumu darīt visu nepieciešamo Latvijas pilsoņu interešu aizstāvībai. Arī šajā jautājumā pagaidām nekāda virzība nav notikusi. Klāt nākusi jauna traģēdija – zvejas kuģa „Beverīna” avārija, kurā bojā gāja seši jūrnieki. Nu arī „Beverīnas” avārijas izmeklēšana un patieso traģēdijas apstākļu noskaidrošana paliks mūsu darba kārtībā.

KĀDAS IR LATVIJAS JŪRNICĪBAS PERSPEKTĪVAS?

Esam situācijā, kad beidzot taču vajadzētu aptvert, kas sagaida Latvijas jūrniecību, un vai tas, kas nozīmīgs Latvijai, tikpat būtisks šķitis arī Eiropai. Tāpēc, manuprāt, vajadzētu apzināt Eiropas Savienības iniciatīvas par kuģošanas politiku un veikt analīzi, vai Latvijas nodokļu politika ar tonnāžas likmi ir konkurētspējīga ar citu valstu nodokļiem.

„Latvijas kuģniecība” kuģu reģistrāciju citās valstīs izvēlējās deviņdesmito gadu sākumā, jo bija nesakārtota Latvijas jūras likumdošana, tāpēc nodokļu



LJA Jūrskolas kuģu vadītāju 2. kursa audzēkne Edīte Hlinova.

politika citās valstīs bija daudz piemērotāka. Arī tagad, kad Latvijā kuģiem nodokļi jāmaksā nevis no peļņas, bet no tonnāžas, kas teorētiski ir daudz izdevīgāk, kuģu pāriešana zem nacionālā karoga tomēr nav notikusi.

Domāju, ka šīs un vēl daudzu citu jūrniecībai nozīmīgu problēmu izpētei un risināšanai pievērsīsies Latvijas Jūras akadēmijas studenti. Latvijai vienmēr būs vajadzīgi izglītoti, radoši domājoši jūrniecības speciālisti, kuri cels mūsu jūrniecības nozares popularitāti. Patīkami apzināties, ka Latvijas Jūras akadēmijā ir tādi studenti, kuriem ir interese gūt padziļinātas zināšanas par nozares problēmām un jūrniecības attīstības perspektīvām. Latvijas jūrniecības nākotne ir jauno speciālistu rokās. ■

Politika

No LJA absolventa Ulda Ozola vēstules LJS
priekšsēdētājam Antonam Vjateram: „Kas
jauns Latvijā? Manas mācības Roterdamā
sekmīgi turpinās, esmu viens no labākajiem
studentiem grupā, un mani rezultāti
rāda, ka bija vērts braukt uz Šejieni. Ir
ļoti intensīvs mācību grafiks, mācāmies
katru dienu no deviņiem rītā līdz četriem
pēcpusdienā. Esmu ieguvis ļoti daudz
vērtīgu zināšanu. Ceru, ka Latvijai
tomēr būs vajadzīgi augsti kvalificēti
profesionāļi, jo citādi nāksies palikt
Roterdamā, kur manas zināšanas novērtēs. Tā
ir viena no lietām, kas mani uztrauc, – vai
es Latvijai būšu vajadzīgs?”



Baltijas jūras reģionam nepieciešama spēcīga balss ES

2006. gadā septiņi Eiropas Parlamenta deputāti, to skaitā mēs, Henriks Lakss un Ģirts Valdis Kristovskis, toreizējo deputātu, tagad Igaunijas prezidenta Tomasa Hendrika Ilvesa un Somijas ārlietu ministra Aleksandra Stuba vadībā sagatavojām Eiropas Savienības Baltijas jūras reģiona stratēģiju kā iniciatīvu reģiona atdzīvīšanai un izaugsmei. Mūsu iniciatīvas aktualitāti noteica pārliecība, ka līdz ar Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Polijas pievienošanos Eiropas Savienībai Baltijas jūra kļuvusi par ES iekšējo jūru. Apzināmies, ka Eiropas Savienības paplašināšana ir likvidējusi redzamākās aukstā kara dzelzs priekšvara formālās paliekas, taču nebūt ne tā sekas.

UZZIŅAI

Aptaujā „2008. gada Eiropas cilvēks Latvijā” par uzvarētāju kļuva Eiropas Parlamenta Nāciju Eiropas grupas deputāts Ģirts Valdis Kristovskis. Balsotāji īpaši novērtējuši viņa ieguldījumu totalitārā komunisma noziegumu atklāšanā un filmas „Padomju stāsts” tapšanā. Aktīvs un patriotisks latvietis un eiropietis, devis ieguldījumu totalitārā komunisma nosodīšanā Eiropas līmenī. Vadījis pirmā Latvijas armijas virspavēlnieka Oskara Kalpaka piemiņas fondu. Ļoti aktīvi daudzu gadu garumā ir iestājies par Latviju Eiropā, sagatavoja Latviju iestājam NATO. Tagad aktīvi darbojas Latvijas interesēs Eiropas Savienībā. Ar cieņu prot argumentēt savu nostāju, neaizvainojot oponentu. 2004. gadā ievēlēts Eiropas Parlamentā un ir viens no pirmajiem deviņiem Latvijas eiroparlamentāriešiem. Apbalvots ar primās šķiras Viestura ordeni, Latvijas trešās šķiras Triju Zvaigžņu ordeni, Lietuvas dižkunigaiša Ģedimina trešās šķiras ordeni, Igaunijas Republikas otrās šķiras Māras zemes krustu.

Eiroparlamenta deputāts Ģirts Valdis Kristovskis:

– Kopš stratēģijas iesniegšanas ES komisāram Žozē Manuelam Barrozu par labu tai esam centušies ieinteresēt vadošus Eiropas un nacionālos politiķus. To, ka šiem centieniem ir rezultāti, apliecina stratēģijas iekļaušana 2008. gada jūnija sākumā Rīgā notikušās Baltijas jūras valstu valdību vadītāju sanāksmes darba kārtībā. Rīgā tika skatīti reģiona sadarbībai prioritāri jautājumi, to nozīmē Baltijas jūras valstu nākotnes attīstībā. Ir vērts akcentēt faktu, ka Lisabo-



Eiropas Parlamenta deputāts Ģirts Valdis Kristovskis.

nas augstākā līmeņa tikšanās laikā 2007. gada decembrī ES dalībvalstis uzdeva Eiropas Komisijai līdz 2009. gadam sagatavot savu priekšlikumu Baltijas jūras reģiona stratēģijai. Reizē arī Eiropas Parlaments Ziemeļvalstu un baltiešu parlamentāriešu kopīga neatlaidīga darba rezultātā, formulējot EK 2008. gada darba programmu, noteica tai līdzīgu uzdevumu. Šīs stratēģijas mērķis ir līdzsvarot Baltijas jūras reģiona valstu iespējas, veicināt labklājību un vairo stabilitāti reģionā. Stratēģija ir apliecinājums reģionalizācijas nepieciešamībai ES ietvaros pēc tās paplašināšanas. Ekonomiskās un sabiedrības attīstības potenciāls reģionā ir vērā ņemams, taču, lai to pilnībā varētu izmantot, nepieciešama kopēja uzskatu sistēma. Iespējams, stratēģija varētu būt kā tilta cēlēja starp ES un Krieviju, kura cenšas atgūt ietekmi reģionā, izmantojot visas iespējamās metodes. Tāpēc ir nepieciešams visaptverošs kopīgs ES valstu redzējums. To sadarbība ir jāpadziļina. Lai novērstu Baltijas jūras piesārņojumu, izlīdzinātu dzīves kvalitātes atšķirības, mazinātu reģionā transnacionālo organizēto noziedzību un veicinātu ekonomisko izaugsmi, ir jāizprot sadarbības nozīme, jāpilnveido kopīgie normatīvi un to izpildes instrumenti. Tikai dažas nedēļas pirms Lisabonas augstākā līmeņa tikšanās Oslo notika Ziemeļu Padomes (ZP) sesija. Pirmo reizi daudzu gadu laikā tajā piedalījās lielākā daļa valdību vadītāju un ministru, un šī sanāksme ieguva plašu publicitāti. Ministri vēlējās apliecināt ticību Ziemeļvalstu iespējām kopīgi ietekmēt norises pasaulē. Kā zināms, 2009. gadā Kopenhāgenā notiks ANO starptautiskā konference par klimata pārmaiņām, un tās ietvaros Skandināvijas valstis vēlas paspīdēt ar savām izcilajām apkārtējās vides tehnoloģijām un zināšanām

enerģētikas jomā. Turklāt Oslo sesijā tika diskutēts gan par padziļinātu sadarbību militārajā jomā, gan citiem tradicionāli nozīmīgiem Baltijas jūras valstu sadarbības jautājumiem. Un tomēr jāaizrāda, ka Oslo netika atklāti runāts par ES jauno uzdevumu – Baltijas jūras stratēģiju. Viens no šā raksta autoriem – Henriks Lakss – kā pārliecināts Ziemeļvalstu sadarbības piekritējs, pārstāvot šo valstu grupu, ir tiesīgs pieteikt izaicinošu domu. Un proti, Oslo sesijā izvirzītos mērķus būtu vieglāk sasniegt, ja visas Baltijas jūras reģiona ES dalībvalstis būtu Ziemeļu Padomes locekles! Ir taču jāapzinās, ka, sabrūkot Padomju Savienībai un paplašinoties ES, pašos pamatos mainījusies politisko interešu konfigurācija un iespējas to uzturēšanai Eiropā. Ziemeļu Padome izveidojās pēc Otrā pasaules kara, vēlākā aukstā kara zīmē. ZP ir bijusi, ja tā var teikt, ES vērtību priekštece un veikusi novatorisku darbu to iespēju robežās, kuras diktēja Padomju Savienība un tās hegemonijas tieksmes. Pateicoties ZP, skandināvi jau gadu desmitiem ir varējuši brīvi pārvietoties bez pasu kontroles un izmantot kopējā darba tirgus priekšrocības, kas ir stimulējušas Ziemeļvalstu kopējo attīstību un sekmes. Tagad aukstā kara laiks ir pagājis. Par Ziemeļvalstu nozīmīgāko orientieri un uzskatu sistēmu ir kļuvusi ES. To pieņēmušas Baltijas valstis. Līdz ar to Baltijas jūras reģions, no ES kopējām pozīcijām raugoties, ir kļuvis ģeostratēģiski svarīgāks nekā līdz šim. Arī tāpēc, ka Baltijas jūra ir Krievijas svarīgākais eksporta ceļš, kura nozīme nemazinās. Arī tāpēc, ka krasi iezīmējas interešu sadursmes un vērtību atšķirības ES un mūsdienu Krievijas starpā. Baltijas jūras nākotne prasa saliedētu rīcību. Kā Baltijas, tā arī Ziemeļvalstīm tagad ir svarīga pozicionēšanās, lai Eiropas Savienībā iespējami labāk saklausītu to vajadzības un centienus. Šo problēmu lieliski ilustrē gāzes cauruļvada būves projekts „Nord Stream”. Gāzesvada projekts ir izaicinājums, ko diez vai var pārliecināši risināt, ja rīcības virzienu kopīgi nenosaka Baltijas jūras reģiona ES dalībvalstis. Turklāt šī projekta sakarā vislielākā problēma nav vides jautājumi, bet gan uzticības trūkums, kas valda starp Krieviju un valstīm ap Baltijas jūru. To rāda Zviedrijas valdības lēmums atlikt un neizskatīt gāzes uzņēmuma *nepilnvērtīgo* pieteikumu būvēt gāzesvadu cauri Zviedrijas teritoriālajiem ūdeņiem. Lai varētu radīt uzticību, nepieciešams veikt ne tikai ietekmes uz vidi novērtējumu. Ir jānodrošina tiesības visām Baltijas jūras valstīm gūt pilnīgu ieskatu par celtniecības un ekspluatācijas darbiem. Jaunā Lisabonas līguma nosacījumi par ES kopējo enerģētikas politiku vēl pirms līguma stāšanās spēkā „Nord Stream” sakarā varētu būt tālākas uzticības padziļināšanas izmēģinājuma objekts. Varētu būt... Iespējams, tāpēc kā pārlieku optimistisks, bez pietiekama seguma vērtējams Norvēģijas premjerministra Jensa Stoltenberga mundrys izsaukiens Oslo sesijā: „Kopā mums ir vienota balss, kuru sadzird!” Lai sadzirdētu, nepieciešams reāls pamats! Mēs, Eiropas Parlamenta deputāti, uzskatām, ka pienācis laiks, ir iespējas, lai Baltijas jūras reģionam būtu spēcīga, vienota politiska balss Eiropas Savienībā! Kā risinājums varētu būt ZP paplašināšanās. Vide un enerģētika, gan jūras, gan gaisa telpas kontrole, ekonomiskā attīstība un šķēršļu likvidēšana no-

tiktu efektīvāk, ja Igaunija, Latvija un Lietuva būtu ZP locekles. Svarīgi būtu Ziemeļu Padomei piesaistīt arī Poliju un Vāciju. Vienlaikus tas dotu iespēju arī Īslandei un Norvēģijai ietekmēt ES pieņemtos lēmumus. Nostiprinot vadošo politisko balsi Baltijas jūras reģionā, varētu tikt atvieglota pārējo dalībnie-



Brisele. Eiropas Parlamenta sēdes laikā.

ku lomas precizēšana. Tad pavērtos jaunas perspektīvas līdzvērtīgam dialogam ar Krieviju reģiona sabalansētai attīstībai, būtu iespējams pilnveidot Ziemeļu dimensijas mērķus, kā arī arktisko sadarbību. Tagad dzelzs ir karsta, un tā jāka! Eiropas Komisija jau nodarbojas ar Baltijas jūras stratēģijas sagatavošanu, un Zviedrija kā ES 2009. gada prezidējošā valsts gatavojas tai piešķirt prioritāru raksturu. Igaunijas prezidentam Tomasam Henrikam Ilvesam par šo lietu jau ir izdevies izraisīt igauņu interesi... Ir jāpārdomā daudzu „paralēlo reģiona organizāciju” efektivitāte, īpaši vides jomā, jo to rekomendācijas tā arī netiek pildītas. Baltijas jūras valstu valdībām tagad ir jāstiprina kopīgie ideoloģiskie aspekti. Ir neatliekami jāveic izpēte, lai nodrošinātu Baltijas jūras reģionam spēcīgu kopēju balsi Eiropas Savienībā. Šo izdevību nedrīkst palaist garām. Pastāv risks, ka ES interešu centrs var aizvirzīties no mūsu reģiona. Kas uzņemsies iniciatīvu – Somija, Zviedrija vai Latvija? Kas Rīgā Baltijas jūras valstu padomes sanāksmē varētu nākt klajā ar drosmīgiem reformu priekšlikumiem?! ZP ir politiski un finansiāli iespaidīga organizācija ar pārliecinošām sadarbības tradīcijām. Patlaban, kad Latvijai atvērtas durvis uz piedalīšanos ZP darba grupās un projektos, šī izdevība jāatver un jārealizē, perspektīvā domājot par galveno mērķi – baltiešu nonākšanu ZP kā pilntiesīgiem locekļiem. Tur pēc savas būtības un orientācijas mēs, baltieši, arī piederam.

BALTIJAS JŪRAS REĢIONA STRATĒGIJA – KOMISIJA TIEŠSAISTĒ SĀK SABIEDRISKO APSPIEŠANOS

2007. gada decembra sanāksmē Eiropadome uzdeva Eiropas Komisijai izstrādāt Eiropas Savienības Baltijas jūras reģiona stratēģiju, tāpēc 2008. gadā īpaši aktuāls bija Baltijas jūras reģiona stratēģijas izstrādes jautājums. Stratēģijas mērķis ir uzlabot Baltijas jūras vidi, atbalstīt reģiona līdzsvārotu ekonomisko attīstību, padarot to pieejamāku un drošāku. Stratēģijas

pieņemšana būs viena no Zviedrijas prezidentūras prioritātēm 2009. gada otrajā pusgadā.

Eiropas Savienības reģionālās politikas komisāre Danuta Hūbnere: „Kopš Eiropas Savienības paplašināšanās 2004. gadā Baltijas jūra ir kļuvusi par ES iekšējo jūru. Mēs vēlamies, lai Baltijas jūras reģions kļūtu par vienu no Eiropas un pasaules vadošajiem reģioniem, lai tas ir tīrs, dzīvei patīkams, pievilcīgs un drošs. Lai īstenotu Baltijas jūras reģiona stratēģiju, mums jāstrādā kopā ar dalībvalstīm, reģioniem un pilsētām, ar privāto sektoru, interešu grupām un sabiedrību. Mēs vēlamies, lai stratēģijas veidošanā piedalās iespējami vairāk cilvēku.”

APSPRIEŠANĀS JAUTĀJUMI

Baltijas jūras reģiona stratēģija izvirza četrus galvenos problēmu blokus.

VEICINĀT REĢIONA EKOLOĢISKO ILGTSPĒJU. Baltijas jūrā ir augsts piesārņojuma līmenis. Tai zaudējumus rada eitrofikācija (skābekļa trūkums), pārzveja, bīstamas vielas un invazīvas sugas. Reģionā ir problēmas ar radioaktīvo atkritumu apsaimniekošanu un riska novēršanu.

VEICINĀT REĢIONA PĀRTICĪBU. Lai palielinātu un noturētu konkurētspēju, astoņām dalībvalstīm, kas robežojas ar Baltijas jūru (Zviedrija, Dānija, Igaunija, Somija, Vācija, Latvija, Lietuva, Polija), ir jāuzlabo savstarpējā sadarbība, sadarbība ar pārējām ES valstīm, kā arī sadarbība ārpus ES robežām. Ar mazo un vidējo uzņēmumu palīdzību ir jāveicina inovācijas un pilnībā jāīsteno ES tiesību akti, jo īpaši vienotā tirgus noteikumi.

VEICINĀT REĢIONA PIEEJAMĪBU UN PIEVILCĪBU. Reģiona attīstību apgrūtina gan iekšējie lielie attālumi, gan attālums no pārējās Eiropas. Liela problēma ir arī nesaderīgās transporta sistēmas. Paredzams, ka līdz 2020. gadam kravas pārvadājumi Baltijas reģionā pieaugs aptuveni no 60 līdz 80%, īpaši palielinoties transporta plūsmai no Krievijas, Vidusāzijas un Tālajiem Austrumiem, tāpēc drošas un ātras transportēšanas jautājumi jārisina nekavējoties. Svarīgs ir arī jautājums par enerģijas drošas un efektīvas piegādes sistēmas izveidi. Ņemot vērā tirgū pieaugošās energoresursu cenas, jāuzlabo valstu elektrības tīklu un gāzes vadu savstarpēja savienojamība.

VEICINĀT REĢIONA DROŠĪBU. Galvenā uzmanība būs pievērsta organizētās noziedzības (cilvēku tirdzniecība, narkotikas, kibernetizēti) un korupcijas novēršanai, kā arī cīņai pret rasismu un ksenofobiju. Baltijas jūras reģiona stratēģija paredz uzlabot sadarbību ES valstu policijas dienestu starpā, kā arī veicināt sabiedrības veselības uzlabošanas un krīžu novēršanas pārvaldību. Liela nozīme tiek pievērsta ekonomiskās darbības, piemēram, jūras transporta, drošībai, kā arī infrastruktūras aizsardzībai.■

Eiropas jūrniecības politika joprojām bez pārmaiņām

Jūrniecības drošības tiesību aktu paketē, kas ietver astoņus tiesību aktu projektus, būtiska virzība nenotika. Eiropas Parlamentā tika iesniegtas Padomes kopējās pozīcijas sešiem tiesību aktiem, par atlikušajiem diviem – Karoga valsts direktīvu un Civiltiesiskās atbildības direktīvu – vienošanās dalībvalstu starpā tā arī netika panākta.

Lai gan lielākā daļa dalībvalstu uzskata, ka nepieciešams uzlabot starptautiskās kuģošanas drošību, 2008. gada 7. aprīlī notikušajā Transporta, telekomunikācijas un enerģētikas ministru padomē dalībvalstu vairākums, tostarp arī Latvija, neatbalstīja minēto priekšlikumu tālāku virzību, jo dalībvalstīm nav pieņemama Kopienas regulējuma un starptautisko prasību dublēšanās. Neraugoties uz daudzu dalībvalstu būtiskiem un argumentētiem iebildumiem, Francijas prezidentūra par abiem tiesību aktu projektiem bija apņēmusies panākt politisku vienošanos. Francijas prezidentūras mērķis bija arī otrajā lašījumā panākt vienošanos par pārējiem paketes priekšlikumiem.

Latvijas problēma ir paketē iestrādātā pārāk stingru prasību noteikšana kuģiem, kuru karogvalstis atbilstoši Parīzes saprašanās memorandam iekļautas *melnajā* vai *pelēkajā* sarakstā. Gan Ostas valsts kontroles direktīvā,



gan Karoga valsts prasību direktīvā noteiktā vienādu prasību (piemēram, iebraukšanas aizlieguma Kopienas ostās un pastiprinātas kontroles prasības) piemērošana *pelēkā* un *melnā* saraksta kuģiem var negatīvi ietekmēt Latvijas kā *pelēkā* saraksta valsts flotes attīstību un prasīs papildu līdzekļus citu valstu kuģu kontrolei. Bez tam dalībvalstīm tiek uzlikti jauni un grūti realizējami pienākumi bez īpašas pievienotās vērtības. Arī diskusijās ar Parlamentu šis jautājums ir aktuāls, jo Parlaments atbalsta vienotu pieeju iebraukšanas aizlieguma noteikšanā *pelēkā* un *melnā* saraksta kuģiem.

Latvija karaļa valsts sarakstu aprēķināšanas metodikas pārskatīšanas jautājumu izvirzījusi dažādos forumos, tai skaitā Parīzes saprašanās memoranda komitejas 19.–23. maija sesijā, Eiropas Komisijā, Eiropas Jūras drošības aģentūrā, kā arī ES dalībvalstīs, izmantojot LR vēstniecību starpniecību. Tomēr Latvijas priekšlikums par metodikas grozījumu izstrādes termiņa pagarinājumu netika pilnībā atbalstīts. Alternatīvas metodikas izskatīšana tiek atlikta līdz 2011. gadam, līdz jaunā inspekciju režīma ieviešanai, kura funkcionēšanas sekas vēl nav zināmas un var prasīt atkārtotu metodes pārskatīšanu.

Turpinot darbu pie Vācijas prezidentūras laikā publicētā Rīcības plāna integrētas jūrniecības politikas īstenošanai, Slovēnijas prezidentūras laikā tika sarīkoti vairāki publiski pasākumi un konsultācijas nevalstiskajām organizācijām par nodarbinātību un konkurenci jūras nozarē, kopējo atbildību par okeāniem un jūrām, izglītību un pētniecību. 2008. gada beigās Komisija publicēja priekšlikumu „Par Eiropas jūras telpu bez robežām”, kura mērķis ir veicināt jūras transporta iekšējā tirgus attīstību un energoefektivitāti, kā arī jūras transporta negatīvās ietekmes uz vidi samazināšanu. Latvija atbalsta Eiropas Komisijas iniciatīvas, taču, ņemot vērā, ka Komisija vēl strādā pie vairākiem jauniem priekšlikumiem Rīcības plānā, vispirms ir jānodrošina turpmākās darbības saskaņošana. Tāpat Latvija uzskata, ka attiecībā uz jūras pārvaldību maksimāli būtu izmantojamas reģionālās sadarbības priekšrocības un iespējas.

Slovēnijas prezidentūras laikā tika publicētas vadlīnijas integrētai pieejai jūrniecības politikas jomā. Dalībvalstīm vajadzētu apsvērt iespēju valsts pārvaldes sistēmā izveidot jūrlietu iekšējās koordinēšanas struktūras, lai veicinātu valsts sadarbību jūras biznesa attīstībā Baltijas jūras reģionā.

Komisijas iniciatīva par Eiropas ostu politiku būtisku attīstību Slovēnijas prezidentūras laikā nav piedzīvojusi, tomēr kuluāros šie jautājumi tika aktīvi apspriesti. Bija jūtamas lobiju aktivitātes. Tieši tāpēc topošajai Eiropas ostu politikai aktīvi jāvirza Latvijas sagatavotais priekšlikumu projekts. Vēl jo vairāk tas jādara, ņemot vērā ostu nozīmi Latvijas ekonomikā. Tāpēc uzmanīgi jāseko visām Briseles aktivitātēm un iespēju robežās jāapzina Eiropas Komisijas koriģēto priekšlikumu iespējama saturs un publicēšanas laiks, lai savlaicīgi varētu reaģēt uz strīdīgiem vai Latvijai nepieņemamiem priekšlikumiem. ■

Ko Eiropas Savienība 2008. gadā darījusi tavā labā?

Eiropas Komisija izveidojusi multimedālu gadagrāmatu, kurā stāstīts par svarīgākajiem Eiropas Savienības sasniegumiem 2008. gadā. Gadagrāmatā apkopoti veiksmes stāsti par to, kā ES realizētā politika dod labumu tās pilsoņiem, un vēstīts par dažādiem tematiem no rotaļlietu drošuma līdz finanšu krīzes seku mazināšanai.

„Gadagrāmata skaidri apliecina, ka ES pieņemtie lēmumi ievērojami uzlabo mūsu – patērētāju, ceļotāju, darbinieku – ikdienas dzīvi,” apgalvo Komisijas priekšsēdētāja vietniece, starptautisko attiecību un komunikācijas stratēģijas komisāre Margota Valstrēma.

2008. gada desmit veiksmes stāsti ir:

- ķīmisko vielu izmantošanas kontrole Eiropā;
- vienota darbība finanšu krīzes mazināšanai;
- uzlabojumi darba ņēmēju tiesībās;
- bērnu drošības pasākumi;
- vienlīdzīgas tiesības pārvietoties cilvēkiem ar kustību traucējumiem;
- atbalsts stabilitātei un demokrātijai;
- veselīgas pārtikas uzvaras gājiens;
- ES valstu savstarpēja palīdzība katastrofu novēršanā;
- Eiropas attīstība, kas neapdraud planētas veselību;
- pārskatāma ES finansēšanas mehānisma ieviešana.

NOSKAIDROTS IEDZĪVOTĀJU VIEDOKLIS PAR LATVIJAS DALĪBU ES

2008. gada beigās sabiedriskās domas pētījumu centrs SKDS ar Eiropas Savienības informācijas aģentūras atbalstu veica sabiedriskās domas aptauju, lai noskaidrotu iedzīvotāju viedokli par Latvijas dalību Eiropas Savienībā. Iegūtie dati liecina, ka

- **pozitīvi Latvijas dalību vērtē 25%** aptaujāto,
- **negatīvi Latvijas dalību vērtē 24%,**
- **ne labi, ne slikti – 48%.**

Latvijas dalību ES par labu atzinuši iedzīvotāji vecumā no 18 līdz 24 gadiem, respondenti ar augstāko izglītību, latvieši, aptaujātie ar vidēji augstiem



Eiropas Parlamenta lielā sēžu zāle.

vai augstiem ienākumiem, Rīgā un Kurzemē dzīvojošie.

Neitrālu attieksmi – atbildi „ne labi, ne slikti” – biežāk izvēlējušies pētījuma dalībnieki vecumā no 55 līdz 64 gadiem, sievietes, iedzīvotāji ar vidēji zemiem vai vidējiem ienākumiem, Vidzemē un Latgalē dzīvojošie.

Latvijas dalību ES negatīvi biežāk vērtējuši respondenti, kas vecāki par 65 gadiem, grupas ar pamata vai vidējo izglītību, citu tautību pārstāvji, nestrādājošie, respondenti ar zemiem vai vidēji zemiem ienākumiem un Zemgalē dzīvojošie.

Atbildes uz jautājumu, kur cilvēki visbiežāk meklē informāciju par ES, liecina, ka

- visbiežāk Latvijas iedzīvotāji informāciju meklē TV (30%),
- preses izdevumos (25%),
- internetā (22%),
- 20% informāciju par ES iegūst radio raidījumos.

Nedaudz vairāk nekā puse respondentu (53%) atzīmēja atbildi „neesmu meklējis informāciju par ES jautājumiem”.

Atbildot uz jautājumu, kādai valūtai tiktu dota priekšroka, ja būtu jāuzkrāj nauda, 38% respondentu minēja eiro, 32% – latus un tikai 8% – ASV dolārus.■

Apstiprināta klimata un enerģētikas pakete

2008. gada 11. un 12. decembrī Briselē notika Eiropas Padomes sanāksme. Latvijas delegāciju vadīja Ministru prezidents Ivars Godmanis, sanāksmē no Latvijas piedalījās arī ārlietu ministrs Māris Riekstiņš. Eiropas Savienības valstu un valdību vadītāju tikšanās svarīgākais jautājums bija klimata un enerģētikas paketes apspriešana un pieņemšana.

Klimata un enerģētikas paketes pieņemšanai ir būtiska nozīme pasaules vides kvalitātes saglabāšanas veicināšanā, kā arī sakarā ar nepieciešamību attīstīt un modernizēt Eiropas Savienības, tai skaitā Latvijas, enerģētiku. Klimata un enerģētikas paketes pieņemšana ir kompromisa lēmums, kurā Francijas prezidentūra iespēju robežās ir ņēmusi vērā dalībvalstu dažādās un reizēm savstarpēji pretrunīgās intereses, arī svarīgākās Latvijas intereses.

Latvijas nozīmīgākais sasniegums ir emisiju samazināšana kopš 1990. gada, ko Latvija realizējusi ne tikai bijušās PSRS rūpniecības sabrukuma rezultātā, bet lielā mērā arī pateicoties energoefektivitātes pasākumiem un ražošanas modernizācijai enerģētikas un rūpniecības sektorā. Sasniegtais progress, pēc provizoriskiem aprēķiniem, Latvijai varētu dot izsolēs par 44% vairāk emisijas kvotu (par 1,4 miljoniem kvotu gadā), kas ir lielākais procentuālais pieaugums starp dalībvalstīm. Nosacījumi par emisijas kvotu piešķiršanu būs izdevīgi Latvijas rūpniecības sektoriem konkurētspējas paaugstināšanai ārpus Eiropas Savienības.■

Kuģu demontāža

Ik gadus tiek demontēti no 200 līdz 600 lielo kuģu, lai no tiem iegūtu tēraudu un citas izejvielas. Eiropas Parlaments apsprieda Vides, sabiedrības veselības un veselīgas pārtikas komitejas iesniegto ziņojumu par kuģu labāku demontāžu, kurā norādīts, ka gan Dienvidāzijas piekrastē, gan cituviet jūras kuģi, tostarp Eiropas Savienības valstu kuģi, tiek demontēti videi kaitīgus un cilvēka cieņu pazemojošos apstākļos. Komiteja norāda, ka šāda situācija nav attaisnojama, un aicina panākt globāli ilgtspējīgu risinājumu.

Komiteja uzskata, ka jāveic praktiski Eiropas un starptautiska mēroga pasākumi, kuru galvenais mērķis būtu sabiedrības veselības un vides aizsardzība, nenoveļot šo atbildību uz citām valstīm. Tā īpaši uzsver jauninājumu un attīstības pasākumu nozīmi Eiropas kuģubūves nozarē, lai radītu labākus un videi mazāk kaitīgus kuģus.■

Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai

STRATĒGISKIE MĒRĶI UN REKOMENDĀCIJAS ES JŪRAS TRANSPORTA POLITIKAI LĪDZ 2018. GADAM

Šā paziņojuma nolūks ir iepazīstināt ar galvenajiem stratēģiskajiem mērķiem, kas izvirzīti Eiropas jūras transporta sistēmai laika posmā līdz 2018. gadam, kā arī akcentēt tās jūrniecības nozares, kuru mērķtiecīga attīstība stiprinās ES konkurētspēju pasaules tirgū. Paziņojums tapis sarunās ar dalībvalstu ekspertiem, pamatojoties uz neatkarīgu kuģošanas profesionāļu ieteikumiem un analītiskiem pētījumiem par tendencēm jūras transporta biznesā.

EIROPAS KUĢOŠANAS BIZNESĀ UN TIRGUS GLOBALIZĀCIJA

Eiropai ir svarīga loma pasaules kuģošanas biznesā, jo Eiropas uzņēmumiem pieder aptuveni 41% no visas pasaules flotes kopējās kravnesības. Tomēr pēdējā laikā ievērojami pieaug konkurence, īpaši no trešajām pasaules valstīm, kuru kuģu īpašniekiem bieži vien ir lielas priekšrocības: valsts atbalsts, lēti resursi, liels brīvā darbaspēka īpatsvars, kā arī starptautisko kuģošanas normu neievērošana. Ekonomiskās krīzes apstākļos tas var radīt situāciju, ka jūras transporta uzņēmumu galvenie biroji un darbība tiek novirzīta ārpus ES, bet tas diemžēl varētu būtiski ierobežot ES centienus panākt drošas kuģošanas standartu uzturēšanu pasaulē.

Eiropas Komisijas stratēģiskajā pārskatā ietverti šādi secinājumi:

- ir svarīgi, lai ES noteiktu un uzturētu prognozējamus un konkurētspējīgus nosacījumus kuģošanas biznesam un citām jūrniecības nozarēm;
- jāuzlabo ES noteikumi tonnāžas un ienākuma nodokļa noteikšanai, kā arī valsts atbalstam nozarei ekoloģiskas kuģošanas veicināšanai, jaunu tehnoloģiju ieviešanai un ar jūrniecības nozari saistītu darbinieku profesionālās sagatavošanas pilnīgošanai;
- vēlams atbalstīt taisnīgus jūras starptautiskās tirdzniecības nosacījumus un piekļuvi tirgum, turpinot tirdzniecības liberalizāciju jūrniecības nozarē;
- jāceļ jūras transporta kvalitāte, ieviešot šajā nozarē vienādus starptautiski pieņemtos noteikumus;
- tā kā globalizācija arvien vairāk apdraud valstu tiesības un pienākumus, pildot kara valsts, ostas valsts un piekrastes valsts funkcijas, ANO jūras tiesību konvencijām jābūt galvenajam starptautisko attiecību regulēšanas instrumentam.

CILVĒKRESURSI, KUĢOŠANAS PRAKSE UN JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBA

Jūras transporta nozare tieši un netieši rada daudz darba vietu. Lai apkalpotu kuģošanas biznesu, ir nepieciešami augstas kvalifikācijas speciālisti gan jūrā, gan krastā. Statistika liecina, ka arvien vairāk trūkst jūrniecības nozares profesionāļu, jūras virsnieku un ierindas jūrnieku. Pastāv draudi, ka Eiropas jūrniecības nozares konkurētspējas nodrošināšanai varētu pietrūkt cilvēkresursu. Tāpēc ES ir ieinteresēta celt jūrniecības nozares profesiju pievilcību, īstenojot aktivitātes, kurās kopīgi piedalās EK, dalībvalstu valsts institūcijas un jūrniecības nozares biznesa struktūras.

Kopienas iniciatīvu mērķi:

- ieviest standartus, kas vienkāršo karjeras iespējas jūrniecības klasteros, īpašu uzmanību veltot jūras virsnieku karjerai, kā arī nodrošināt ierindas jūrnieku un apakšvirsnieku izaugsmes iespējas;



Strasbūra. Eiropas Parlaments.

- celt ar jūru saistīto profesiju prestižu, padziļināt izpratni par karjeras iespējām šajā nozarē;

- atbalstīt Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) un Starptautiskās Darba organizācijas (ILO) iestāšanos par taisnīgu attieksmi pret jūrnikiem;

- sekmēt informācijas un komunikāciju tehnoloģiju izmantošanu, lai uzlabotu dzīves un darba kvalitāti jūrā, veicināt maksimāli pieejamus sateļitsakarus, lai nodrošinātu medicīnisko aprūpi uz kuģiem, tālmācību, kā arī privātās komunikācijas;

- izskaust birokrātiju, lai samazinātu administratīvo slogu, ar ko jāsaskaras kuģu kapteiņiem un vecākajiem virsniekiem.

Lai veicinātu kuģošanas drošību un videi draudzīgas jūras kravas pārveidājumus, svarīgi ir uzturēt augstus apkalpju sagatavošanas standartus un profesionālās kompetences līmeni. Svarīgi ir nodrošināt ES dalībvalstu kuģu apkalpes ar profesionāli sagatavotiem jūras speciālistiem, tāpēc:

- jāpanāk, lai visas valstis, kurās izsniedz jūrnieru profesionālās kvalifikācijas sertifikātus, stingri ievērotu starptautiskās un Kopienas prasības, kas izriet no Konvencijas par jūrnieru sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW);

- jāattīsta sadarbība starp Eiropas jūrnierības mācību iestādēm, lai celtu topošo jūrnieru zināšanu līmeni un sniegtu iespējami plašāku informāciju par

jaunākajām tehnoloģijām jūras transporta nozarē (augstas sarežģītības kuģi, informācijas un komunikāciju tehnoloģijas, drošība u.c.);

- mācību iestādēm un nozares uzņēmumiem kopīgi jāizstrādā izcilības sertifikāti jūrniecības jomā (Eiropas pēcdiploma kursi jūrniecības specialitātēs), kuru prasības varētu pārsniegt STCW prasības. Šai sakarā jāapsver iespēja izveidot Eiropas jūrniecības mācību sertifikācijas centru tīklu (Eiropas jūras akadēmiju);

- virsnieku sagatavošanai ERASMUS programmas ietvaros īstenot studentu apmaiņu starp dalībvalstu jūrniecības mācību iestādēm;

- panākt, lai ES mācību iestādēs mācību programmā būtu paredzēta iespēja kadetiem stažēties uz kuģiem.

Lai uzlabotu darba un dzīves apstākļus uz kuģiem, viena no Eiropas Savienības prioritātēm ir nodrošināt Starptautiskās Darba organizācijas 2006. gada Konvencijas par darbu jūrniecībā izpildi.

ES dalībvalstīm jāaktivizē darbība, lai:

- iespējami ātrāk ratificētu ILO 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā un pildītu konvencijas prasības;

- nodrošinātu augsti profesionālu apkalpju komplektēšanu;

- stimulētu un atbalstītu pētījumus par cilvēka faktora nozīmi kuģošanas drošībā un vides aizsardzībā;

- apsvērtu pasākumus veselības aprūpes uzlabošanai uz kuģiem.

KVALITĀTĪVA KUĢNIECĪBA KĀ SVARĪGA PRIEKŠROCĪBA KONKURENCES CĪŅĀ

2018. gadā pasaules flotē būs aptuveni 100 000 reāli strādājošu kuģu (500 dwt un lielāki, 2008. gadā tādu bija 77 500). Prognozes liecina, ka kopējā kravnesība 2018. gadā varētu sasniegt 2,100 mljrd. dwt (2008. gadā bija 1,156 mljrd. dwt).

VIDES STANDARTU UZLABOŠANA

Eiropas jūras transporta administrācijas un Eiropas kuģniecības nozare ir ieguldījušas lielu darbu, lai veicinātu vides standartu ievērošanu kuģošanas biznesā. Sadarbība ir kļuvusi intensīvāka, risinot tādas problēmas kā negadījumu un incidentu novēršana, emisiju samazināšana, balasta ūdeņu apsaimniekošana un veco kuģu utilizācija.

Lai sasniegtu jūras transportam izvirzītos ilgtermiņa mērķus, cieši jāsadarbjas Eiropas Komisijai, ES dalībvalstīm un Eiropas jūrniecības nozarei.

Šai sakarā ES aktīvi jāpiedalās IMO un ANO darbā. Jāpanāk, lai līdz 2020. gadam Eiropas jūras atbilstu labas vides standartam, ko pieprasa jaunā jūras vides stratēģijas pamatdirektīva

Jāatsāk kampaņa par augstu standartu ieviešanu kuģošanas biznesā, veidojot partnerības nolīgumus starp ES jūras administrācijām, jūrniecības nozares

uzņēmumiem un jūras transporta pakalpojumu izmantotājiem, kā arī jāveicina Eiropas Vides vadības sistēma jūras transporta jomā (EMS-MT).

JŪRAS TRANSPORTA DROŠUMS

ES jūras administrācijas un Eiropas kuģniecības nozares uzņēmumi ir devuši lielu ieguldījumu, lai izpildītu drošas kuģošanas prasības.

Tomēr papildu slodzi kuģošanas drošībai rada flotes skaitliskais pieaugums. Tuvākajos gados pieaugs pasažieru un kravas kuģu skaits, kā arī nemītīgi palielināsies jūras kravas pārvadājumu apjoms. Pieaugs satiksme pa tā saukto Ziemeļu jūras ceļu, Suecas kanāla paplašināšanas rezultātā palielināsies kuģošanas intensitāte Vidusjūrā.

EK un dalībvalstu uzdevumi turpmākajos gados:

- prioritāru nozīmi piešķirt ES un starptautisko noteikumu izpildei;
- panākt ES efektīvāku iesaistīšanos IMO darbā un pastiprināt starptautisko sadarbību ar ES tirdzniecības un kuģošanas partneriem, jo īpaši kaimiņvalstīm;

- gādāt, lai visu Eiropas valstu jūras administrācijas iestāžu rīcībā būtu ekonomiskie un cilvēkresursi, kas nepieciešami, lai tās varētu nodrošināt valsts funkcijas, kas jāpilda karoga, ostas un piekrastes valstīm. Visām ES dalībvalstīm līdz 2012. gadam jābūt iekļautām Parīzes memoranda par kuģu ostas valsts kontroli baltajā sarakstā;

- nodrošināt, lai līdz 2012. gadam visām dalībvalstīm atbilstoši saistībām, ko tās uzņēmušās, būtu saistošas visas attiecīgās starptautiskās konvencijas un lai tās pildītu prasības, kas izriet no IMO obligāto instrumentu īstenošanas kodeksa, kā arī IMO dalībvalstu audita shēmas.

JŪRAS TRANSPORTA DROŠĪBA

Eiropas kuģniecības nozare ir ieguldījusi daudz darba, lai izpildītu obligātos drošības pasākumus, ko IMO pieņēma 2002. gadā un kas ES tiesību aktos tika iekļauti 2004. gadā. Terorisma draudi nemazinās, tāpēc kuģiem un ostām ir jābūt gataviem reaģēt teroristu uzbrukuma gadījumā. Aktualitāti saglabā arī pirātisma un bruņotas laupīšanas gadījumi jūrā. Lielas problēmas rada cilvēku kontrabanda, tirdzniecība un nelegālie imigranti.

Attiecībā uz terorisma draudiem Eiropas Komisijai un dalībvalstīm jāturpina atbalstīt starptautisku drošības pasākumu ieviešanu. Karoga valstīm un kuģu īpašniekiem intensīvi jāsadarbojas, un jūrniekiem jānodrošina atbilstoša pamatapmācība, kā arī turpmākās mācības.

Cīņai pret pirātismu un bruņotu laupīšanu EK un dalībvalstīm jāveic stingri atbildes pasākumi un jācenšas uzlabot kuģošanas drošību, lai samazinātu iespējamās problēmas pirātisma skartajos apgabalos. Transporta sistēmas stabilitātes nolūkā starptautiskie kuģošanas ceļi pasaules jūras ir jāaizsargā

pret jebkādu rīcību, kas varētu kavēt drošu kuģošanu. Komisijai un dalībvalstīm jāsadarbojas, lai veiktu uzlabojumus Starptautiskajā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksā (ISPS). Jāapsver iespēja pieņemt ostu un jūras administrāciju tehniskās palīdzības programmu.

KUĢOŠANAS UZRAUDZĪBA

Raugoties uz 2018. gadu, Eiropas jūras transporta sistēma jānostiprina, izmantojot integrētu informācijas vadības sistēmu, lai visi kuģi, kas atrodas jūrā un iekšzemes ūdensceļos, kas dodas uz Eiropas ostu vai no Eiropas ostas, ES ūdeņos ir tranzītā vai atrodas ciešā ES ūdeņu tuvumā, tiktu identificēti, pārraudzīti, būtu izsekojami un par tiem tiktu ziņots.

Šāda sistēma jāiekļauj iniciatīvā „e-jūra” un jāiestrādā integrētā ES sistēmā, kas nodrošinātu e-pakalpojumus dažādos transporta ķēdes līmeņos. Plašāk jāizmanto tādi pieejami resursi kā *AIS*, *LRIT*, *SafeSeaNet* un *CleanSeaNet*, vai tie, kas pašlaik tiek izstrādāti, piemēram, *Galileo* un *GMES*. Ņemot vērā nepieciešamību pilnībā izstrādāt *EUROSUR*, ES būtu jāveicina tādas sistēmas izveide, kas nodrošinātu jūrā, uz sauszemes un kosmosā izvietoto tehnoloģiju izmantošanu.



Eiropas Komisijas priekšsēdētājs Žozē Manuels Barrozu un Latvijas Republikas Ministru prezidents Ivars Godmanis.



Ž. M. Barrozu tiekas ar Latvijas Ministru kabineta pārstāvjiem.

JŪRAS TRANSPORTS – GALVENAIS ELEMENTS ES ENERGOAPGĀDES DROŠĪBĀ

Jūras transportam ir būtiska loma Eiropas energoapgādes drošībā, tādējādi tas ir arī svarīgs instruments Eiropas enerģētikas politikā. Jūras transporta sistēma jāskata kā daļa no ES stratēģijas, kas paredz maršrutu un enerģijas avotu dažādošanu. Pa jūru tiek transportēti 90% naftas, bet pieaug tendence ar tankkuģiem transportēt sašķidrinātu dabasgāzi. Arī daudzi citi energoprodukti tiek transportēti pa jūru.

Atbilstoši ES centieniem energoproduktus transportējošajai flotei jāatbilst augstākajiem tehnoloģiskajiem standartiem un apkalpei, kas strādā flotē, jābūt labi apmācītai.

STARPTAUTISKĀ SADARBĪBA

Lai kuģniecības un jūrniecības dienesti varētu risināt aktuālās globālās problēmas, nepieciešamas pārliecinošas atbildes starptautiskā līmenī. Komisija un dalībvalstis ir izdevīgā pozīcijā, lai rosinātu pārmaiņas, izveidojot visaptverošu starptautiskās kuģniecības regulējumu, kas atbilstu 21. gadsimta uzdevumiem.

Tiek prognozēts, ka ES 27 dalībvalstu jūras kravu apjoms pieaugs no 3,8 miljardiem tonnu 2006. gadā līdz 5,3 miljardiem 2018. gadā. Tas nozīmē, ka pēc desmit gadiem infrastruktūrai, tostarp ostām, to savienojumiem ar sauszemi un kuģniecības nozarei būs jāspēj pārvadāt, uzņemt un apstrādāt šādu kravu apjomu.

EIROPA — PASAULES LĪDERIS JŪRAS IZPĒTES UN INOVĀCIJU JOMĀ

Eiropas jūrniecības nozaru konkurētspēju, kā arī spēju risināt ar vides, enerģētikas un cilvēka faktoriem saistītās problēmas lielā mērā ietekmē pētniecības un inovāciju centieni, kas jāatbalsta vēl vairāk.

Eiropas jūrniecības nozarēm vajadzētu produktīvi izmantot pētniecības un tehnoloģiju attīstības (RTD) centienus, kas tiek izvērsti secīgo ES pētniecības pamatprogrammu un citu iniciatīvu satvarā.■

Konteineru termināla pakalpojumi Rīgas Brīvostā

- Kuģu izkraušana un iekraušana;
- Konteineru un ģenerālkraavu glabāšana;
- Ģenerālo kravu pārkraušana no/uz konteineriem, vagoniem, automašīnām;
- Kravu paletizēšana;
- Refkonteineru pieslēgšana, temperatūras režīma kontrole, pre-trip pārbaude (PTI);
- Konteineru svēršana, tīrīšana, dezinficēšana;
- Konteineru remonts;
- Citi pakalpojumi.

SIA BALTIC CONTAINER TERMINAL

Sīkāka informācija: www.bct.lv

Tālrunis: 371 67076212, 29555612. Fakss: 371 67076222.

E-pasts: info@bct.lv. Kundziņsalas iela 1, Rīga, LV-1822, Latvija

Jūras virsnieki krastā

Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktora Aigara Krastiņa darbagalds ministrijas piektajā stāvā slīgst papīru jūrā. Nav vētras, nav ārkārtas situācijas, nav noticis negadījums. Ir mērena ikdienas vilņošanās un rutīnas darbs, ar ko sekmīgi galā tikt palīdz gadiem krātā pieredze un nozares jautājumu patiesa pārzināšana.

Aigars Krastiņš paceļ diezgan pabiezu mapi un saka: – Šajā mapē ir simt piecdesmit tematu par kuģošanas drošības standartu uzlabošanu. Ar standartiem es domāju tās piecdesmit Starptautiskās Jūras organizācijas konvencijas, rezolūcijas, citas reglamentējošās normas un tiesību aktus, kas regulē un nosaka starptautiskās jūrniecības un starptautiskās kuģošanas darbību. Nepieciešamība uzlabot kuģošanas standartus balstīta uz nepielūdzamo statistiku, protams, uz sliktu statistiku, kāda diemžēl ir, tāpēc arī šajā jomā darba pagaidām netrūkst. Kā tikai vienu tā saukto tematu varētu minēt jūrnieku sertificēšanas un sardzes standartu revīziju.

2009. gada decembrī notiks Starptautiskās Jūras organizācijas asambleja, kas pieņems jaunu rezolūciju laikam līdz 2015. gadam. Bet pirms tam par visiem svarīgajiem tematiem tiek diskutēts un formulēts viedoklis Starptautiskās Jūras organizācijas komitejās un apakškomitejās, kuru darbā piedalās visas dalībvalstis, to skaitā arī Latvija. Visu laiku aktuālākais jautājums – kā uzlabot kuģošanas drošības standartus, lai samazinātu kuģošanas biznesa riskus, apdraudējumu cilvēkiem un apkārtējai videi. Jau likuma spēku ieguvušo standartu revīzija nepieciešama objektīvu iemeslu dēļ: kuģošanas nozarē ienāk jaunas informācijas tehnoloģijas, arvien tiek pilnveidota elektronika un elektrotehnika, tāpēc jābūt atbilstošiem standartiem šo jauno tehnoloģiju lietošanai. Viens no šīs dienas būtiskākajiem jautājumiem ir elektroniskās datu pārraides sistēmas

UZZIŅAI

Ir 50 IMO konvenciju. Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS) pieņemta 1974. gada 1. novembrī, un tai ir 13 sadaļas. SOLAS konvencijai attiecībā uz starptautisko kuģošanas drošību ir augstākā likuma spēks. Pirmā SOLAS versija tika pieņemta 1914. gadā pēc kuģa „Titāniks” katastrofas, otrā – 1929. gadā, trešā – 1948. gadā, ceturta – 1960. gadā. Starptautiskā konvencija par piesārņojuma novēršanu no kuģiem (MARPOL) pieņemta 1973. gadā, grozīta 1978. gadā, un tai ir 6 sadaļas. Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanas, sertificēšanas un sardzes pildīšanas standartiem (STCW) pieņemta 1978. gadā.

ieviešana. Piemēram, kuģis pirms ienākšanas ostā elektroniski nosūta informāciju, vai tas būtu kuģa rullis vai nākotnē – manifests, un attiecīgās valsts varas institūcijas – muiža, robežsardze, citas iestādes izmanto vienoto datu bāzi, lai laikus sagatavotos kuģa ienākšanai. Šāda elektroniskā sistēma ļautu izvairīties no milzīgās birokrātijas, laika patēriņa un nevajadzīgu papīru aizpildīšanas. Jāteic, ka jau tagad daudzās valstīs šāda sistēma reāli darbojas, bet Latvija vēl tikai ir ceļā uz tās izveidi.

Ja izpēta, kas un kādā līmenī vēlas noteikt un ietekmēt starptautiskās kuģošanas norisi, pārņem bažas, ka ir pārlietu daudz iestāžu, organizāciju un institūciju, kas nosaka, uzrauga un reglamentē kuģošanas nozares darbību: Starptautiskā Jūras organizācija, Eiropas Padome, Eiropas Komisija... Šo sarakstu varētu turpināt. Tagad vēl izveidota Eiropas Jūras drošības aģentūra.

Aigars Krastiņš ar tādu kā sarkasmu smeļot nosaka, ka uzraugošā institūcija ir Eiropas Komisija, un turpina: – Savukārt Eiropas Jūras drošības aģentūra ir ļoti progresīvs veidojums, kas dalībvalstīm palīdz koordinēt darbību un sekot jaunākajām tendencēm un visu līmeņu varas gaitēnu prasībām. Darba sanāksmēs tiek apspriesti Eiropai svarīgi jautājumi, diskutēts par problēmām un pieņemts kopīgs Eiropas dalībvalstu redzējums nozīmīgu problēmu risināšanā. Tālāk šis vienotais viedoklis jau tiek pausts Starptautiskajā Jūras organizācijā, strādājot pie augstākās jūrniecības likumdošanas labojumiem vai grozījumiem. Par Eiropas Jūras drošības aģentūru tiešām var teikt tikai labus vārdus, un šo organizāciju nekādā gadījumā nevajadzētu uzskatīt par birokrātisku veidojumu.

PELĒKĀ BIROKRĀTIJA

Ir jautājumi, kas gadu gaitā joprojām nav sakārtoti. Kā piemēru departamenta direktors min Parīzes memoranda *baltā*, *pelēkā* un *melnā* saraksta veidošanas formulu: – Latvija jau gadiem ir iestrēgusi *pelēkajā* sarakstā tieši statistikas veidošanas dēļ. Mums tikai viens aizturēts kuģis jau sabojā statistiku. Bet ir arī tāds unikāls gadījums, kad Parīzes memoranda publikācijas *pelēkajā* sarakstā ir iekļuvušas un jau trīs gadus atrodas valstīs, kurām nav aizturēts neviens kuģis. Mēs Parīzes memoranda komitejai maksājam pietiekami lielu dalības maksu, lai varētu prasīt adekvātu darbu un taisnīgas sistēmas izveidošanu. Nav skaidru kritēriju. Problēmai esam pievērsuši Eiropas Komisijas uzmanību un ceram, ka tā palīdzēs atrisināt šo jautājumu. Eiropas jaunajā jūrniecības stratēģijā ir iestrādāta prasība, ka visām Eiropas Savienības dalībvalstīm ir jābūt Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā. Kā tas iespējams, ja nav skaidrības un kritēriju šā saraksta veidošanā un ja Memoranda *pelēkajā* sarakstā gadiem atrodas valstīs, kuru kuģi nemaz nav aizturēti



Satiksmes ministrijas Jūrnieceības departamenta direktors Aigars Krastiņš.

BRISELES GAITEŅI

Vaicāts, cik labi viņš jūtas tā sauktajos Briseles varas gaitēņos, Aigars Krastiņš tikai pasmaida un atbild, ka jūtas ļoti normāli: – Man ar tiem gaitēņiem nav nekādu problēmu. Un nekad nav bijis. Tomēr labāk justos, ja uz Briseli vai Lisabonu vajadzētu braukt tikai tad, kad darba kārtībā ir jautājumi par starptautisko kuģošanas konvenciju grozījumiem un labojumiem, kad divdesmit septiņām Eiropas Savienības dalībvalstīm vajadzētu izstrādāt un pieņemt kopīgu lēmumu par vienu vai otru jautājumu, lai tālāk Eiropas kopīgo viedokli paustu Starptautiskajā Jūras organizācijā, jo Eiropa kopā ir liels spēks. Bet es nekādā gadījumā neatbalstu Eiropas centienus ar regulām un direktīvām veidot lokālo Eiropas stratēģiju, kas ir pretrunā ar IMO konvencijām. Ja Eiropā tiek pieņemtas šādas regulas un direktīvas, tad jāapzinās, ka tām praktiski nav nekādas nozīmes, jo IMO konvencijas ir augstākstāvošs juridisks dokuments. Savukārt, ja Eiropas dokumenti nav pretrunā ar IMO konvencijām, tad loģisks ir jautājums: kāpēc vispār par tām vajadzētu diskutēt un tās pieņemt? Trūkst loģikas. Ar prieku varu teikt, ka jaunajā Eiropas jūrnieceības politikā ir iestrādātas normas, kas paredz pievērsties IMO aktivitātēm, lai uzlabotu kuģošanas drošības standartus. Parasti jau labo neredz, prātā paliek

tie gadījumi, pareizāk sakot – negadījumi, kad nākas risināt problēmas un cīnīties ar sekām. Ja par likumdošanu, tad varu teikt, ka Latvijā mums visas starptautiskās prasības, IMO konvencijas un standarti ir ieviesti, ja notiek negadījums, tad pamatā ir vainojams cilvēka faktors. Gan neliela zvejas kuģa avārijā, gan tādās lielās avārijās, kādas piemeklēja „Prestige” un „Erika”, kam sekoja milzīgas ekoloģiskas problēmas, gan it kā ikdienišķā jūras piesārņojuma gadījumā un ārkārtas situācijā – cilvēku bojāeja izmeklēšanas statistika ir nepielūdzama – gandrīz vienmēr vainojams cilvēks, kurš bijis neuzmanīgs, nekompetents vai reizēm arī pārlieku noguris lielās darba slodzes dēļ. Un tikai ar sakārtotu likumdošanu un likumiskā ceļā var līdz minimumam samazināt šādu negadījumu iespējamību.

LIKUMA LOCĪŠANA

– Baltijas jūra ir unikāla – to neviens vairs necenšas ne pierādīt, ne apstrīdēt. Gan likumdevēju, gan kuģošanas biznesā iesaistīto vismaz vārdos paustā vienprātība par to, ka nav pieļaujamas darbības, kas tieši vai netieši kaitē un negatīvi ietekmē Baltijas jūras dzīvotspēju, ir apskauzama. Tomēr dzīvē viss ir savādāk, un jūra joprojām tiek piesārņota. Valda uzskats, ka lielākās problēmas Baltijas jūrai rada naftas piesārņojums, tāpēc šī problēma tiek aktualizēta visaugstākajā līmenī. Tomēr, jo īpaši pēdējā laikā, nopietni tiek risināts arī jautājums par notekūdeņu iekludināšanu jūrā. Lai gan ir stingri noteikumi un prasības par notekūdeņu savākšanu ostās, tie joprojām rada ievērojamas problēmas. Šai ziņā lielāko kaitējumu nodara pasažieru kuģi, kuri, kursējot regulārajās līnijās, notekūdeņus parasti izlej vienās un tajās pašās vietās, kur veidojas piesārņojuma koncentrācija.

Baltijas jūras valstis ar tāda *instrumenta* kā HELCOM palīdzību cenšas risināt Baltijas jūras aizsardzības jautājumus visaugstākajā līmenī, piemēram, kopīgi pieņemot un iesniedzot Starptautiskajā Jūras organizācijā grozījumus attiecīgajā MARPOL pielikumā. Tā kā kuģošana ir starptautiska biznesa nozare, visiem šīs nozares dalībniekiem ir saistoši tieši Starptautiskajā Jūras organizācijā pieņemtie lēmumi. Strādājot pie jaunās Eiropas jūrniecības politikas, ļoti svarīgi bija panākt, lai Eiropas Savienības pieņemtā likumdošana attiecībā uz starptautisko kuģošanas politiku nebūtu pretrunā ar IMO konvencijām. Jāatzīstas, ka biju pirmais, kas Briselē nepārprotami pauda viedokli, ka uzmanību vajadzētu koncentrēt uz Starptautiskās Jūras organizācijas normu uzlabošanu, nevis uz Eiropas reģiona noteikumu, direktīvu vai regulu izstrādi. Eiropas direktīvas nevar regulēt starptautisko kuģošanu pasaulē, jo Eiropas jurisdikcijā esošās valstis ir tikai viena no starptautiskās kuģošanas sastāvdaļām. Godīgi sakot, tieši Eiropas Savienības likumdevēju ambīcijas un reizēm pat nevēlēšanās iedziļināties un izprast problēmas būtību rada grūtības, tāpēc Eiropas likumdevēju un Starptautiskās Jūras organizācijas sadzīvošana

ir visai sarežģīta. Eiropa vēlas noteikt to ni starptautiskajā kuģošanas biznesā, tiek pieņemti likumdošanas akti, kas ir pretrunā ar IMO konvencijām, tāpēc ļoti bieži nākas labot pieļautās kļūdas un mainīt ES direktīvu un regulu saturu. Vēlreiz uzsvēršu, ka tieši IMO konvencijām ir augstākā likuma spēks un tās stāv pāri arī Latvijas likumiem, tāpēc mums ir ļoti nopietni jāizturas



1994. gads. Latvijas Valsts prezidents Guntis Ulmanis, „Latvija kuģniecības” prezidents Pēteris Avotiņš un kapteinis Aigars Krastiņš uz LK motorkuģa „Inženieris Kreilis”.

pret starptautiskās jūrniecības likumdošanas prasībām. Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta un Latvijas Jūras administrācijas speciālisti nodrošina starptautiskās likumdošanas normu ieviešanu un likumdošanas uzraudzību, un mums savas starptautiskās saistības jāpilda, lai cik smaga ir Latvijas iekšējā ekonomiskā situācija. Pašlaik Latvijai ir saistoši pāri par tūkstošiem rezolūciju, cirkulāru un vadlīniju. Protams, Latvijas valsts institūcijām nav tieši jānodarbojas ar kuģošanas biznesu un jūras pārvaldījumiem, to dara privātās kompānijas, valsts pienākums ir radīt un nodrošināt nepieciešamo likumdošanas bāzi, lai netraucētu šā biznesa normālu darbību, bet reizē stingri uzraudzītu, kā likumdošana tiek ievērota. Vēl jo vairāk tas jā dara, ņemot vērā kuģošanas biznesa devumu valsts budžetā. Latvijas jūrnieki, kas strādā gan uz Latvijas, gan ārvalstu kuģu īpašnieku kuģiem, nopelna aptuveni trīs simt miljonu latu gadā. Tā ir nauda, ko mūsu 17 tūkstoši jūrnieku atved uz Latviju un šeit arī tērē. Tāpēc reizēm kļūst skumji, ka pagājis tik ilgs laiks pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas, bet mūsu valsts stratēģijas veidotāji vēl joprojām nav apzinājušies, cik liela nozīme ir jūrniecības nozarei, kāds tai ir spēks un ko tā dod Latvijas tautsaimniecībai.

JŪRNIKES KRASŅĀ

Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš ir kapteinis. Pirms 1997. gadā uzņemties departamenta vadību, viņš vairāk nekā divdesmit gadus bija nostrādājis jūrā – gan par kapteiņa palīgu, gan vecāko palīgu, no 1991. gada arī par kapteini uz „Inženiera Kreiļa”. Interesanti, kāds, no krasta raugoties un vadot jūrniecības procesus, ir šodienas jūrnieka darbs?

Aigars Krastiņš: – Kapteiņi un virsnieki tagad ir stipri mazāk izgulējušies, kapteiņi biežāk nekā manā laikā stāv sardzē un pilda arī citus pienākumus tā vienkāršā iemesla dēļ, ka uz kuģiem ir samazinātas apkalpes. Protams, šādai apkalpju samazināšanai ir robeža, ko atbilstoši IMO konvenciju prasībām nedrīkst pārkāpt, lai nenodarītu kaitējumu kuģošanas drošībai. Visi aktīvajā kuģošanā esošie kuģi šobrīd ir nokomplektēti, un pārsvarā tas ir izdarīts tieši uz apkalpju samazināšanas rēķina. Ja darba tirgū būtu vairāk jūras virsnieku, viņu darba slodze samazinātos. Saprotošs un saprātīgs kuģu īpašnieks, kurš uztraucas par vērtīgo kravu un kuģi, kā arī domā par speciālistiem, no kuriem ir tieši atkarīga kravas, kuģa un kuģošanas drošība, vienmēr centīsies iespējami labāk nokomplektēt komandu, neradot pārslodzes speciālistiem. Bet jūras virsnieku diemžēl nepietiek, statistikas dati joprojām liecina, ka ir aptuveni četrdesmit tūkstošu liels jūras virsnieku deficīts. Pēdējo piecpadsmit gadu laikā vērojama vēl kāda tendence: ievērojami pieaugušas jūras virsnieku algas, ko arī lielā mērā var izskaidrot ar speciālistu deficītu. Flotes virsnieku algas ir ļoti solidas, piemēram, kapteiņa atalgojums atkarībā no kompānijas un kuģa tipa svārstās no desmit tūkstošiem dolāru līdz desmit vienpadsmit tūkstošiem eiro mēnesī. Ierindas jūrnieku algas, protams, ir zemākas.

Šīsdienas raksturīga iezīme ir labu speciālistu deficīts. Ne jau tikai jūrā tādi nepieciešami, arī darbam krastā vajadzīgi labi speciālisti, lai kvalificēti un kvalitatīvi risinātu visus kuģošanas drošības jautājumus. Lai šāds speciālists varētu strādāt krastā, viņam ir jābūt jūras pieredzei, vismaz trim jūrā nostrādātiem gadiem. Diemžēl pagaidām ierēdņu algas krastā nav samērojamas ar jūras virsnieku algām, tāpēc arī tik grūti piesaistīt jaunus speciālistus darbam Jūrniecības departamentā, Latvijas Jūras administrācijā un Latvijas Jūras akadēmijā.

Jautāts, vai reizi gadā vēlētos iziet jūras praksi, Aigars Krastiņš atzīst, ka labprāt to darītu un jūrā pavadītu divus, trīs vai pat četrus mēnešus.

A. Krastiņš: – Protams, gribētos pastrādāt uz kuģa. Ja jūs jautātu, ko es no tā iegūtu, pirmais, kas ienāk prātā, ir tas, ka daudz skaidrāk pārliecinātos par to nesakārtotību, kāda ir kuģošanas nozares ikdienas darbā. Vēl uz savas ādas izjustu to milzīgo pārslodzi, stresu un atbildību, kāda reāli ir šodienas jūrniekam, īpaši jūras virsniekam. Būtu jau arī kāda laba lieta – es piepelnītos, kas nemaz nav tik mazsvarīgi šodienas ekonomiskajā situācijā. Savukārt, kas attiecas uz kuģošanas drošību, tad šāda jūras prakse, iespējams, būtu lieka, jo mēs ikdienā nodarbojamies ar kuģošanas drošības jautājumiem visaugstākajā līmenī. Kapteinis uz kuģa saskaras vienīgi ar tiem jautājumiem un problēmām, kas jārisina ikdienas darbā, viņš neredz kuģošanas drošības jautājumus kopdarbībā un nespēj saskatīt, kādas šīs lietas būs nākotnē. Ar to nodarbojamies mēs, jūras virsnieki krastā.■

Transportam un loģistikai Latvijā ir plašas attīstības iespējas

2008. gada 13. jūnijā notika 11. starptautiskā konference „TransBaltica 2008”, ko organizēja Rīgas menedžeru skolas nodaļa „RMS Forum” sadarbībā ar Satiksmes ministriju, VAS „Latvijas dzelzceļš”, Ventspils brīvoostas pārvaldi un Rīgas brīvoostas pārvaldi. Konferencē uzstājās 20 ekspertu no Baltkrievijas, Beļģijas, Igaunijas, Krievijas, Latvijas un Lietuvas, kā arī Eirāzijas Transporta savienības viceprezidents Jurijs Ščerbaņins, „Navirail OÜ” valdes loceklis Rivo Sinijarvs, Eiropas Intermodālās asociācijas valdes loceklis Aleksanders Renzs un citi. Pasākumu kopumā apmeklēja vairāk nekā 180 dalībnieku, viņu vidū nozares speciālisti, valsts un pašvaldību amatpersonas un ārvalstu vēstniecību pārstāvji.

Satiksmes ministra padomnieks Georgs Lansmanis: – Kopēja izpratne par globālajām tendencēm pasaules loģistikā un konsekventa pašu uzstādīto uzdevumu izpilde ļaus Latvijai jau tuvākajos gados kļūt par pilnvērtīgu dalībnieku pasaules konteineru klubā, kā arī stabilu starpkontinentālo multimodālo koridoru ķēdes posmu. Nav noslēpums, ka katrs trešais konteiners iet no vai uz Ķīnu. Uzvarēs tas, kurš spēs nolauzt lielāko gabalu no pīrāga. Ja mēs nerūpēsimies, lai kravas iet caur Baltijas valstīm, tostarp Latviju, tad mums nekā nebūs.

Satiksmes ministrija ir ieinteresēta atbalstīt tiešos ārzemju investorus, kuri vēlas ieguldīt Latvijas lielāko ostu, jo īpaši Rīgas brīvoostas, attīstībā. Ministrija kopā ar Latvijas ostu pārstāvjiem ir gatava izskatīt investīciju piedāvājumus ostu infrastruktūras atbalstīšanai, tai skaitā jaunu pamatīgu ceļu un pietātņu būvniecībai.

Latvijas plāno līdz 2020. gadam palielināt kopējo konteinerkravu apgrozījumu piecu līdz septiņu miljonu TEU apjomā līdzšinējo 236 tūkstošu TEU vietā. Līdz ar to Latvijas transporta infrastruktūra un loģistika perspektīvā ievērojami attīstīsies. Norisinās sarunas starp Liepājas ostu un lielu Austrālijas operatoru, bet par Rīgas ostas izmantošanu interesi izrādījis „APM Terminals” un tiek plānota „DP World” pārstāvju vizīte Rīgā.■

Latvijas tranzīta prioritāte – konteineri

Satiksmes ministrija ir definējusi Latvijas prioritātes tranzīta un ostu biznesā, un galvenā prioritāte ir konteinerkravu apjoma palielināšana. Šādu izvēli nosaka situācija pasaules transporta biznesā un politikā. Arvien vairāk kravu pārvadā konteineros, un tās galvenokārt ir kravas ar augstu pievienoto vērtību, kas dod lielāku iespēju pelnīt arī Latvijas uzņēmējiem.

Tāpēc tuvākajā laikā tiks izstrādāts rīcības plāns konteinerkravu tranzīta palielināšanai līdz pat pieciem miljoniem konteineru gadā. Paredzēts realizēt investīciju piesaistes projektus ostās, ostu pievedceļos, dzelzceļos, autoceļos un loģistikas centros. Īpaša uzmanība tiks pievērsta administratīvo procedūru vienkāršošanai, efektīvas elektroniskās informācijas sistēmas ieviešanai un ritošā sastāva atjaunošanai. Virkni aktivitāšu paredzēts veikt kopīgi ar partneriem Krievijā, Ķīnā un Kazahstānā.



No kreisās: Latvijas vēstnieks Krievijā Andris Teikmanis un satiksmes ministrs Ainārs Šlesers 13. starptautiskās izstādes „TransRussia” atklāšanā.

Tikpat būtiski ir saglabāt un nostiprināt esošās pozīcijas beramkravu un lejāmkravu sektoros un īpašu uzmanību pievērst kravu piesaistei no jauniem tirgiem. Pašlaik notiek aktīvs darbs ar Ķīnu, lai Eirāzijas tranzīta koridors sāktu darboties un Latvija kļūtu par vārtiem Ķīnas kravu importam Eiropas Savienībā, kā arī aktīvi tiek strādāts ar Krieviju, lai garantētu tai stabilu un drošu konteinerkravu prioritāti, nodrošinot regulārus konteinercilcienu reišus no Latvijas ostām uz Maskavu.■

„TransRussia” slavē Baltiju

Šā gada aprīļa beigās Maskavā notika 13. starptautiskā konference un izstāde „TransRussia”, kas ir viens no viskuplāk apmeklētajiem forumiem transporta un loģistikas nozarē Eiropā. Šogad tajā piedalījās nepieredzēti daudz dalībnieku no Latvijas – vairāk nekā septiņdesmit kompāniju, tai skaitā arī Latvijas ostas.



13. starptautiskā konference „TransRussia”.



Rīgas brīvostas pārvalde 13. starptautiskajā izstādē „TransRussia”.



No labās: konferencē piedalās satiksmes ministra padomnieks Georgs Lansmanis, Satiksmes ministrijas Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups un Tranzīta departamenta vecākā referente Lāsma Āboliņa.

Konferences gaitā Baltijas valstis no Krievijas nesaņēma pārmetumus, tā vietā Krievijas puse uzteica Baltijas valstu ostu priekšrocības, un tās ir kravu drošība, dokumentu kvalitatīva apstrāde un pārkraušanas ātrums.

Konferencē un izstādē „TransRussia” Krievijas transporta speciālisti reprezentēja dzelzceļa pārvadājumu stratēģiju Krievijā līdz 2030. gadam, kurā atzīmēta perspektīvā sadarbība ar Baltijas ostām. Konferencē izskanēja arī plāns tuvāko gadu laikā izlīdzināt dzelzceļa pārvadājumu tarifus, kuri līdz šim radīja nevienlīdzīgus konkurences nosacījumus Krievijas un citu valstu ostām.

Rīgas brīvostas pārvaldes ekspozīcija, kas atradās Latvijas nacio-

nālajā stendā, pēc ostas pārvaldes speciālistu teiktā, bija labi apmeklēta, par Rīgas brīvostas pakalpojumiem tika izrādīta liela interese.

Latvijas tranzīta un ostu speciālisti uzskata, tad tikai paši sev varam uzdot jautājumu, kāpēc Latvijas ostu iespējas netiek izmantotas daudz efektīvāk. Vajadzētu beigt skaļi skandēt, ka esam tranzītvalsts, un tā vietā nepārprotami pateikt, ka mēs piedāvājam konkurētspējīgus pakalpojumus, lai no kurienes nāktu krava – no Krievijas, Baltkrievijas, Kazahstanas vai kāda cita tirgus.■

Vai Liepājā būs moderna militārā osta?

Pagājuši jau trīs gadi, kopš Aizsardzības ministrijas (AM) vadība paziņoja, ka, piesaistot NATO investīcijas, Liepājā tuvāko gadu laikā plānots izveidot militāro ostu, bet pagaidām nekādu jaunumu šajā jautājumā nav.

Aizsardzības ministrs Vinets Veldre šādu ideju uzskata par labu, taču ir pārliecināts, ka pareizāk būtu veidot vienotu piestātņi mūsu Bruņoto spēku un NATO kuģiem, nevis ostu.

Tomēr laikam jau pagaidām nav pamata runāt nedz par vienotu piestātņi, nedz ostu, jo process ir apstājies finanšu līdzekļu trūkuma dēļ. Lai gan Aizsardzības ministrijai līdzekļu nav, Veldre apgalvo, ka darbs pie ieceres turpināsies, jo nav normāla situācija, ka Liepājā dislocētie Jūras spēku kuģi *izmētāti* pa dažādām piestātņēm. Viņš pieļauj, ka vienotā piestātne varētu tikt veidota netālu no Jūras spēku Mācību centra. Turpināsies darbs pie tehniskā projekta izstrādes, jo iepriekš izveidotā kontroltāme esot bijusi par dārgu.

NO IDEJAS VĒSTURES

AM valsts sekretārs Edgars Rinkēvičs par minēto ieceri paziņoja 2005. gada martā, norādot, ka jau tobrīd Nacionālo bruņoto spēku pārziņā Liepājā atrodas vairākas piestātnes, bet nākotnē plānots izveidot militāro ostu, rekonstruējot jau esošās un izbūvējot jaunas piestātnes, kā arī izveidojot ostai nepieciešamo infrastruktūru. Visi nepieciešamie dokumenti par investīciju projektu 2005. gadā tika iesniegti aliansē. Ņemot vērā ierasto praksi, no dokumentu iesniegšanas līdz lēmuma pieņemšanai par līdzekļu piesaisti varētu paiet nedaudz vairāk par gadu. Tika plānots, ka Liepājas militārajā ostā varētu veidot jūras kara flotes bāzi, kas kalpotu arī NATO karakuģu operācijām. Osta varētu kalpot arī uzņēmējvalsts atbalsta sniegšanai.

Par konkrētiem investīciju apjomiem AM valsts sekretārs toreiz atturējās runāt, norādot, ka aptuveni līdzekļi ostas un infrastruktūras izveidei varētu būt no trim līdz pieciem miljoniem eiro (no 2,1 līdz 3,5 miljoniem latu).

UZZIŅAI

2008. gada sākumā AM norādīja, ka ministrijas galvenā prioritāte ir NATO operāciju nodrošināšana, kam tiek novirzīti visi līdzekļi. NATO iekšienē – NATO štābā un stratēģiskajās pavēlniecībās – notiek konceptuāls darbs pie NATO Jūras spēku iespējamajiem uzdevumiem, misijām saskaņā ar alianses prioritātēm. AM ar Latvijas pārstāvniecības Briselē starpniecību seko līdzi diskusijām par šo jautājumu un ir gatava aktualizēt Liepājas ostas infrastruktūras jautājumu, ja tas atbildīs NATO iecerēm un vajadzībām, norādīja ministrijā.



Priekšplānā lgaunijā būvētie robežsardzes jaunie ātrgaitas kuteri RK-24 un RK-23, kas spēj notvert pat ūdens motociklus. Aiz tiem Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls”. Fonā Jūras spēku jaunie mīnu meklētāji M-04 „Imanta” un M-06 „Tālvadis”.



„Alkmaar” klases mīnu meklētāji M-04 „Imanta” un M-05 „Viesturs” Jūras spēku bāzē Liepājas ostā.

Ja NATO akceptēs šo projektu, Liepājas militārā osta varētu būt Latvijā otrais militārais objekts, kas tiks realizēts par NATO līdzekļiem. Patlaban, piesaistot arī NATO līdzekļus, tiek būvēts militārais objekts Lielvārdē.

Liepājas domes priekšsēdētājs Uldis Sesks pirms trim gadiem sacīja, ka šo ziņu vajadzētu uztvert pozitīvi un bez satraukuma, jo ostai tiks piesaistītas jaunas investīcijas, labiekārtota ostas teritorija un radītas jaunas darba vietas. Salīdzinot ar citām Liepājas ostas kompānijām, kas iegulda līdzekļus piestātņu labiekārtošanā un infrastruktūrā, NATO plānotie līdzekļi ir salīdzinoši nelieli.

Sesks norādīja, ka AM nāca klajā ar priekšlikumu savietot kopā jau iepriekš ostā esošās piestātnes, kur bāzējās Jūras spēku kara kuģi, un tās labiekārtot, lai vajadzības gadījumā varētu piestāt arī NATO karakuģi. Liepāja vienmēr ir bijusi interesanta militāristiem. Viņš uzsvēra, ka pilsētas iedzīvotāju dzīvē tas neradīs nekādas īpašas pārmaiņas. Līdzšinējo kara

kuģu piestātņu savietošanai tuvāk loču kuģim tiks nojaukts līdzšinējais žogs pie pašlaik Aizsardzības ministrijas apsaimniekošanā esošajām piestātnēm un varēs turpināt promenādes labiekārtošanu. Pašlaik daļa Jūras spēku kara kuģu piestātņu atrodas promenādes vidū.

Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Guntars Krieviņš: „Liepājas SEZ valde ir pieņēmusi konceptuālu lēmumu par līdz šim izklaidus esošo Jūras spēku piestātņu savietošanu Liepājas ostā. Pēc savietošanas kara kuģu piestātņu teritorija plānota 300 metru garumā. Tā kā NATO kara kuģi tur nestāvēs pastāvīgi, liela būvniecība nav plānota. Tiks labiekārtotas pašas piestātnes, kur piestāt kara kuģiem. Ir bijušas sarunas ar Aizsardzības ministriju par iespējamu Mazās kuģu remonta rūpnīcas izmantošanu, taču nekādus priekšlikumus neesam saņēmuši.”

Saeimas Aizsardzības un iekšlietu komisijas priekšsēdētājs, bijušais Nacionālo bruņoto spēku komandieris Juris Dalbiņš (TP) atzina, ka tas ir ļoti

saprātīgs lēmums, jo Liepājā jau vēsturiski ir bijusi kara osta, tādēļ, viņaprāt, nebūtu gudri neizmantot šo stratēģisko stāvokli.

J. Dalbiņš uzskata, ka, veidojot militāro ostu, ieguvēji būs ne tikai Latvijas Bruņotie spēki. Osta varētu kalpot kā atbalsta punkts NATO. Pēc Dalbiņa teiktā, izveidojot šādu ostu, beidzot arī Latvijā varētu veikt jūras mācību manevrus un starptautiskās operācijas.■

Nav vērts pārdod par katru cenu

Liepājas SEZ pārvalde saņēmusi LSEZ SIA "IG Baltic" vēstuli, kurā uzņēmums atsauc rezervācijas pieprasījumu apjomīgam zemes gabalam Karostā, kur vairākus gadus gatavojās būvēt jaunu ražotni. Tomēr SEZ pārvaldē investora plānu maiņu uztver mierīgi, paredzot, ka citu investoru interese par Karostu neatslābs.

LSEZ SIA „IG Baltic” vēstulē atsaukusi rezervācijas pieprasījumu zemes gabalam. „Diemžēl jāatzīmē, ka prasība saglabāt priedes, izveidot papildu ielu rezervētās teritorijas vidū un plānot ēku, kas sastāv no vairākām atsevišķām būvēm, nopietni samazina teritorijas vērtību mūsu ražošanas un uzglabāšanas vajadzībām,” teikts uzņēmuma vadītāju vēstulē Liepājas SEZ pārvaldniekam Guntaram Krieviņam. Poligrāfijas koncerna „International Greetings” meitas uzņēmums Latvijā „IG Baltic” jaunajā ražotnē gatavojās investēt 4,75 miljonus latu, no tiem 2,5 miljonus latu – tehnoloģijās. Turpmāko gadu laikā investīciju apjomu bija paredzēts palielināt līdz 9,5 miljoniem latu, strādājošo skaitu palielināt līdz vairāk nekā 500 cilvēkiem.

Liepājas SEZ pārvaldnieks Guntars Krieviņš: „Biznesā tā ir normāla parādība. Uzņēmums rezervē teritoriju, izpēta situāciju un tad nolemj, kā rīkoties tālāk. Labi, ka tagad ir skaidrība, tāpēc teritoriju iespējams piedāvāt citiem investoriem. Pirms pāris gadiem ikviens būtu bijis laimīgs par jebkurām investoru aktivitātēm, tagad situācija ir mainījusies līdzī laimam, jo arvien vairāk pašmāju un ārvalstu uzņēmēju izrāda interesi par Liepāju. Ja paskatās pilsētas plānā, nav nemaz tik daudz brīvu teritoriju, ko varētu piedāvāt investoriem jaunu projektu veidošanai. Karosta ir viena no iespējamām attīstības zonām Liepājā.

Līdz šim Karostai bija trīs trūkumi: ūdensvads un kanalizācija, ielu infrastruktūra un elektrības jaudas. Pašvaldība paredzējusi veikt apjomīgus darbus un investēt Karostas ielu sakārtošanā un pilnveidošanā. Uzņēmums „Latvenergo” savukārt ir definējis nosacījumus un, tiklīdz mums būs priekšlīgumi, ir gatavs strādāt pie savas investīciju programmas, lai nodrošinātu vajadzīgās elektrības jaudas.”■

Uzmanības centrā – Baltijas jūras gāzes vads

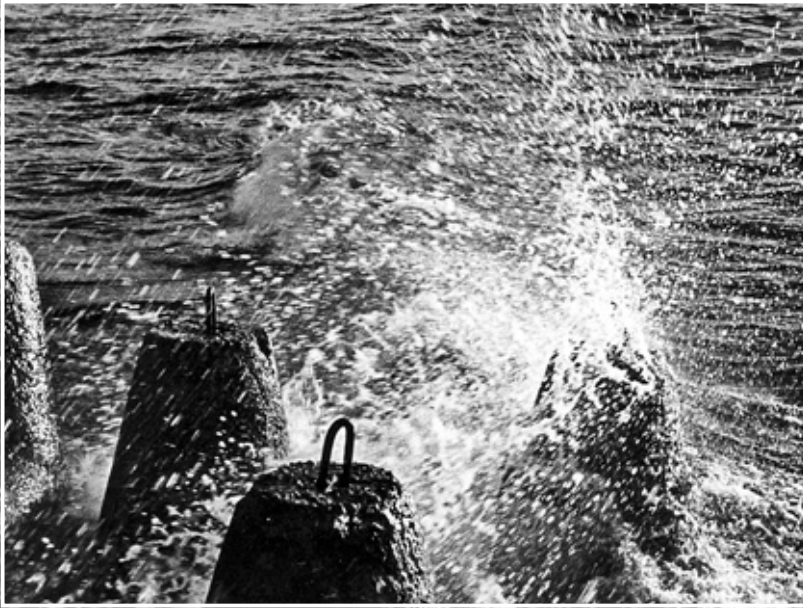
2008. gada jūlija sākumā eiroparlamentārieši izskatīja Lūgumrakstu komitejas iesniegto ziņojumu par plānotā gāzes vada „Nord Stream” draudiem apkārtējai videi, Baltijas jūras ekosistēmai un piekrastes iedzīvotāju drošībai. Eiropas Parlamenta pieņemtajā ziņojumā par Ziemeļeiropas gāzes cauruļvadu sistēmu, kas pa Baltijas jūru savienos Krieviju un Vāciju, Eiropas Parlaments ar 542 balsīm par, 60 pret un 38 atturoties iebilda pret apjomīgajiem ieguldījumiem „Nord Stream”, kamēr nav saņemts pozitīvs ietekmes uz vidi novērtējums. Eiroparlamentāriešiem bažas rada arī projekta ģeopolitiskie apsvērumi.

Lūgumrakstu komitejas ziņojums bija atbilde uz Polijas un Lietuvas vides aizsardzības organizāciju iesniegumiem, kurus bija parakstījuši gandrīz 30 000 šo valstu iedzīvotāju.

Bez vides jautājumiem, kas ir Parlamenta ziņojuma uzmanības centrā, liela vērība tiek pievērsta arī ekonomiskajiem un politiskajiem aspektiem. Tieši to debatēs uzsvēra Rihards Pīks. Ir skaidrs, ka energoresursi ir vajadzīgi gan Vācijai, gan arī visai Eiropai, tomēr nedrīkst aizmirst, kādos apstākļos projekts gatavots: pirms vēlēšanām, bez konsultācijām ar valstīm, uz kurām var iedarboties gan ekonomiski, gan no vides viedokļa. Eiropas Savienības stratēģija enerģētikas jomā paredz energolīniju savienojamību. „Šeit nekas tam līdzīgs nav paredzēts,” norādīja deputāts. Publiski nav apspriesta arī alternatīva – gāzes vada izbūve pa sauszemi.

UZZIŅAI

„Nord Stream” būs pasaulē garākā (ap 1200 km) un vienlaikus seklākā gāzes cauruļvadu sistēma jūras gultnē, kas pa Baltijas jūru savienos Viborgu Krievijā ar Greifvalderu Vācijā. Baltijas jūra būvniecības laikā kļūs par pasaulē lielāko zemūdens būvlaukumu 2400 km² lielā platībā. Pieaugošās satiksmes dēļ būs palielināts ugunsgrēku un kuģu nogrimšanas risks gāzes vada avāriju gadījumā. Nopietnus draudus rada 80 000 tonnu munīcijas, kas Baltijas jūra nogremdēta Otrā pasaules kara beigās. Projekta īstenošanai izveidotā uzņēmuma „Nord Stream AG” lielākais akcionārs ir „Gazprom” (51%); „BASF/Wintershall” un „E.ON Ruhrgas” pieder pa 20%, „N.V. Nederlandse Gasunie” – 9%. „Nord Stream” projekts kopš 2000. gada iekļauts Eiropas Transporta un enerģētikas tīklu (TEN) vadlīnijās.



Deputāti atzīst, ka projekts varētu palīdzēt dažādot enerģijas avotus ES un tam ir liela politiska un stratēģiska nozīme gan Eiropas, gan Krievijas skatījumā. Tomēr ES trūkst tādas institucionālas struktūras, „kas varētu atbilstīgi reaģēt uz vides un ģeopolitiskās drošības jautājumiem, kas saistīti ar šo projektu”. Parlaments uzsver: „Enerģijas drošība ir jāuzskata par svarīgu Eiropas Savienības vispārējās drošības komponentu.”

„Ņemot vērā Krievijas pašreizējo politisko situāciju un ģeopolitiskās ambīcijas, ir ļoti svarīgi, lai Krievija pozitīvi attiektos pret sadarbību Eiropas enerģētikas politikas jomā,” norādīts ziņojumā. Ņemot vērā ES aizvien pieaugošo atkarību no ierobežota enerģijas avotu, piegādātāju un transporta ceļu daudzuma, ir būtiski atbalstīt iniciatīvas, kuru mērķis ir to dažādošana gan ģeogrāfiskā, gan piemērotu alternatīvu izstrādes ziņā.

ES vides komisārs Stavross Dimas: „„Nord Stream” projektā ir jāievēro gan ES, gan starptautiskās tiesības, kā to prasījis Eiropas Parlaments ziņojumā. Ir pārāgri runāt par iespējamiem draudiem un sekām, kamēr nav pabeigts ietekmes uz vidi novērtējums.” Savukārt vairāki deputāti kritizēja to, ka Eiropas Komisija nav apņēmusies veikt neatkarīgu novērtējumu. Daudzi uzsvēra, ka vides jautājumi ir tikai daļa no patiesās polemikas par „Nord Stream”, jo ļoti nopietni jādiskutē par projekta politisko un ekonomisko pusi, bet svarīgākais jautājums ir vienota Eiropas Savienības pieeja energoresursu piegādei.



Daļa Eiropas Parlamenta deputātu uzskata, ka lēmumā 1364/2006/EK, kurā iestrādātas TEN-E pamatnostādnes, ir atzīts, ka “Nord Stream” projekts atspoguļo Eiropas intereses, jo tas turpmāk palīdzēs apmierināt Eiropas pieprasījumu pēc enerģijas, un ka šis projekts līdztekus citiem, piemēram, “Yamal II” un “Amber”, ir jāplāno saskaņā ar Eiropas kopējo ārpolitiku enerģētikas jomā, pilnībā ņemot vērā ietekmi uz vidi, kā arī uz ES dalībvalstu drošību.

Eiroparlamentārieši pauda nožēlu, ka ES un jo īpaši Komisijai šajā projektā ir maza ietekme, un atzina, ka ES ciešāka iesaistīšana mazinātu daudzu dalībvalstu nedrošību par „Nord Stream” projektu.

Eiropas Parlamenta Lūgumrakstu komitejas priekšsēdētājs Marcins Libickis: „Diskusijai nenoliedzami ir politiska pieskaņa, tomēr ES jāieklaušās savu pilsoņu balsīs: cauruļvada būve var sagraut vidi, un tā kā Baltijas jūras teritorija ir kopīga vērtība piekrastes valstīm, tas nav jautājums par divpusējām attiecībām; projekts ir jāīsteno sadarbībā ar visām Baltijas jūras reģiona valstīm atbilstoši ESPO konvencijai, Helsinku konvencijai un citiem juridiskiem instrumentiem.”■

Jūras administrācija

Latvijas un jūrniecības atdzimšanas
pirmsākumā mēs bijām ideālisti. Tika
izvirzīti augsti un cēli mērķi - latviešu
valoda uz Latvijas kuģiem, kas kuģo zem
Latvijas karoga. Tas tika ierakstīts lēmumos
un rezolūcijās. Šķita, ka tas ir gluži kā
akmenī cirsts. Tomēr dzīvē viss ir savādāk,
tāpēc nevajag apvainoties uz Latvijas kuģu
īpašniekiem, kuri savus kuģus reģistrē zem
svešiem karogiem. To pieprasa starptautiskā
kuģošanas biznesa īpatnības. Un vēl
izrādījās, ka latviešu valoda nav jūrniecības
valoda. Šīs dienas realitāte ir tāda, ka
Latvijas kuģu īpašniekiem jārūpējas, lai viņu
kuģi un to apkalpes nedarītu kaunu Latvijai
un būtu kuģošanai droši, neskatoties uz to,
zem kādiem karogiem tie reģistrēti.



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS

TIEKAS LATVIJAS UN DĀNIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJU PĀRSTĀVJI

2008. gada 25. septembrī Kopenhāgenā notika Latvijas un Dānijas jūras administrāciju pārstāvju tikšanās, kurā piedalījās arī Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš.

Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš: „Tā bija Dānijas puses iniciatīva. Viņu Jūras administrācijas struktūra ir līdzīga mūsējai, taču ir arī atšķirības, piemēram, administrāciju pārtrauga Ekonomikas ministrija, kurā nav Jūrniecības departamenta, līdz ar to administrācija darbojas kompleksi – gan kā izpildinstitūcija, gan kā politikas plānotāja iestāde. Vēl viena atšķirība – hidrogrāfijas dienests dāņiem nav pie Jūras administrācijas, tas ir padots militārajam resoram. Dānijas Jūras administrācija ļoti cieši sadarbojas ar savas valsts Kuģu īpašnieku asociāciju. Arī mēs tikāmies ar šīs asociācijas pārstāvjiem un apmeklējām viņu mītni, kas atrodas ļoti prestižā vietā – blakus karalienes pilij. Organizācija ir vairāk nekā simt gadu veca, tajā apvienojusies lielākā daļa Dānijas kuģu kompāniju – gan lielās, gan arī mazās. Uzskatu, ka dāņu Jūras administrācijas un Kuģu īpašnieku asociācijas ciešā sadarbība dažādu jautājumu risināšanā ir ļoti pozitīva. Tiek veikti kopīgi pētījumi un organizēti kopīgi projekti. Dāņi ir sagatavojuši informatīvu materiālu savas valsts jūrniecības nozares popularizēšanai, tajā parādīts viss ar nozari saistīto pasākumu un darbību spektrs. Galvenā doma – nāciet uz Dāniju un nodarbojieties ar kuģu biznesu, te ir viss, kas tam nepieciešams!

UZZIŅAI

Jau tagad 7% no pasaules flotes kopējās tonnāžas ir Dānijas kuģi, 10% no pasaules kravām tiek pārvadāti ar Dānijas kuģiem. Lai gan gandrīz puse Dānijas kuģu ir reģistrēti zem citu valstu karogiem, pašiem dāņiem svarīgāk šķiet, lai uz vietas Dānijā tiek organizēta visa ar kuģošanas biznesu saistītā darbība.

Savukārt Dānijas jūrniecības speciālistus ļoti ieinteresēja mūsu organizētais konkurss vidusskolniekiem „Enkurs” – kā līdzeklis nozares popularizēšanai un jauniešu piesaistīšanai. Dāņi vēlējās iepazīties ar konkursa materiāliem un saņemt mūsu sagatavoto reklāmas disku.”

Tikšanās laikā Latvijas un Dānijas speciālisti gan dalījās administrāciju darbības pieredzē, gan pārrunāja dažādus Starptautiskās Jūras organizācijas un Eiropas Savienības ar jūrniecības nozari saistītos jautājumus un abu valstu pozīciju.

Dānijā valdības līmenī ir definēts, ka valstij jāklūst par vadošo jūras valsti Eiropā.■

BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU SPECIĀLISTI APSPRIEŽ KOPIĢĀS PROBLĒMAS

2008. gada septembrī Baltijas valstu jūras administrāciju ikgadējo tikšanos rīkoja un kolēģus uzņēma Latvijas Jūras administrācija. Kā ik gadus, tikšanās laikā katras administrācijas vadītāji informēja par paveikto iepriekšējā gadā, par jaunumiem un nākotnes nodomiem.

Sarunas norisinājās darba grupās, ko veidoja administrāciju speciālisti, kuri ikdienā dara līdzīgu darbu – rūpējas par kuģošanas drošību, jūrnieku sagatavošanu un sertifikāciju, kuģu un ostu aizsardzības nodrošināšanu, jūras avāriju izmeklēšanu un hidrogrāfijas darbu veikšanu.

Darba grupā, kurā strādāja kuģošanas drošības dienestu vadītāji un speciālisti, viens no aktuālākajiem bija jautājums par gatavošanos IMO auditam.

Speciālisti vienojās, ka jācenšas panākt, lai drošai kuģošanai nepieciešamo minimālo apkalpju lielumu reglamentētu starptautiski (IMO) noteikumi. Tāpat tika nolemts sagatavot kopīgu vēstuli ar aicinājumu visām Baltijas jūras reģiona valstu jūras administrācijām vienoties par kopīgu ieteikumu, proti, IMO kuģiem, kuri kuģo tikai Baltijas jūrā (kas pilnībā atrodas AIS darbības zonā), pieļaut neuzstādīt LRIT (kuģu identifikācijas tālas darbības sistēma) aparāturu.

Šajā darba grupā notika pieredzes apmaiņa par sodu piemērošanu kuģu apkalpēm un īpašniekiem, ja netiek ievērotas starptautisko konvenciju prasības. Lietuvā un Igaunijā šī sistēma ir sakārtota, tā darbojas efektīvi un paaugstina kuģošanas drošību, savukārt Latvijā vēl tikai top grozījumi Administratīvo pārkāpumu kodeksā.



Baltijas valstu jūras administrāciju tikšanās. Strādā jūrnieku apmācības un sertificēšanas darba grupa.



Kuģu un ostu aizsardzības struktūru darba grupa.

Kopīga visām valstīm ir nepieciešamība piesaistīt kuģu īpašniekus, lai palielinātos no jauna reģistrēto kuģu skaits.

Hidrogrāfijas dienestu aktualitāte ir elektronisko karšu sagatavošana un izplatīšana, kā arī navigācijas līdzekļu uzturēšana un attīstīšana. Latvijas un Igaunijas hidrogrāfi izteica gatavību parakstīt vienošanos par elektronisko karšu apmaiņu starp abiem dienestiem. Savukārt Latvijas un Lietuvas hidrogrāfijas dienestu vadītāji pārrunāja nepieciešamību saskaņot elektroniskās kartes, īpaši abu valstu jūras robežas rajonā.

Avāriju izmeklētāji apmainījās ar informāciju par pēdējo divu gadu nopietnākajiem jūras negadījumiem. Uz Latvijas karoga kuģiem šajā laikā ir bijuši divi sevišķi smagi negadījumi, kuros četri cilvēki zaudējuši dzīvību, Lietuvā – viens negadījums, bojā gājuši divi cilvēki. Latvijas speciālistiem pēdējā laikā visbiežāk nācies izmeklēt negadījumus, kas saistīti ar kuģu uzsēšanos uz sēkļa, savukārt igauņiem „populārākie” ir bijuši ugunsgrēki uz kuģiem.

Izmeklētāji pārrunāja savu valstu izmeklēšanas struktūru pārveidošanu perspektīvā par neatkarīgām izmeklēšanas struktūrām un kardinālu grozījumu nepieciešamību nacionālajā likumdošanā saistībā ar jaunā IMO kodeksa prasībām par avāriju izmeklēšanu (kodekss stāsies spēkā 2010. gada 1. janvārī), kā arī ES direktīvas par jūras avāriju izmeklēšanas nosacījumiem.

Kuģu un ostu aizsardzības speciālisti runāja par visās trijās valstīs gada laikā paveikto un par vēl neatrisinātajiem jautājumiem. Tika panākta vienošanās

veidot vienotu Baltijas valstu politiku kuģu un ostu aizsardzības jautājumu risināšanā un saskaņot visu triju valstu pozīcijas pirms balsojumiem Eiropas Komisijas sanāksmēs. Apliecinot savstarpēju uzticēšanos, aizsardzības dienestu pārstāvji vienojās

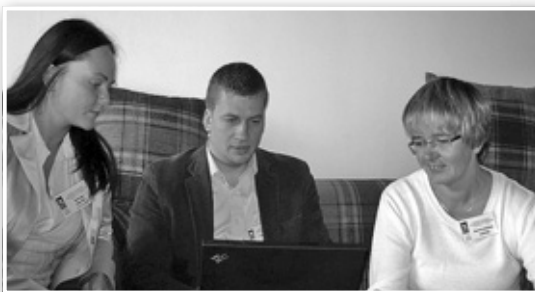
slēgt savstarpējus līgumus par balsošanas tiesību deleģēšanu dažāda līmeņa starptautisko institūciju sanāksmēs, ja tas izrādītos nepieciešams.

Visās trijās Baltijas valstīs 2009. gada oktobrī plānotas ASV Krasta apsardzes dienesta pārstāvju vizītes, un kuģu un ostu aizsardzības speciālisti nolēma uz šīm vizītēm savās valstīs uzaicināt abu pārējo Baltijas valstu pārstāvjus.

Šajā darba grupā tika apspriesti arī ar pirātisma problēmu saistītie jautājumi un varbūtējie rīcības modeļi apdraudējuma gadījumā.

Darba grupā, kurā strādāja jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas speciālisti, tika spriests par jūrnieku izglītību, mācību procesu un tā attīstību. Tika izvērtēta nepieciešamība uzlabot sadarbību starp visu triju valstu administrācijām, lai kopīgi risinātu jautājumus IMO un ES līmenī.

Baltijas valstu jūras administrāciju sabiedrisko attiecību speciālisti pārrunāja problēmas, ar kādām nākas saskarties, veidojot komunikāciju ar sabiedrību. Lietuvas Jūras administrācijā sabiedrisko attiecību institūcija nodibināta pavisam nesen. Bet Latvijas un Igaunijas administrāciju speciālisti informēja kolēģus par sabiedrisko attiecību akcijām – televīzijas konkursu vidusskolniekiem „Enkurs” Latvijā un informatīvo kampaņu par drošības pasākumiem uz jahtām Igaunijā. Speciālisti vienojās turpmāk iesaistīt kaimiņvalstu kolēģus sabiedrisko attiecību kampaņu rīkošanā. ■



Tiekas sabiedrisko attiecību speciālisti.

Jauni noteikumi mazizmēra motorizēto kuģošanas līdzekļu un jahtu drošībai

2008. gada 25. martā valdībā atbalstīti noteikumi par atpūtas kuģu drošību, kas definē drošības prasības kuģiem, ko reģistrē Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā (buru jahtām un motorizētiem atpūtas kuģiem, kas garāki par 12 metriem). Noteikumi nosaka šādu atpūtas kuģu apskaušu veikšanas kārtību. Apskati veic JA Kuģošanas drošības inspekcija (KDI).

Ja atpūtas kuģis tiek izmantots komercdarbībai, tam jāveic sākotnējā apskate un periodiskās apskates reizi divos gados. Ja atpūtas kuģis tiek izmantots tikai personiskām vajadzībām, apskate jāveic pirms reģistrācijas, un turpmāk par kuģa drošību atbildību pilnībā uzņemas tā īpašnieks.

Noteikumi nosaka konstrukcijas un noturības normas, kas tiek pārbaudītas atpūtas kuģiem. Taču, ja kuģis būvēts atbilstoši ES direktīvu prasībām, ko apliecina atbilstošs sertifikāts, tad KDI kontrolē tikai kuģa drošības aprīkojumu. Noteikumi nosaka prasības kuģa glābšanas, ugunsdrošības, radio un navigācijas aprīkojumam, kā arī citas prasības, kas jāievēro, lai atpūtas kuģis tiktu atzīts par satiksmei drošu.

Pašlaik vēl Latvijas likumdošanā nav definētas prasības KR reģistrēto jahtu vadītājiem, taču Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu (STCW konvencija) nosaka, ka jahtas, kas tiek izmantotas komerciāliem mērķiem, drīkst vadīt jūrnieki, kas sertificēti atbilstoši STCW prasībām.

Valdībā pieņemti noteikumi, kas paredz, ka turpmāk, pirmo reizi reģistrējot Ceļu satiksmes drošības direkcijā (CSDD) mazizmēra motorizētos kuģošanas līdzekļus, tos vajadzēs uzrādīt numuru salīdzināšanai. CSDD tiek reģistrēti mazizmēra motorizētie kuģošanas līdzekļi – ūdensmotocikli, kuteri un motorlaivas, kuru garums nepārsniedz 12 metrus. Buru jahtas un motorizētie atpūtas kuģi, kas garāki par 12 metriem, tiek reģistrēti JA KR.

Jauno mazizmēra motorizēto kuģošanas līdzekļu reģistrācijas noteikumu pieņemšanas mērķis ir novērst mazizmēra kuģošanas līdzekļu un to motoru pretlikumīgu izmantošanu, kā arī padarīt satiksmē iesaistītos ūdens transporta līdzekļus identificējamus.■

Hidrogrāfijas dienests atgriežas Jūras administrācijas telpās

No 2008. gada marta Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests (HD) atrodas Latvijas Jūras administrācijas galvenajā mītnē – Trijādības ielā 5. Savulaik HD jau atradās šajā ēkā, taču pēc tam vairākus gadus strādāja Andrejostā.

„Lēmuma pieņemšanā par dienesta aiziešanu no Trijādības ielas nepiedalījās – tas sakrita ar laiku, kad sāku strādāt par HD priekšnieku, un es tiku nostādīts fakta priekšā. Patiesībā ēka Andrejostas ielā 10 tolaik vēl piederēja mums, šķita, ka būs iespējams turpat izmantot piestātņi kuģim – tas bija laiks, kad saņēmām jauno hidrogrāfijas kuģi „Kristiāns Dāls”. Turpat bija arī angāri mūsu tehnikai un aprīkojumam. Taču viss nesanāca tā, kā bija plānots. Kuģa piestātne Andrejostā izmaksāja pārāk dārgi, un „Kristiāns Dāls”, kad atrodas Rīgā, stāv Āgenskalna līča piestātnē, taču lielākoties mūsu kuģis bāzējas Liepājā vai Ventspilī. Arī ēka Andrejostā sen vairs nepieder mums,” pastāstīja HD vadītājs Jānis Krastiņš.

„Katra pārceļšanās reize nenovēršami ir saistīta gan ar plusiem, gan mīnusiem. Taču ir cerības, ka šoreiz plusu būs vairāk Pirmkārt jau klientiem būs vieglāk gan atrast, gan piekļūt HD.

Arī cilvēkiem piekļūšana darba vietai būs vieglāka, nekā braucot pa Andrejostas teritoriju, pāri sliedēm. Taču visvairāk problēmu radīja dzelzceļa pārbrauktuve – tur reizēm nācās gaidīt pat 40–50 minūtes!” uzskaita J. Krastiņš.■

IMO par bīstamajām kravām

No 2008. gada 20. līdz 24. oktobrim Londonā notika Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) Juridiskās komitejas 94. sesija. Sesijā piedalījās pārstāvji no 79 IMO dalībvalstīm, pārstāvis no Starptautiskās Darba organizācijas, kā arī Eiropas Komisijas u.c. starpvaldību organizāciju un 18 nevalstisko organizāciju pārstāvji.



Latviju sesijā pārstāvēja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta Starptautisko līgumu nodaļas vadītāja Laura Biezbārde un Latvijas Jūras administrācijas vecākā juriskonsulte Vija Putāne. Viens no sesijas darba kārtības nozīmīgākajiem jautājumiem bija 1996. gada Starptautiskās konvencijas par atbildību un kaitējuma kompensāciju sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru (HNS konvencija) protokola projekta izskatīšana. Konvencijas mērķis ir nodrošināt ātru un efektīvu kompensāciju personām, kuras cietušas zaudējumus no bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanas pa jūru. Kaut gan ir pagājuši 12 gadi kopš HNS konvencijas pieņemšanas, tā joprojām nav stājusies spēkā, un pastāv reāls risks, ka konvencija nekad spēkā nestāsies. Tam iemesls ir ar šīs konvencijas ieviešanu saistītās praktiskās problēmas – grūtības savākt datus un sniegt ziņojumus

par bīstamām un kaitīgām vielām, kas tiek pārvadātas iepakotā veidā, identificēt to vielu saņēmējus, uz kurām attiecas HNS konvencija u.c. Protokola projekts paredz grozījumus HNS konvencijā, lai novērstu galvenās problēmas, kas līdz šim ir atturējušas valstis no tās ratificēšanas. Piemēram, no apmaksātās kravas (*contributing cargo*), par kuru ir jāveic iemaksas HNS fondā, tiek izslēgtas iepakotās kravas, reizē neizslēdzot iespēju saņemt kompensāciju no HNS fonda par šādu kravu radīto kaitējumu. Grozījumi arī paredz, ka ikgadējās iemaksas sašķidrinātās dabasgāzes (LNG) kontā veiks sašķidrinātās gāzes kravas saņēmējs, nevis tās īpašnieks, kā tas ir noteikts tagad.■



Pabeigts pilotprojekts jūrnieku dokumentu viltojumu novēršanai

2008. gada oktobrī tika pabeigts darbs pie divus gadus ilgušā Eiropas Savienības sponsorētā pilotprojekta „Jūrnieku sertifikātu viltojumi – drauds jūrnieku sagatavošanas sistēmai”. Projektu vadīja Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, bet tā īstenošanā piedalījās partneri no Vācijas, Lielbritānijas un Lietuvas.

Projekta mērķis bija apzināt viltojumu izplatību, iepazīties ar pieredzi citās ES valstīs, apkopot labāko praksi un izstrādāt sistēmu cīņai ar viltotiem jūrnieku dokumentiem, ko varētu sekmīgi izmantot starptautiskā līmenī. Efektīvas pretviltojumu sistēmas ieviešana sekmētu uzticību kompetences sertifikātiem starpvalstu līmenī. Nav noslēpums, ka daļa jūrnieku, izmantojot globālo darba tirgu, cenšas iekārtoties darbā uz kuģiem, izmantojot viltotus dokumentus. Tas būtiski apdraud kuģošanas drošību, rada briesmas cilvēku dzīvībai, kuģiem un kravai, var radīt katastrofālas briesmas apkārtējai videi.

Starptautiskā Jūras organizācija (IMO) un Eiropas Komisija regulāri vēršas pie valstu jūras administrācijām ar aicinājumiem aktivizēt cīņu ar viltojumiem, izstrādājot procedūras viltojumu apkarošanai. Publikajā telpā ir pieejami dažādi pētnieciskie dati, kas liecina, ka viltojumu izplatība starptautiskajā kuģošanā ir ievērojama. Viens piemērs: SIRC (Jūrnieku starptautiskais pētījumu centrs), 2001. gadā veicot IMO pasūtītu pētījumu, atklāja 12 635



Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra
vadītājs Jāzeps Spridzāns.



Projekta ietvaros Rīgā notika starptautisks seminārs par cīņu pret jūrnieku dokumentu viltošanu.

viltotu dokumentu izmantošanas gadījumus. Latvijā nopietns darbs jūrnieku viltoto dokumentu izskaušanai tika sākts 2003. gadā. Tagad var teikt, ka sešu gadu laikā Latvijas Jūrnieku reģistrs ir pārbaudījis visus aktīvo jūrnieku kom-

petences sertifikātus, kā arī pārējos kompetences sertifikātu saņemšanai nepieciešamos dokumentus – mācību diplomus un atestātus, kursu apliecības, medicīnas sertifikātus. Pēdējā laikā retos gadījumos tiek atklāti svaigi viltojumi.

Cīņa ar viltojumiem ir darbietilpīga un prasa kompleksu pieeju, gan pārbaudot dokumentu izcelsmi, veicot preventīvus pasākumus un neatstājot pretlikumīgas darbības bez soda sankcijām, gan veidojot sistēmu, kas visefektīvākā veidā izslēdz iespēju iegūt darbu uz kuģa cilvēkam bez legāliem dokumentiem. Latvijā šāda sistēma, piedaloties Jūrnieku reģistram, izglītības iestādēm un mācību centriem, jūrnieku darbā iekārtošanas kompānijām un tiesībsargājošām iestādēm, ir izveidota un veiksmīgi darbojas.

Veicot viltojumu apzināšanu, projekta īstenošanas gaitā konstatēts, ka viltojumu spektrs ir ļoti daudzveidīgs, bet maz atšķiras pēc ģeogrāfiskās vietas. Piemēram, gan Latvijā, gan Apvienotajā Karalistē tiek konstatēti vienādi viltojumu veidi. Jāsaka, ka arī Apvienotās Karalistes Jūrnieku reģistrs (MCA) ļoti nopietni veic cīņu ar viltojumiem. Ņemot vērā kaitējumu, kādu viltotāji var radīt kuģošanas drošībai, šis jautājums pastāvīgi ir IMO un EMSA (Eiropas Jūras drošības aģentūra) redzeslokā. Projekta ietvaros 2007. gada vasarā Latvijas Jūras administrācija Rīgā organizēja starptautisku semināru, kurā piedalījās 40 ekspertu no 14 Eiropas Savienības valstīm un IMO STW apakškomitejas vadītājs A. Mahapatra. Tika prezentēta dažādu valstu pieredze viltojumu apkarošanā, izstrādātas kopējas nostādnes cīņā ar viltojumiem, kā arī izteikti piedāvājumi papildināt darbu ar tiešu kontaktu nodibināšanu starp atbildīgajām personām visās ES valstīs.

Projekta gaitā šādas kontaktpersonas tika apzinātas un attiecīgie saraksti izveidoti un nodoti visām ES valstu jūras administrācijām. Par projekta īstenošanas gaitu tika gatavoti ziņojumi, kuri bija iekļauti STW apakškomitejas 38. un 39. sesijas darba kārtībā. Jāatzīmē, ka darbs pie projekta izraisīja pastiprinātu interesi gan IMO un tās dalībvalstu vidū, gan EMSA, EK un Kopienas dalībvalstu jūrniecības organizācijās. Lielu interesi par projektu izrādīja arī eksperti no daudzām valstīm ārpus ES,

piemēram, Filipīnām, ASV, Libērijas, Māršalu Salām u.c. Speciāli internetā projekta ietvaros tika izveidota mājas lapa, kur ikviens eksperts varēja piedalīties projekta darbā ar ieteikumiem. Arī pašreiz ikviens interesents visus pilotprojekta gala dokumentus var atrast mājas lapā www.getquality.net.

Darba procesā projekta partneri nonāca pie secinājuma, ka cīņa ar viltojumiem dos vajadzīgos rezultātus starptautiskā mērogā tikai tad, ja starptautiskajos līgumos (konvencijā) tiks iekļautas obligātas tiesiskās normas, kas paredzētu ar izdevējiestāžu starpniecību pārbaudīt autentiskumu pilnīgi visiem ar jūrnieku sertificēšanu saistītajiem dokumentiem.

Latvijas Jūrnieku reģistrs izstrādāja priekšlikumus STCW konvencijas grozījumiem, kuri 2007. gadā tika akceptēti Briselē un kā ES dalībvalstu kopējie priekšlikumi nosūtīti IMO. STW 39. sesijā pārliedzinošs vairākums delegātu bija par šo grozījumu iekļaušanu STCW konvencijā, un tagad tie ir ietverti IMO konvencijas grozījumu projektā, kurš tiks apstiprināts 2010. gadā.

Projekta noslēguma konference tika rīkota Londonā šā gada septembrī, tajā piedalījās delegāti no 15 valstīm un IMO, kā arī preses pārstāvji. Konferences delegātiem tika izdalīti CD ar projekta gala rezultātiem. Pilotprojekta secinājumi: ņemot vērā globālo jūrnieku darba tirgu, vienas valsts ietvaros nav iespējams veiksmīgi iznīdēt viltojumus. Ir vajadzīga atbildīga un adekvāta rīcība no visu jūras valstu puses. Pretviltojumu sistēmai jābūt vērstai uz to, lai darbu uz kuģiem varētu iegūt tikai jūrnieki ar likumīgiem dokumentiem. Tad zudīs jēga tērēt naudu viltojumiem, kurus nevarēs izmantot.

Izstrādātās pretviltojumu sistēmas apraksts ir atrodams projekta mājas lapā, pēc pieprasījuma to var saņemt arī Jūrnieku reģistrā.■



Latvijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēts 21 kuģis

2008. gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēts 21 kuģis, tai skaitā 6 kuģi ar bruto tilpību virs 500 DWT.

Tie ir: sauskravas kuģis „Liva Greta”, divi tankkuģi – „Ovi Victoria” un „Grumant”, divi zvejas kuģi – „Marshal Krylov” un „Northern Phoenix”, kā arī pasažieru ro-ro kuģis „Silja Festival”, kas nomainīja prāmi „Vana Tallinn” un kopš 2008. gada augusta kursē maršrutā Rīga – Stokholma.

Pārējie 16 reģistrētie kuģi ir ar bruto tilpību zem 500 DWT: seši velkoņi, divi zvejas kuģi, viens upju pasažieru kuģis, divi izbraukumu kuģi, viena peldošā pārceltuve, viens pontons, viens degvielas uzpildes kuģis un viens naftas atkritumu savācējkuģis.





No Kuģu reģistra izslēgti 29 kuģi, tai skaitā pieci ar bruto tonnāžu virs 500 DWT: tankkuģis, rolkeris, sauskravas kuģis, peldošais celtnis, zemessūcējs, kā arī 24 mazāki kuģi: 14 zvejas kuģi, viens tankkuģis, viens dienesta kuģis, četri velkoņi un četri palīgflotes kuģi.

No jauna reģistrēts arī 41 atpūtas kuģis (jahtas), tai skaitā deviņas motorjahtas un 32 buru jahtas, no reģistra izslēgti pieci atpūtas kuģi – trīs motorjahtas un divas buru jahtas.

Reģistrēta viena zvejas laiva, izslēgtas 28 zvejas laivas. ■

Kuģu pārbaudes norāda uz problēmām

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori 2008. gadā veikuši 516 pārbaudes Latvijas ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem. 100 pārbaudes veiktas Liepājas, 227 – Rīgas un 189 – Ventspils ostā.

Aizturēti seši ārvalstu kuģi. Februārī Rīgā tika aizturēts Gruzijas karoga sauskravas kuģis „Yamburg”. Liela daļa konstatēto pārkāpumu bija saistīti ar ugunsdrošību. Piemēram, bojājums un ūdens noplūde maģistrālajā ugunsdzēsības vadā, kā arī degvielas un eļļu noplūde kuģa mašīntelpā. Savukārt degvielas tankiem nedarbojās ātrās aizvēršanas vārsti, kas avārijas gadījumā ļauj atslēgt degvielas padevi. Bezsardzes mašīntelpā nedarbojās signalizācija, kam jābrīdina par notekūdeņu līmeņa kritisku celšanos.



Ventspils ostā martā aizturēja trīs ārvalstu kuģus. Bahamu karoga kuģa „Daviken” galvenais aizturēšanas iemesls – kuģim jau vairākas nedēļas nedarbojās AIS (automātiskā identifikācijas sistēma), un kuģa kapteinis ne tikai nebija veicis pasākumus kļūmes novēršanai, bet arī par to nevienam netika ziņojis. Uz kuģa tika konstatēti arī vairāki citi nopietni trūkumi. Savukārt divi tankkuģi – Libērijas karoga „Biz” un Singapūras karoga „Anjasmoro” – bija stipri pārkrauti, uz tiem konstatēti arī citi



trūkumi. Situācija par īpaši bīstamu tika atzīta tādēļ, ka abi kuģi pēc kravas uzņemšanas gatavojās doties uz Argentīnu.

Oktobrī Rīgā tika izturēts Nīderlandes karoga kuģis „Merel V”. Kuģim nebija sagatavots pārgājiena plāns, kuģa virsnieki neprata apieties ar navigācijas aprīkojumu, darba kārtībā nebija automātiskā ugunsgrēku atklāšanas sistēma. Bez tam kuģa žurnālā nebija veiktas atzīmes par mācību trauksmēm, un, veicot ugunsgrēka mācību trauksmi pārbaudes laikā, inspektori pārliecinājās, ka kuģa komanda nav gatava rīcībai ekstremālā situācijā.

Decembrī Rīgā aizturēja Krievijas kuģi „Medon”. Būtiski kuģa korpasa bojājumi tika konstatēti jau Klaipeņā, Rīgā „Medon” aizturēja uz laiku līdz korpasa remonta pabeigšanai.

Pavisam pārbaudīti vairāk kā 25% no visiem mūsu ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem, kā to nosaka Parīzes memorands.

Latvijas kuģiem ārvalstu ostās pārbaudes veiktas 63 reizes un par dažādiem pārkāpumiem aizturēti „Oostzee”, „Irbe Loja” un „Mun Fox”.





Krasta drošības inspekcijas inspektori veica vairāk nekā 350 pārbaudes Latvijas karoga kuģiem. Tika pārbaudītas arī 384 zvejas laivas. Pārbaudes 2008. gadā pabeigtas 66 atpūtas kuģiem. Vairākiem atpūtas kuģiem pārbaudes sāktas, bet, tā kā kuģu īpašnieki nav uzrādījuši visu nepieciešamo dokumentāciju vai aprīkojumu, tās nevarēja pabeigt.■

JA informācija, sagatavota pēc žurnāla „Jūrniece” materiāliem

Dzīvē viss tik strauji mainās

2009. gadā Latvijas Jūras administrācijai (JA) būs piecpadsmit gadu. JA direktors Ansis Zeltiņš vienmēr saka, ka nevajag skatīties pagātnē, vajag ielūkoties nākotnē. A. Zeltiņš: „Mūsu darbs ir vērsts uz kuģošanas drošības procesu uzraudzību un drošības standartu tālāku paaugstināšanu. Lūk, cik īsos vārdos var raksturot to milzīgo darbu, kas darāms, un lielo atbildību, kas mums uzlikta, lai Latvijas vārds visiem asociētos ar profesionāliem speciālistiem, augstiem darbības standartiem un patiešām kuģošanu bez problēmām. Kas visvairāk nepieciešams, lai pieminētais tiešām reāli īstenotos? Nenoliedzami, augstas klases speciālisti. Tieši tāpēc ir gandarījums, ka, jo īpaši pēdējos gados, mainās mūsu cilvēku attieksme pret darbu, sistēmu un valsti kopumā. Es viennozīmīgi pārstāvu tos, kuri uzskata: lai procesi sekmīgi attīstītos, daudzām lietām ir jāmainās, pat radikāli jāmainās. Ja mehānisms streiko vai apstājas, tas agrāk vai vēlāk dod negatīvu rezultātu. Tāpēc man prieks, ka, ne nu gluži tik ātri, kā gribētos, tomēr mainās cilvēku attieksme, ka viņi spēj atzīt savas kļūdas un pieņemt arī jaunas idejas.”

– Latvijas kuģu īpašnieki. Kādi tie ir?

– Es kā Latvijas Jūras administrācijas direktors varu teikt, ka visiem Latvijas kuģu īpašniekiem nav viena apzīmējuma, viņi ir dažādi, un atšķirīga ir viņu attieksme pret prasībām. Maldīgi būtu domāt, ka mūsu mazajā valstī, kurai ir neliela flote, kuģu īpašnieku attieksme pret biznesu būtu savādāka nekā lielo valstu kuģu īpašniekiem. Viss atkarīgs no katra atsevišķa cilvēka attieksmes pret darbu, cilvēkiem, valsti, no tā, cik saistoša viņam šķiet valsts likumdošana. Nevienš, pat vislabākais uzraugs un bargākais kontrolieris, vai tā būtu Jūras administrācija vai Valsts prezidents, pēc būtības cilvēkā neko nevar mainīt. Visa pamatā ir audzināšana un pilsoniska attieksme pret savu valsti. Bet tādā starptautiskā nozarē kā jūrniecība katra atsevišķa cilvēka – flotes virsnieka, ierindas jūrnieka, kuģu īpašnieka, krasta servisa darbinieka rīcība, profesionalitāte un atbildības sajūta veido iesaisti par jūrniecības nozari un valsti kopumā.

Te vietā ir pieminēt, piemēram, Parīzes memorandu, kur Latvija joprojām ir tā sauktajā pelēkajā sarakstā. Protams, runājot par to, kā top Parīzes memoranda *baltie, pelēkie un melnie* saraksti, jāatzīst, ka mums kā skaitliski nelielas flotes



Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Ansis Zeltiņš.

valstij šāda statistikas veidošana nav pieņemama, tāpēc mēs cenšamies mainīt attieksmi. Var būt tikai viens aizturēts Latvijas karoga kuģis, un tas jau dos procentuāli nelabvēlīgu statistiku, savukārt Kīprai būs 300 aizturētu kuģu, bet procentuāli tas neveidos negatīvu statistiku šīs valsts kuģu reģistram. Jautājums joprojām palicis atklāts: vai statistika parāda kopējās tendences kuģošanas drošības jomā un kas kuģošanas drošībai rada lielākas problēmas – viens aizturēts Latvijas karoga kuģis vai trīssimt aizturētu Kīpras karoga kuģu? Lai gan mēdz teikt, ka skaitļu valoda ir bezkaislīga, pieminētajā salīdzinājumā skaitļi runā visai izteiksmīgi. Un tomēr statistika ir un paliek statistika, un mums tā nav labvēlīga.

Kuģošanas biznesā ir grūti izturēt konkurenci, tāpat grūti ir uzturēt kuģus labā tehniskā kārtībā, jo tas maksā ļoti dārgi, vēl jo vairāk, ja liela daļa kuģu ir salīdzinoši veci. Jārēķinās ar to, ka, jo lētāk nopirksi kuģi, jo vairāk nāksies ieguldīt tā remontā. Mūsējiem ne vienmēr tas izdodas. Bet visiem jāapzinās, ka viens *sliktais* kuģis sabojā statistiku un rada problēmas visiem pārējiem Latvijas karoga kuģiem, un jārēķinās, ka viena *sliktā* kuģa dēļ visi Latvijas kuģi daudzkārt vairāk un pamatīgāk tiks kontrolēti.

– Kuģis ir aizturēts, tas reāli sabojājis Latvijas Kuģu reģistra statistiku un radījis problēmas arī citiem kuģu īpašniekiem. Kas notiek tālāk ar šāda kuģa īpašnieku?

– Ja tā ir bijusi viena aizturēšanas reize, tad – kam negadās, bet, ja viena kalendārā gada laikā ir bijušas vairākas aizturēšanas, tad, protams, mēs šādu kuģi varam pat izslēgt no Latvijas Kuģu reģistra. Un reģistrēties citā Eiropas valsts kuģu reģistrā tam praktiski nebūs iespējams, jo arī tādi *atvērtie* kuģu reģistri kā Maltas un Kīpras attīrās no *sliktajiem* kuģiem. Protams, pagaidām vēl ir Belizas un Gruzijas kuģu reģistri... Savukārt mūsu rokās ir juridiskās sviras, lai valsts iekšienē cīnītos ar neapzinīgiem kuģu īpašniekiem. Mēs analizējam katru atsevišķu gadījumu, meklējam cēloņus un izdarām secinājumus, lai izstrādātu optimālus standartus un noteiktu, cik vecus kuģus vispār var reģistrēt Latvijas Kuģu reģistrā. Pagaidām noteikts, ka tie nevar būt vecāki par 23 gadiem, izņemot kabotāžas vai līnijkuģus, uz kuriem attiecas izņēmumi, jo šie kuģi atrodas mūsu iekšējā pārziņā.

– Par Latvijas karogu. Vai šodien reģistrēt kuģus zem Latvijas karoga skaitās patriotiski, vai arī karoga valsts ir biznesa jautājums?

– Bija laiks, kad šķita, nav svarīgākas lietas kā izcīnīt Latvijas karogu uz Latvijas kuģiem. Situācija ir kardināli mainījusies, tāpēc ir diezgan naivi cerēt, gribēt vai pat uzstāt, lai Latvijas karogs plīvotu uz Latvijas kuģiem, kur nu vēl lai citu valstu kuģus reģistrētu Latvijas Kuģu reģistrā. Bet daudziem joprojām ir nostalgisks patriotisms pret Latvijas karogu, Latvijas floti un latviešu valodu uz Latvijas kuģiem. Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistram, protams, ir izstrādāta stratēģija, kā piesaistīt arvien jaunus kuģus Latvijas reģistram, tomēr mums daudz vairāk vajadzētu domāt, ko darīt, lai Latvijai piesaistītu lielu kompāniju biznesa aktivitātes. Lai viņi šeit atvērtu centrālos birojus un šeit veidotu naudas plūsmu. Runājot par šo jautājumu, piemēram, ar Dānijas kolēģiem, viņi atzīst, ka lielās kompānijas sadala savus biznesa riskus, tāpēc kuģa karogs ir saistīts ar juridiskām un finansiālām niansēm. Arī tādai lielai Dānijas kuģošanas kompānijai kā „Maersk” visi kuģi nav reģistrēti Dānijas kuģu reģistrā, aptuveni sešdesmit procenti no tiem peld zem citu valstu karogiem, bet kompānijas „Maersk” centrālais birojs atrodas Dānijā, un tieši šo faktu dāņu kolēģi uzskata par lielāko veiksmi.

– Tad jau mēs varam būt priecīgi, ka Latvijas lielākā kuģošanas kompānija „Latvijas kuģniecība” sava biznesa centrālo ofisu uztur Latvijā.

– Tieši tā. Tomēr daudzi patriotiski noskaņoti jūrniecības cilvēki to nevēlas saprast. Godīgi sakot, mūsu savulaik deklarētā kuģošanas koncepcija, kas paredzēja, ka visi Latvijas kuģi tiks reģistrēti zem Latvijas karoga, praktiski ir nerealizējama. Lai gan no valsts puses ir izdarīts ļoti daudz: sakārtota likumdošana, sakārtota nodokļu sistēma, tai skaitā arī jūrnieku nodokļu jautājums, panākta likumīga atļauja citu valstu jūrniekiem strādāt uz Latvijas karoga kuģiem, lai tas nebūtu pretrunā ar Latvijas karoga noteikumiem. Bet ar to diemžēl nepietiek. Savukārt līdz atvērtā kuģu reģistra līmenim mēs nekādā gadījumā nenolaidīsimies, tāpēc ir diezgan naivi cerēt, ka pie mums atnāks, piemēram, kāds Vācijas kuģu īpašnieks.

– Vai tādā gadījumā vispār ir izdevīgi uzturēt Latvijas Kuģu reģistru?

– Reģistra uzturēšanas izmaksas nav lielas, un nav jau tā, ka mēs būtu mazākais kuģu reģistrs Eiropā. Bet nevajadzētu naivi cerēt, ka, ieviešot tonnāžas nodokli, mēs varam gaidīt, lai kuģu īpašnieki strīpām vien skrien zem mūsu karoga. Kuģi ir biznesa instruments, un karogs sev nes līdzīgi daudzus procesus, kā arī juridiskas un grāmatvedības prasības. Piemēram, lai „Latvijas kuģniecība” varētu uzbūvēt vienu jaunu tankkuģi, tai bankā jāņem kredīts. Kopā ar kredītu nāk arī nosacījumi par kuģa reģistrēšanu tās vai citas valsts jurisdikcijā. Šodien jau pusnaktī kļūst par vakardienu, tāpēc mēs domājam par nākotni, kad, attīstoties biznesam, augs kuģu īpašnieku skaits un Latvijas Kuģu reģistrs būs gatavs jaunu kuģu reģistrācijai. Ir daudz labu piemēru Eiropā, un mums nav pamata neticēt nākotnes iespējām.



2002. gads. JA direktors A. Zeltiņš Ventspilī sveic katamarāna „Kaupo” apkalpi pēc atgriešanās no pasaules apceļojuma.

– Kas ir jūrnieks – profesija vai dzīvesveids?

– Latvijas jūrniecības problēma ir pārlieku lielā sadrumstalotība. Nav tā, ka ostas, kuģi, kravas un jūrnieku izglītība ir pilnīgi nesaistītas lietas. Lai bankas kaut nedaudz ieinteresētos par jūrniecības nozari, nepietiek tikai ar to, ka kāds kaut ko grib vai kāds uzbūvē vienu kuģi. Latvijā ir jāveido tā saucamais klasteris, kurā tiek apvienotas visas atsevišķās jūrniecības nozares, kur viss ir savstarpēji saistīts – apdrošinātāji, bankas, kuģu īpašnieki, kravu īpašnieki. Un visiem būtu skaidra vīzija, ko viņi kopīgi vēlas sasniegt.

Jau divus gadus jūrniecības organizācijas kopīgi veido informatīvu pasākumu „Enkurs”, bet ar „Enkuru” mēs nevēlamies tikai reklamēt jūrniecības izglītību un aicināt jauniešus mācīties Latvijas Jūras akadēmijā, tas būtu pārāk šaurs skatījums uz jūrniecības izglītības un jauniešu informācijas līmeņa celšanas jautājumiem. Mēs vēlamies radīt priekšstatu un sniegt informāciju par jūrniecības nozari kopumā. Par nākamo profesiju katram pašam ir jāpieņem lēmums, mūsu uzdevums ir aizpildīt baltos plankumus informācijas telpā. Kas šīsdiens izpratnē ir jūrniecība, ko tā dod un kam tā ir nepieciešama? Lūk, problēmu loks, par ko runājam, cenšamies skaidrot un ieinteresēt. Arī tad, ja konkrētais jaunietis neizvēlēšies kādu no jūrniecības specialitātēm, viņš par to varēs pastāstīt kādam citam, kurš varbūt par to ieinteresēsies un izvēlēšies savai turpmākajai dzīvei.



2001. gadā tiek ieviesta Globālā jūras avārijas sakaru sistēma (GMDSS).



2000. gads. JA darbinieki tiek oficiāli iepazīstināti ar administrācijas jauno vadītāju Ansi Zeltiņu, kam stūres ratu nodod bijušais priekšnieks Bruno Zeiliņš.

Jūrniecībā viss ļoti strauji mainās, un šodien tā nebūt nav tāda, kāda bija pirms divdesmit, kur nu vēl pirms piecdesmit vai simt gadiem. Viss ir kļuvis daudz pieejamāks. Ja runājam par jūrnieku darba tirgu, var teikt, ka šai nozarē pietrūkst tūkstošiem jūrnieku. Protams, nav jau tā, ka kuģi bez apkalpēm pa jūrām plivinātos. Tas vairāk ir teorētisks deficīts, kas tiek aprēķināts, pamatojoties uz flotes pieauguma tendencēm, jaunbūvējamiem kuģiem un kravām, ko šie kuģi pārvadās. Eiropas analītiķi prognozē, ka līdz 2018. gadam pasaules flote divkārsosies, tātad arvien vairāk būs vajadzīgi jūrnieki.

Jūrnieka, īpaši flotes virsnieka profesija darba tirgū ir ļoti pieprasīta, un šim pieprasījumam ir augoša tendence, jo pasaulē strauji pieaug kravas pārvadājumu apjoms. Lai gan finanšu krīze tagad šo kāpumu var nedaudz piebremzēt, tā nevar to apturēt. Un, kā zināms, visas krīzes pāriet. Jūras virsniekiem pašlaik nav problēmu noslēgt vislabāko kontraktu par vislabāko atalgojumu. Gluži tik spožas nav un arī nebūs ierindas jūrnieku izredzes, tāpēc domāju, ka nākotnē ierindas jūrnieku sagatavošana Latvijā tiks mazāk akcentēta un piedāvāta. Pašlaik no kopējā jūrnieku skaita, kas reģistrēti Latvijas Jūrnieku reģistrā, aptuveni četrdesmit procenti ir flotes virsnieki un sešdesmit procenti ierindas jūrnieki. Mēs uzskatām, ka proporcijai jābūt apgrieztai un no Latvijas jūrnieku kopējā skaita lielākajai daļai jābūt flotes virsniekiem. Vēl pirms dažiem gadiem ļoti daudzi jūrnieki nez kāpēc sevi pēkšņi sāka uzskatīt par celtniekiem, tagad, kad celtniecībā darbaspēka pieprasījums ir ievērojami krities, jūrnieki sāk atgriezties savā profesijā.

– Un kā Latvijā ir mainījusies jūrniecības vide?

– Pirms 20 gadiem viss tika balstīts uz ideāliem, mazāk uz profesionalitāti. Mēs gribam, mēs darām, mēs varam, mums vajadzīgs savs karogs un

tamlīdzīgi. Tajā laikā, noliedzami, tas bija ļoti svarīgi. Tagad tālaika vēlmes un centienus ir nomainījis pragmatisks ikdienas darbs. Nezinu, vai tas ir labi vai slikti, bet tā tas ir. Ideāliem ir jābūt, bet ar tiem vien ir par maz. Daudz kas ir mainījies, arī cilvēku domāšana. No Tautas frontes laikiem līdz mūsdienām ir noiets jau diezgan garš ceļš, un tas, par ko tolaik varēja tikai sapņot, šodien ir ikdienas rutīna. Tolaik cilvēki pat nenojauta, ka viss dzīvē var tik ātri mainīties. Šodien mums jau ir vairāku gadu Eiropas Savienības pieredze, no kuras esam pārņēmuši gan labas, gan ne tik labas lietas.

– Bet kur tad šodien ir patriotisms?

– Redzi, patiess patriotisms ir lieta, kas mierīgā dzīvē ilgi nevar pastāvēt.

– Arī sirds dziļumos?

– Sirds dziļumos? Tur noteikti tas ir. Vēsture ir patriotisms. Piemiņa ir patriotisms. Bet tāds patriotisms kā Tautas frontes laikā, kad gāja ar karogiem, tāds ikdienā vienkārši nevar pastāvēt.

– Vai tu pats kā patriotismu izjūti piedalīšanos dažādos jūrnieku saietos, piemēram, Ainažos vai Jūrniecības savienības gada kopsapulcē?

– Jā. Tās ir lietas, kas ir jāatceras, par kurām ir jārunā.

– Bet kāda pirms deviņiem gadiem bija jauna speciālista ienākšana Jūras administrācijā, kas patiesībā arī aizsāka paaudžu maiņu šajā uzņēmumā?

– Nebija jau tā, ka ienācu tukšā vietā. Pamatos likumdošanas procesi jau bija izlemti. Smagākais, ar ko nācās saskarties, bija cilvēku ciešā pārliecība, ka ir lietas, ko nevar mainīt. Daudzos gadījumos vienkāršu jautājumu risināšanai lieki tika tērēta enerģija. Kaut vai ar to pašu bāku pindzelēšanu. Tā taču ir tikai saimnieciska darbība, kas risināma bez īpašām diskusijām, tas nav tik valstiski nozīmīgs uzdevums, lai tam veltītu neskaitāmas stundas. Daudz kas bija nevajadzīgi centralizēts. Tāpēc domāju, ka mana ienākšana administrācijā bija saistīta ar domāšanas un attieksmes maiņu. Protams, man bija savi plāni, taču nevaru teikt, ka visu, ko biju izplānojis, ir izdevies paveikt. Visu iepriekš jau nemaz nevar izplānot un paredzēt. Reizēm jāprot pateikt – jā, šoreiz jums taisnība.

– Vai jau mācoties Jūras akadēmijā, skatiens vairāk tika mests uz krasta dienestiem?

– Manas dzimtas paaudzēs nav nekādas saistības ar jūru, tāpēc arī, pabeidzot vidusskolu, man nebija mūža sapņa iet jūrā. Tajā laikā vēl jūra vairāk saistījās ar iespēju redzēt pasauli, jo tad, kad es sāku studijas, pasaule mums nebija tik atvērta kā tagad. Jūra vēl arvien deva iespēju redzēt, aizbraukt un piedzīvot, tas vēl arvien bija kārdinoši. Tieši tikpat kārdinoši, kā iespēja nopelnīt, kas bija otrs iemesls izvēlēties studijas Jūras akadēmijā. Tie bija spēcīgi argumenti. Savu izvēli mācīties Jūras akadēmijā arī tagad nenožēloju. Iespējams, ar šo lēmumu esmu nedaudz pievilis vecākus, kuri domāja, ka man



Tiek paceltas šampanieša glāzes par godu hidrogrāfijas kuģa „Kristiāns Dāls”

noteikti jākļūst par ķirurgu. Godīgi sakot, arī mani pašu jau no bērnības interesēja medicīna, bet dzīve ne vienmēr iekārtojās saskaņā ar sapņiem. Tomēr pret darbu jūrā vienmēr esmu izturējies piesardzīgi, tur nokļūt nav bijis mans mērķis. Jūrai, protams, ir savi plusi, bet ir arī mīnusi. Ja cilvēks pārlietu ilgi aizsēžas jūrā, viņš vairs neprot dzīvot krastā. Vienkārši nesaprot krasta dzīvi un likumsakarības. Zinu, ka ar daudziem tā ir noticis. Bet man nebūtu nekas pretī laiku pa laikam doties jūrā, varbūt tāpēc, lai kārtīgi saprastu, vai tās problēmas, kas risināmas ikdienā, tiešām ir problēmas. Vajag tikai nedaudz attālināties no krasta, lai uz visu varētu paskatīties citām acīm, lai līdzšinējās rūpes un raizes izgaistu. Jūra dod savu *filingu*.

– 2000. gadā daudzi brīnījās, kur uzradies tāds Ansis Zeltniņš, patiesībā vēl pilnīgi zaļš jauneklis, kurš tagad regulēs pieredzējušus jūras vilkus un administrēs visu jūrniecību. No kurienes tad nokrita Ansis Zeltniņš?

– Biju pabeidzis Jūras akadēmiju. Arī ambīciju un pārliecības netrūka. Nevaru teikt, ka mani neviens neatbalstīja, bet šajā amatā gan mani neviens neielika. Tas bija konkurss ar konkursa komisiju un daudzām sanāksmēm Satiksmes ministrijā. Domāju, ka mans pluss bija tas, ka es iepriekš ar šo sistēmu nekad nebiju saistīts. Nebiju un arī tagad neesmu nevienā partijā. Varbūt tieši tas *nospēlēja* man par labu. Protams, bija arī mana gribēšana un pārliecība, ka varēšu sistēmu sakārtot. Bet jāatzīst, ka tolaik biju diezgan zaļš. Es uzvarēju konkursā, taču nemaz nenojautu, ka sākums būs tik grūts un arī turpinājums nebūs viegls.



JA darbinieki kopīgā atpūtas brīdī. „Lai dzīvo vesels gars veselā miesā!” sava kolektīva vārdā sauc JA direktors Zeltiņš.

PAR SEVI

Tie cilvēki, kas neprot atpūsties, neprotot arī strādāt? Jā un nē. Es varu atpūsties tikai atvaļinājumā. Lai gan sestdienās un svētdienās ar darbiem cenšos neaizrauties, pilnībā no darba problēmām arī nekur aizbēgt nevar. No sevis taču nekur nepazudīsi. Ikdienas steīgā gadās, ka nākas ņemt darbu uz

mājām, reizēm arī, naktī pamostoties, pa galvu maļas darba lietas. Tīrā veidā par darbaholiķi sevi neuzskatu, bet no darba atslēgties īsti neprotu. Ja nu vienīgi, kad izdodas izbraukt ārpus mājām. Ja atvaļinājumā neaizbraucu ārpus Latvijas, tad var uzskatīt, ka īsts atvaļinājums tā arī nav bijis.

Kur relaksējos un jūtos labi? Ziemā īpaši labi jūtos kalnos slēpojot, bet vasarā mana lielā aizraušanās tagad ir niršana ar vai bez akvalanga. Kad tu esi divdesmit trīsdesmit metru dziļumā, tad brīnišķīgā zemūdens pasaule liek aizdomāties, cik trausla patiesībā ir cilvēka dzīvība. Tu esi atkarīgs no katra mazākā sūkuma, kas var kļūt liktenīgs. Un tomēr tu atkal un atkal dodies šajā zemūdens ceļojumā.■

Anita Freiberga

Jūrniecība

No sarunām ar LJA studentiem un absolventiem. Mēs runājam par to, ka Latvijas jūrniecības nākotne ir vakardienas, šodienas un rītdienas studentu rokās. Nepārstājam atkārtot sen zināmu patiesību - mums vajadzīgi zinoši speciālisti. Bet ko pati jūrniecības nozare ir gatava darīt, ziedot un ieguldīt, lai kaut vai papildinātu LJA, „Latvijas kuģniecības” un Patentu bibliotēkas plauktus ar jaunām jūrniecības nozares grāmatām? Topošie jūrnieki jautā, vai LJS juridiskie biedri nevarētu ziedot kaut 200 latu gadā jaunu grāmatu iegādei vai ieskatīties savos plauktos, varbūt tur kas noderīgs ir atrodams? Hm! Ko uz to var atbildēt jūrniecības sabiedrība?



EMSA atbildīga par kuģu identifikācijas tālas darbības sistēmas ieviešanu Eiropas reģionā

2008. gada jūnija sākumā Portugāles galvaspilsētā Lisabonā notika Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) valdes sanāksme. Latviju EMSA pārstāv Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš un Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš.



EMSA (*European Maritime Safety Agency*) valdē ir ES jūras valstu, kā arī Īslandes un Norvēģijas pārstāvji, tajā darbojas arī Eiropas Komisijas deleģētie speciālisti un Eiropas jūras industrijas pārstāvji.

Valdes sanāksmes pienākumu lokā ir gada pārskata un budžeta apstiprināšana un aktuālu problēmu risināšana.

Aģentūrai deleģētas atbildīgās organizācijas funkcijas kuģu identifikācijas sistēmas (LRIT) ieviešanā un darbības nodrošināšanā Eiropas reģionā. Sistēma sāka darboties 2008. gada beigās, un tās galvenais mērķis ir kuģu identifikācija globālā mērogā, lai katrai jūras valstij būtu informācija par valsts karoga kuģu atrašanās vietu jebkurā pasaules okeānā, kā arī par kuģu kustību 1000 jūdžu attālumā no valsts krastiem. EMSA ir izsludinājusi tenderi, lai noteiktu kompāniju, kam uzticēs sistēmas ieviešanu. Pēc identifikācijas sistēmas ieviešanas pabeigšanas tā nonāks pilnīgā EMSA pārziņā.

Viens no svarīgiem jautājumiem ir jūrnieku darba tirgus, tāpēc sanāksmē tika izskatīts jautājums par Eiropas jūrnieku datu bāzes izveidošanu. EMSA Eiropas Komisijas uzdevumā veic STCW konvencijas auditu, lai izvērtētu, kādu informāciju pieļaujams publiskot STCW inspekciju datu bāzē.

Joprojām aktuāls ir jautājums par EMSA dalībvalstu iekļaušanos „*Safe SeaNet*” tīklā. Šāda sistēma ir nepieciešama, lai Eiropas valstis varētu pilnībā kontrolēt savus teritoriālos ūdeņus un katras valsts atbildīgie dienesti saņemtu visu informāciju



par ikvienu kuģi, kas tuvojas un gatavojas ienākt attiecīgās valsts teritoriālajos ūdeņos.

Līdz šim no 25 dalībvalstīm tas izdarīts tikai 19 valstīs, tai skaitā arī Latvijā.

Jau no 2007. gada tiek veidota piesārņojuma atklāšanas sistēma *Clean SeaNet*, kas, izmantojot satelīta uzņēmumus, ļauj atklāt pat nelielu piesārņojumu, kā arī atrast piesārņojuma izraisītājus un šo informāciju nodot tās valsts institūcijām, kuras ūdeņos attiecīgais piesārņojums ir konstatēts.

Jau 2004. gada 28. jūlijā EMSA parakstīja saprašanās memorandu ar Portugāles valdību par aģentūras galvenās mītnes izveidi Lisabonā. Ēka bija uzcelta jau vairāk nekā pirms gada, tomēr dažādas birokrātiskas un saimnieciskas problēmas kavēja pārcelties uz jauno mītni. Nu tās izdevies atrisināt, un EMSA sanāksmes turpmāk notiks šeit.

EK 2002. gada 27. februāra regulā 1406/2002 noteiktas aģentūras funkcijas un galvenie darbības virzieni:

- stiprināt ostas valsts kontroles režīmu;
- auditēt EK atzītu klasifikācijas sabiedrību darbību;
- attīstīt kopīgu jūras negadījumu izmeklēšanas metodoloģiju;
- izveidot ES kuģu vadības un informācijas sistēmu.

2002. gada 5. decembrī notika pirmā EMSA valdes sanāksme. Valdes sanāksmes notiek vidēji divas reizes gadā.■

UZZIŅAI

EMSA ir jauna aģentūra, kas tika izveidota saskaņā ar Eiropas Komisijas ierosinājumu pēc vairākām smagām kuģu avārijām ar lieliem cilvēku upuriem, tostarp „Estonia” un „Herald of Free Enterprise”, kā arī „Erika” un „Prestige”, kas radīja milzīgu apdraudējumu jūras florai un faunai. Jaunās aģentūras uzdevumu lokā ir tehniski un zinātniski pamatotu ieteikumu sagatavošana un iesniegšana Eiropas Komisijai, lai paaugstinātu kuģošanas drošību un novērstu piesārņojumu no kuģiem, jaunas normatīvu bāzes izveidošana un ieviešana, kā arī pasākumu kompleksa organizēšana, kas palīdzētu realizēt izvirzītos uzdevumus. Jau veidojot jauno organizāciju, tika noteikts, ka tai cieši jāsadarbojas ar dalībvalstu jūras aģentūrām.

PRIMAR padome Rīgā apstiprina jauno organizācijas stratēģiju

2008. gada 20. un 21. maijā Rīgā viesnīcā „Islande” notika elektronisko jūras navigācijas karšu reģionālā izplatīšanas centra „PRIMAR Stavanger” padomes sanāksme. Sanāksmē piedalījās pārstāvji no visām PRIMAR dalībvalstīm – Norvēģijas, Dānijas, Zviedrijas, Somijas, Latvijas, Igaunijas, Polijas, Francijas, Horvātijas un Mozambikas.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta (HD) vadītājs Jānis Kraštinš rotācijas kārtībā divus gadus vada šo padomi.

Iepriekšējā sanāksmē pieņēma lēmumu izstrādāt organizācijas stratēģiju un attīstības veicināšanas plānu, bet šajā sanāksmē darba grupa padomi iepazīstināja ar izstrādāto variantu, kas arī tika akceptēts.

Svarīgākais uzdevums ir nodrošināt visus SOLAS klases kuģus ar elektroniskajām kartēm, tā ievērojami paaugstinot kuģošanas drošības līmeni un samazinot draudus jūras videi. PRIMAR ir jāgarantē, ka elektroniskās kartes ir kvalitatīvas, viegli pieejamas un drošas.

Kopā ar elektroniskajām kartēm tiek piedāvātas dažādas papildu iespējas. Piemēram, testa režīmā ir pieejama programma kuģošanas drošības inspektoriem, kas ļauj saņemt informāciju par pārbaudāmo kuģi jau pirms došanās uz to un noskaidrot, vai uz kuģa ir oficiālās kartes, vai tās pārklāj nepieciešamo maršrutu, vai regulāri tiek saņemta karšu atjaunošanas informācija, kā arī iegūt citu kuģošanas drošības inspektoriem svarīgu informāciju. Tas gan nozīmē, ka inspektoriem uz kuģa kartes nav pārbauda.

Tiek piedāvāta arī programma ločiem, kas nodrošina kartes darbību portatīvajā datorā.

Būs pieejama arī programma, kas ļaus kartes tieši no datu bāzes nolasīt datora ekrānā, tātad jau ar visiem aktuālajiem labojumiem. Šī programma ļaus kartes savienot ar dažādām citām sistēmām, piemēram, Kuģu automātiskās identifikācijas sistēmu (AIS).

Padomes sanāksmē tika izstrādāta arī atjaunota organizācijas statūtu versija.■

Jūras kartes kuģošanas drošībai

2008. gada janvārī Londonā notika Somijas, Dānijas, Francijas, Anglijas, Beļģijas, Portugāles, ASV, Kanādas, Latvijas, kā arī citu jūras valstu hidrogrāfijas dienestu forums par elektronisko jūras karšu licencēšanu. Forumā tika skatīti jautājumi par elektronisko datu aizsardzību un izplatīšanu.

Hidrogrāfi tikās ar privātajiem karšu izplatītājiem (*GARMIN, JEPPESEN {C-Map}* u.c.), lai apzinātu, kas traucē un kavē datu izplatīšanu.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš: – Kad tiek radīts jauns produkts, izplatītājiem, protams, jāmaiņa licences, un tas ir birokrātisks, laikietilpīgs process, kas šo produktu tā sadārdzina, ka tā izplatīšana kļūst neizdevīga. Mums ir svarīgi apzināt un apkopot problēmas, lai meklētu tām risinājumu. Viens no svarīgākajiem jautājumiem bija par elektronisko kartogrāfisko datu nodrošināšanu atpūtas un izklaides peldlīdzekļiem. Atšķirībā no kuģiem, kur noteikumi ir ļoti stingri, karšu lietošanu uz jahtām nekas tā īsti nereglamentē, un tas neapšaubāmi ir drauds kuģošanas drošībai. Gandrīz ikviens jahtas īpašnieks ir ieinteresēts karšu iegādei tērēt iespējami mazāk naudas.

Lai iegādātos visu pasaules jūras karšu komplektu, vajadzētu tērēt pat vairākus tūkstošus, tāpēc jāmeklē iespējas, kā nodrošināt jahtas ar kvalitatīvām kartēm par pieņemamām cenām. Varētu mēģināt piedāvāt datus vienotās reģionālās paketēs, taču dažādām valstīm ir atšķirīga cenu politika, un panākt vienošanos varētu būt ļoti sarežģīti. Tiek apspriests arī variants par karšu izplatīšanu par zemām cenām, piemēram, karšu ploteros vai pat mobilajos telefonos.■



Jānis Krastiņš.

Parīzes memorands par *balto, pelēko un melno* sarakstu

No 2008. gada 11. līdz 13. martam Hāgā (Nīderlande) notika Parīzes saprašanās memoranda (PMoU) tehniskās novērtēšanas grupas (TEG) 17. sanāksme. Latviju tajā pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas (KDI) kuģu kontroles koordinētājs Ģirts Sarja.

Sanāksmes dalībniekus iepazīstināja ar 2007. gadā notikušo koncentrēto inspekciju kampaņu par ISM kodeksa (Starptautiskais drošas pārvaldes kodekss) ieviešanas gaitu. Kampaņas laikā ostas valsts inspektori visās PMoU dalībvalstīs pastiprināti kontrolēja, kā tiek ieviestas un piemērotas kodeksa prasības uz attiecīgo valstu ostās ienākošajiem kuģiem. Šādas inspekciju kampaņas par aktuālākajiem kuģošanas drošības jautājumiem tiek rīkotas katru gadu. TEG sanāksme ierosināja pārskatīt atzīto organizāciju (klasifikācijas sabiedrību) atbildību gadījumos, ja kuģis ir aizturēts un atbildība par to jāuzņemas atzītajām organizācijām.

Viens no svarīgākajiem sanāksmē izskatītajiem jautājumiem bija *melnā, pelēkā un baltā* karaļa sarakstu sagatavošanas metodikas grozījumi. Tika piedāvāti divi varianti: atstāt metodi nemainītu vai aprēķiniem izmantot piecu gadu datus. Lielākā daļa valstu neatbalsta piecu gadu perioda ieviešanu. Latvijas viedoklis, ko sanāksmē pauda Ģ. Sarja, ir tāds, ka arī tad, ja

maina aprēķina periodu, netaisnīgais aprēķina princips saglabājas. Ja metodika netiks mainīta, Latvijai un citām valstīm ar nelielu kuģu skaitu var nākties izslēgt no sava reģistra „šaubīgos” kuģus, lai izvairītos no sankcijām, kas paredzētas *pelēkā* saraksta kuģiem. Lietuvas pārstāvis atzīmēja, ka nav izpildīta



politiskā vienošanās par aprēķina metodikas pārskatīšanu, lai nodrošinātu godīgākus nosacījumus skaitliski mazas flotes karogiem. Savukārt Dānijas pārstāvis izteica bažas, ka pēc jaunā inspekciju režīma ieviešanas problēmas varētu rasties vairākām *baltā* saraksta valstīm, jo zema riska kuģus paredzēts pārbaudīt daudz retāk, bet mazāks inspekciju skaits rada neizdevīgākus aprēķina nosacījumus.

Sanāksmes laikā izraisījās diskusija par to, vai ostas valsts kontroles inspektoriem jāveic laivu pārbaude pirms kuģa atstāšanas trauksmes izsludināšanas. Viens viedoklis: ja inspektors laivu pārbaudījis, bet trauksmes laikā notiek negadījums, tad inspektoru var apsūdzēt nekompetencē, tāpēc pārbaude jāveic kuģa komandai. Otrs viedoklis: inspektors nevar uzņemties atbildību, taču viņa veiktā pārbaude var novērst iespējamu negadījumu.

TEG sanāksmes laikā darba grupa izstrādāja arī Kuģu pretapaugšanas novēršanas sistēmu konvencijas izpildes kontroles vadlīnijas.■

Ikgadējā Parīzes memoranda inspekcija

Kā katru gadu, arī 2008. gadā no 1. septembra līdz 30. novembrim visās Parīzes memoranda un Tokijas memoranda valstīs norisinājās koncentrēta ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa. Šoreiz kampaņa bija organizēta atbilstoši SOLAS (Starptautiskā konvencija par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras) un COLREG (Konvencija par starptautiskajiem kuģu sadursmju novēršanas noteikumiem) prasībām, kas saistītas ar kuģu navigācijas aprīkojumu, sistēmām un kartēm, kā arī stūrmaņu darbu.

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori kampaņas laikā pārbaudīja 122 Latvijas ostās ienākušos ārvalstu kuģus: 55 Rīgas ostā, 44 Ventspilī un 23 Liepājā. 50 pārbaudīto kuģu apkalpes saņēma aizrādījumus un piezīmes. Aizturēts viens kuģis – zem Nīderlandes karoga reģistrētais „Merel V”. Kuģim nebija sagatavots pārgājiena plāns, kuģa virsnieki neprata apieties ar navigācijas aprīkojumu, darba kārtībā nebija automātiskā ugunsgrēku atklāšanas identifikācijas sistēma. Bez tam kuģa žurnālā nebija veiktas atzīmes par mācību trauksmēm, un, pārbaudes laikā izsludinot ugunsgrēka mācību trauksmi, inspektori pārliecinājās, ka kuģa apkalpe nav gatava rīcībai ekstremālā situācijā.

Kampaņas laikā ārvalstu ostās tika pārbaudīti 12 Latvijas karoga kuģi – „Vana Tallinn”, „Havhelt”, „Regina Baltica”, „Sava Lake”, „Sava Ocean”, „Liva Greta”, „Ķegums”, „Gerda”, „Kurzeme”, „Vidzeme”, „Ovi Victoria”, kā arī „Oostzee”, kas kampaņas laikā pārbaudīts pat divas reizes. Neviena no Latvijas kuģiem nav aizturēts. „Var secināt, ka vairāk vai mazāk viss ir kārtībā – ar retiem izņēmumiem kuģu stūrmaņi ir zinoši un kompetenti,” kampaņai beidzoties, saka JA KDI kuģu inspekciju koordinators Ģirts Sarja.■

Aktualizē kuģošanas drošību

2008. gada 20. un 21. novembrī Lisabonā notika Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) valdes sēde, kurā no Latvijas puses piedalījās Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltnis un Satiksmes ministrijas Jūrn iecības departamenta direktors Aigars Krastinis. Sanāsmē no valdes locekļu vidus ievēlēja jaunu valdes priekšsēdētāju un viņa vietnieku. Par valdes priekšsēdētāju ievēlēts Dānijas Jūras administrācijas pārstāvis Jurgens Hammers Hansens, par vietnieku – Kipras pārstāvis Serghios Serghiou. Sanāsmē tika runāts par kuģu identifikācijas tālas darbības sistēmas (LRIT) ieviešanas gaitu. Bija plānots, ka Eiropā šī sistēma sāks darboties no 2009. gada 1. janvāra, taču vairākās valstīs vēl nav pabeigti visi priekšdarbi, tāpēc, visticamāk, LRIT Eiropas ūdeņos tiks ieviesta 2009. gada otrajā pusē. Itālija sanāksmes dalībniekiem prezentēja kuģu automatiskās identifikācijas sistēmu (AIS), kas aptver Vidusjūru, daļu Melnās jūras un daļu Atlantijas okeāna piekrastes, ieskaitot Biskajas līci. Sistēma ir līdzīga tai, kāda jau pirms vairākiem gadiem ieviesta Baltijas jūrā. Ir iecerēts apvienot visas AIS, kas aptver Eiropas ūdeņus, nākotnē izveidojot vienotu EMSA sistēmu. EMSA ir uzņēmusies nodrošināt Eiropas ūdeņus ar speciāli aprīkotiem kuģiem, kuri spēj savākt naftu piesārņojuma gadījumā. Līdz šim līgumi ar firmām, kas nodrošina šādu kuģu darbību, vēl neaptvēra daļu Vidusjūras un daļu Atlantijas okeāna piekrastes, taču sanāksmes laikā EMSA valdes locekļi tika informēti, ka līgumi ir noslēgti un tagad jebkurā vietā Eiropas ūdeņos specializētie kuģi var ierasties, vēlākais, 24 stundu laikā.■

Vai jūrnieka darbs būs pieprasīts?

2008. gada oktobra nogalē Sanktpēterburgā norisinājās jau vienpadsmitais Krievijas Jūras reģistra rīkotais starptautiskais seminārs, kura temats šogad bija „Kuģošanas kvalitāte – 21. gadsimta standarts. Jūrniecības profesija – prestiža faktori”. Latviju seminārā pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltniņš. Pavisam semināru apmeklēja ap 350 dalībnieku no dažādām ar jūrniecību saistītām organizācijām, tai skaitā Eiropas Komisijas, IMO, ASV Krasta apsardzes dienesta, dažādu valstu nacionālajām jūras administrācijām, kuģniecības kompānijām u.c.

„Jautājums par kvalitatīvu jūrnieku kadru nodrošināšanu ir ļoti aktuāls visā Eiropā un arī pie mums Latvijā. Semināra dalībnieki šo jautājumu aplūkoja katrs no sava skatu punkta, taču kopīgais viedoklis bija tāds, ka nepieciešamībai radikāli paaugstināt nozares profesiju prestižu ir jāpievērš starptautiskās sabiedrības uzmanība. Diemžēl pašlaik par jūrniecību plaši tiek runāts tikai tad, ja ir noticis kas slikts – kāda nopietna avārija, gājuši bojā cilvēki, radies vides piesārņojums, un tas rada pilnīgi aplamu, negatīvu priekšstatu. Patiesībā lielākā daļa starptautisko pārvadājumu notiek tieši pa jūru, un tas ir gan izdevīgākais, gan drošākais, gan ekoloģiski nekaitīgākais pārvadājumu veids,” uzsver A. Zeltniņš.

Galvenie seminārā pārrunātie temati – par jauno jūrnieku kadru sagatavošanu un profesijas popularizēšanu. Krievijas pārstāvji prezentēja dažādu jūrniecības augstskolu kadetu aptaujas rezultātus, kas veikta, lai noskaidrotu, kas viņus pamudinājis izvēlēties profesiju. Galvenokārt tas noticis vai nu vecāku, vai draugu ietekmē, lielu daļu piesaistījušas kuģošanas kompānijas ar saviem piedāvājumiem. Savukārt apdrošināšanas kompāniju pētījums rāda, ka ar katru gadu samazinās kuģu apkalpju vecāko virsnieku pieredze – šos amatus ieņem gados jaunāki cilvēki.

Piemēram, 1995. gadā 25% vecāko virsnieku bija ar pieredzi līdz pieciem gadiem, bet 2007. gadā tādu bija jau 30%. A. Zeltniņš seminārā raksturoja situāciju Latvijā, īpaši uzsverot konkursa „Enkurs” rīkošanu vidusskolēniem, kā arī Latvijas dalību *Leonardo da Vinči* programmas projektā – par pasākumiem jūrnieku dokumentu viltošanas novēršanā.■

Palielināsies jūras virsnieku skaits

Latvijā ir neizdevīga virsnieku un ierindas jūrnieku attiecība – vidēji 40% reģistrēto jūrnieku ir virsnieki un 60% ierindas jūrnieku, bet citās Eiropas valstīs šī proporcija ir pretēja – 60% pret 40%.

Ierindas jūrniekiem ir grūtāk atrast darbu, jo ārvalstu kuģu īpašnieki labprātāk izvēlas lētāku darbaspēku, piemēram, mazkvalificētus Filipīnu un Krievijas jūrniekus.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns prognozē, ka tuvāko gadu laikā jūrnieku skaits Latvijā nedaudz samazināsies, tomēr arvien lielāks kļūs virsnieku īpatsvars.

SERTIFICĒTO JŪRNIKU SKAITS 2008. GADA 1. JANVĀRĪ

Tirdzniecības flote:

- kapteiņi un virsnieki – 6082
- ierindas jūrnieki – 8569

Zvejas un ostas flote:

- zvejas kuģu personāls – 883
 - ostas flotes personāls – 880
- Kopā Latvijā – 16 314 jūrnieki.

UZZIŅAI

Latvija vienmēr ir bijusi jūras un jūrnieku valsts, par ko liecina arī 1913. gadā izdotā sarunu vārdnīca jūrniekiem, kurā latviešu valoda norādīta kā trīspadsmitā jūrniecībā visvairāk lietotā valoda.

Jūrnieki, kas strādā uz Latvijas Republikas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem: ~ 1860, t.sk.:

- tirdzniecības flote ~ 480 (no tiem apmēram 20% jūrnieku nav Latvijas rezidenti)
- zvejnieki ~ 500
- ostas flote ~ 880

Jūrnieki, kas strādā uz Norvēģijas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem: 901

Jūrnieki, kas strādā uz Lietuvas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem: 17
Tirdzniecības flotes jūrnieki, kas strādā

- uz Eiropas ekonomiskās zonas karoga kuģiem (ieskaitot LV) – 3011
- uz kuģiem, kas reģistrēti ārpus Eiropas ekonomiskās zonas ~ 11 640
- Kopā – 14 651



Tā kā darba vietu skaits uz Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētajiem kuģiem ir neliels, Latvijas jūrnieki pārsvarā ir spiesti nolīgt darbu ārzemju kompānijās uz kuģiem zem Libērijas, Panamas, Hondurasas, Bermudu u.c. valstu tā sauktā *lētā* karoga.

Krasta servisa struktūrā ir iesaistītas kompānijas, kas nodarbojas ar jūrnieku pieņemšanu darbā (56 rekrutēšanas kompānijas), kuģu aģenti, stīvidorkompānijas, apdrošināšanas kompānijas, starptautiskās satiksmes kompānijas, kuras jūrnieki izmanto, dodoties uz kuģiem un atgriežoties mājās, poliklīnikas, kurās jūrniekiem jāiziet ikgadējā veselības pārbaude, juridiskās kompānijas, bankas, kas piedāvā investīcijas jūrniecības nozarē. Pamatojoties uz vispārēju pieņēmumu, var secināt, ka viena jūrnieka darba vieta rada četras darba vietas krastā. Diemžēl tie ir tikai aptuveni aprēķini, jo precīzāka analīze līdz šim nav veikta.

Jūrnieku algas visbiežāk tiek noteiktas saskaņā ar Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF – International Transport Workers' Federation) likmēm, bet vidējais algu līmenis ir atkarīgs no situācijas darba tirgū un darba apstākļiem.

Saskaņā ar Eiropas Komisijas kuģošanas politikas vadlīnijām (*Community guidelines on State aid to maritime transport (2004/C 13/03)*), kas vērstas uz jūras transporta darbības uzlabošanu un jūrnieku deficīta samazināšanu Eiropas Savienībā, kā arī 2006. gadā pieņemto Eiropas Komisijas Zaļo grāmatu „Ceļā uz turpmāko ES jūrniecības politiku: Eiropas redzējums par okeāniem un jūrām” (COM(2006)0275) un saskaņā ar Eiropas Parlamenta 2007. gada 12. jūlija rezolūciju (2006/2299(INI)) Eiropas Savienības dalībvalstīm ir dotas plašas pilnvaras, lai saglabātu jūrniecības nozari, veicinātu profesionālu jūrnieku sagatavošanu, celtu jūrnieku darba prestižu, kā arī veidotu pieņemamu un konkurētspējīgu jūrnieku nodokļu politiku.■

Kuģa aizsardzības virsnieku sertificēšana notiks pēc vienotiem kritērijiem

Satiksmes ministrija ir izstrādājusi grozījumus noteikumos, kas nosaka kārtību, kādā jūrnieks saņem kuģa aizsardzības virsnieka apliecību. Ministru kabineta noteikumi nepieciešami, lai nacionālajos tiesību aktos ieviestu 1978. gada Starptautiskās konvencijas par jūrnieku sagatavošanu un diplomēšanu, kā arī sardzes pildīšanu (STCW konvencija) grozījumu prasības. Minētie STCW konvencijas grozījumi stājās spēkā 2008. gada 1. janvārī.

MK noteikumu projekts „Grozījumi Ministru kabineta 2005. gada 22. novembra noteikumos Nr. 895 „Jūrnieku sertificēšanas noteikumi”” izskatīts valdības sēdē 10. jūnijā.

Jaunais STCW konvencijas noteikums un kodeksa sadaļas paredz ieviest kuģa aizsardzības virsnieka apliecību un nosaka tās izdošanas kārtību, kā arī minimālās kompetences prasības apliecības saņemšanai. Šādi virsnieki nepieciešami, lai nodrošinātu kuģa pretterorisma aizsardzību.

Starptautiskajā dokumentā minētās prasības attiecas uz jūrniekiem, kas strādā uz STCW konvencijai pakļautajiem kuģiem un ir norīkoti pildīt kuģa aizsardzības virsnieka pienākumus.

Noteikumu projektā ietvertais paredz papildināt spēkā esošos MK noteikumos „Jūrnieku sertificēšanas noteikumi” ar jaunu apakšnodaļu, kas nosaka kuģa aizsardzības virsnieku kompetences prasības saskaņā ar STCW konvencijas grozījumiem.

Bez tam jaunie STCW konvencijas grozījumi uzliek dalībvalstīm par pienākumu salīdzināt Starptautiskā kuģu un ostu iekārtu aizsardzības kodeksa (ISPS kodeksa) standartus, pēc kuriem kuģa aizsardzības virsnieki ir apmācīti līdz 2008. gada 1. janvārim, ar pašreizējiem STCW konvencijas standartiem, kā arī noteikt prasības kvalifikācijas pielīdzināšanai.

Tāpat noteikumu projektā ietverta norma, ka kuģu mehāniķi tikai vienreiz, nevis reizi piecos gados apmeklē Satiksmes ministrijas sertificētos kursus „Apmācība uz mašīntelpas trenažiera”.■

Izmaiņas jūrnieku nodokļu politikā

2009. gada 1. janvārī spēkā stājās grozījumi likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli”. Laikrakstā „Latvijas Vēstnesis” publicētajos grozījumos likuma 8. panta ceturtnā daļa ir izteikta šādā redakcijā:

„4. Šā panta otrā daļa neattiecas uz ienākumiem, ko fiziskā persona gūst uz tādu darba attiecību pamata, kas paredz šo personu nodarbināt uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa. Par taksācijas gada mēnesi, kurā persona ir nodarbināta (darba attiecībās) uz starptautiskos pārvadājumos izmantojama kuģa, minētās personas ienākumi, par kuriem maksājams algas nodoklis, ir uz darba attiecību pamata gūtā ienākumu daļa šādā apmērā:

1) virsniekiem – Ministru kabineta noteikto 2,5 mēneša minimālo darba algu apmērā;

2) pārējām personām – Ministru kabineta noteikto 1,5 mēnešu minimālo darba algu apmērā.”

Jau 2008. gada 11. aprīlī LR Finanšu ministrijā notika jūrnieceības sabiedrisko organizāciju vadītāju un FM vadošo amatpersonu pirmā tikšanās nodokļu politikas jautājumos.



Triju gadu laikā, kopš jūrniecības organizācijas īpaši aktivizējušās sasāpējušā jūrnieku nodokļu politikas jautājuma risināšanā, tā bija pirmā tikšanās, lai apspriestu un mēģinātu rast kompromisu jūrnieku nodokļu politikas jomā. Jūrniecības organizācijas pārstāvēja Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidents I. Pavlovs, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas prezidents K. Zakss, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents A. Kļaviņš, Kruīnga kompāniju asociācijas prezidents A. Čurkins un Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs A. Vjaters. Tikšanās notika pēc jūrniecības organizāciju iniciatīvas, jo VID ir sācis pievērst uzmanību kruīnga kompānijām un jūrniekiem nodokļu iekasēšanas jautājumos. Nav šaubu, ka VID nodokļu politika kļūs vēl stingrāka, tāpēc jūrnieki nevarēs izvairīties no nodokļu maksāšanas, kā tas bija līdz šim.

Līdz šim nodokļu atvieglojumi attiecās tikai uz tiem jūrniekiem, kas strādā uz Latvijas karoga kuģiem, – viņi nodokļus maksāja no divām valstī noteiktajām minimālajām algām. Visiem pārējiem jūrniekiem bija jāmaksā nodokļi pilnā apmērā kā jebkurai LR rezidentam – 25% no visiem gada ienākumiem. Par iedzīvotāju ienākuma nodokļa nemaksāšanu draud kriminālatbildība.

Jūrniecības profesionālo organizāciju viedoklis bija nepārprotams: visiem Latvijas jūrniekiem jāpiemēro vienādi nodokļu politikas nosacījumi. Sarunās tika panākta vienošanās, ka Finanšu ministrijas speciālisti nopietni analizēs iesniegto informāciju par Latvijas jūrniekiem: jūrnieku skaita izmaiņas pēdējo gadu laikā, jūrnieku sadalījums pa karoga valstīm, ārvalstu pieredze, administrēšanas iespējas un cita statistikas informācija, kas dotu iespēju argumentēti spriest par jūrnieku nodokļu politikas jautājumu. Lai gan Finanšu ministrija nelabprāt atbalsta izņēmumus nodokļu politikā kādas atsevišķas profesionālās grupas pārstāvjiem, tomēr diskusijas un informācijas analīze deva izpratni par jūrnieku darba specifiku, kā rezultātā arī tapa grozījumi likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli”.■

Kapteiņi diskutē par kuģošanas drošību un jūrnieku darbu

Brēmenē notikušās Starptautiskās Kuģu kapteiņu asociāciju federācijas (IFSMA) 34. asamblejas darbu vadīja IFSMA prezidents Kristers Lindvāls (Zviedrija), un tās darbā piedalījās 30 dalībnieku no 23 valstīm. Kopumā IFSMA apvieno 11 000 kuģu kapteiņu no 62 valstīm. Kopš 1975. gada asociācija nevalstiskās organizācijas statusā piedalās Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) darbā, piesaistot esošos un bijušos aktīvos kapteiņus, darbojas IMO komitejās, apakškomitejās un darba grupās, kā arī piedalās jūrnieku profesionālās kompetences starptautisko standartu izstrādāšanā.

Materiālu par Starptautiskās Kuģu kapteiņu asociāciju federācijas 34. asambleju sagatavojuši Latvijas delegāti kapteinis Artūrs Brokovskis un kapteinis Jāzeps Spridzāns.

DAŽI NO AKTUĀLĀKAJIEM PAGĀJUŠĀ GADA IFSMA DARBĪBAS JAUTĀJUMIEM



PASAŽIERU KUĢU DROŠĪBA (*Passenger ship safety*)

Atbalstīta rezolūcija par pasažieru kuģu maršrutu plānošanu, jo, veicinot kruīza kuģu popularitāti, tiek izraudzīti eksotiski ekskursiju maršruti, kas atrodas ļoti attālināti no glābšanas darbu iespēju nodrošinājuma, kā rezultātā paaugstinās pasažieru apdraudējums.

E-NAVIGĀCIJA (*E-navigation*)

E-navigācijas koncepcija balstās uz jūras navigācijas sistēmu harmonizāciju un krasta servisa uzturēšanu, tās būtība ir ar kuģošanu saistītas informācijas (hidro-, meteo-, navigācijas) harmonizēta kolekcionēšana, integrēšana, datu apmaiņa, pasniegšana un analizēšana elektroniski uz kuģa un krastā, kas paaugstina kuģošanas drošību un atbilstošu pakalpojumu (VTS, loču utt.) līmeni ostā, kā arī kuģu drošību un aizsardzību jūrā un veicina vides aizsardzības nodrošinājumu. Sistēma nodrošinās informācijas apmaiņu elektroniskā

veidā *kuģis – kuģis, kuģis – krasts, krasts – kuģis*, glābšanas darbu un avāriju seku likvidēšanas organizēšanu u.c.

TAISNĪGA IZTURĒŠANĀS PRET JŪRNIKIEKIM (*Fair treatment of seafarers*)

Turpinās darbs, lai veicinātu dalībvalstu attieksmes uzlabošanas jautājumā par jūrnieku vainas apzināšanu. Ir izteikti protesti dalībvalstu valdībām, piemēram, Grieķijai, par netaisnīgu apiešanos ar aizdomās turētiem jūrniekiem.

INTEGRĒTO NAVIGĀCIJAS SISTĒMU (INS) UN KUĢA KOMANDTILTIŅA SISTĒMU (IBS) STANDARTU PĀRSKATĪŠANA (*Revision of the performance standards for integrated navigation systems and integrated bridge systems*)

INS mērķis ir paaugstināt kuģošanas drošību un veicināt izvairīšanos no ģeogrāfiska rakstura, satiksmes un apkārtējās vides radītiem draudiem. Sistēma ietver sevī maršrutu plānošanu, kontroli un sadursmju novēršanu, izmantojot informāciju no dažādiem avotiem un integrējot to vienotā navigācijas sistēmā. IFSMA piedalās IMO Navigācijas apakškomitejas darbā – vadlīniju un standartu izstrādāšanā INS un IBS, kas nodrošinātu sistēmu sekmīgu izmantošanu komandtiltiņa vadībai un ločiem.

IZGLĪTĪBA, TREIŅAPMĀCĪBA UN KOMPETENCE (*Education, training and competence*)

Turpinās darbs pie jūrnieku apmācības, sertificēšanas un sardzes pildīšanas (STCW) konvencijas grozījumu izskatīšanas kopīgi ar Jūras institūtu (*Nautical Institute*), kas atbilstu arī šodienas jūras industrijas prasībām. IFSMA piedalās Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) krīzes vadības programmas izstrādāšanā.

GLĀBŠANAS LAIVU NEGADĪJUMU NOVĒRŠANA (*Prevention of accidents involving lifeboats*)

IFSMA ir norūpējusies par cilvēku dzīvības zaudējumiem un nopietniem ievainojumiem glābšanas laivu treniņapmācību gadījumos un izsaka vilšanos par laivu nolaišanas mehānismu nesekmīgu izstrādi. IFSMA atbalsta vadlīniju izstrādāšanu paplašinātai glābšanas laivu testēšanas programmai.

STARPTAUTISKĀS KUĢU IDENTIFIKĀCIJAS TĀLAS DARBĪBAS SISTĒMAS (LRIT) DATU APMAIŅA (*International LRIT data exchange (IDE)*)

LRIT informāciju dalībvalstīs un meklēšanas un glābšanas dienestī saņems no nacionālajiem un reģionālajiem datu centriem, izmantojot IDE, un šī informācija tiks izmantota kuģu drošības un vides aizsardzības nolūkos.

IFSMA 34. asambleja pieņēma šādas rezolūcijas DROŠĪBA UZ JŪRAS (*Safety at sea*)

IFSMA konstatē, ka jūrnieku negadījumu izmeklēšana, sevišķi jūrnieku dzīvības zaudējuma gadījumos, ir nesamērīgi ilgstoša, tādēļ tiek izteikts aicinājums IMO ģenerālsekretāram nodrošināt, lai dalībvalstis pienācīgi veiktu savus karoga valsts pienākumus – veicinātu izmeklēšanas operativitāti, nodrošinātu atbilstošu secinājumu un rekomendāciju savlaicīgu sagatavošanu, lai bojāgājušā ģimenes locekļiem būtu skaidrība, ka jūrnieks tik tiešām ir zudis jūrā.

PIRĀTISMS UN AIZSARDZĪBA (*Piracy and Security*)

Ņemot vērā pirātisma draudu palielināšanos pasaulē, IFSMA atbalsta un pievienojas kampaņai un darbībām, kas mazinātu nepieņemamus draudus jūrniekiem pasaulē, kā arī iesaka valstīm ratificēt starptautisko konvenciju „Par prettiesisku darbību pret kuģošanas drošību apkarošanu” (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*).

PŪĻA UN KRĪZES VADĪBA (*Crowd and Crisis Management*)

Ņemot vērā Kalmāras universitātes projekta *Securitas Mare* rezultātus, IFSMA aicina iekļaut STCW Ch. 2 un 3 apmācību par pūļa un krīzes vadību atbilstošos līmeņos visiem jūrniekiem.

UZLABOTS PIETAUVOŠANĀS APRĪKOJUMS (*Improved Mooring Arrangements*)

Aicina IAPH un citas saistošās organizācijas plašāk izklāstīt un veicināt jaunu tauvošanās metožu ieviešanu un lietošanu, sevišķi lielajiem jaunās paaudzes konteineru kuģiem. IFSMA ņem vērā un atbalsta 1. starptautiskās konferences par kuģa un ostas mijiedarbību (*The 1st International Ship Port-Interface Conference – ISPIC 2008*) rezolūcijas.■

Par Latvijas kapteiņu biedrību vēsturi un šodienu

Vēsturiski visu profesiju pārstāvji ir veidojuši sava amata biedrības jeb cunftes un pat kastas, lai saglabātu sava amata noslēpumus noteiktā cilvēku lokā, uzturētu profesijas prestižu, aizstāvētu sava kolektīva biedrus, veicinātu sev labvēlīgu apstākļu izveidošanu vai pat noteiktu likumu pieņemšanu. Jūrnierības profesijas pārstāvji nav izņēmums.

Par Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas pirmsākumu jāuzskata 1899. gadā dibinātā Rīgas Tālbraucēju kapteiņu biedrība (Рижское общество шкиперов дальнего плавания), kuras mērķis bija veicināt tēvijas jūrnierības attīstību. Protams, ka biedrības lietvedība notika krievu valodā. Pēc Pirmā pasaules kara, 1919. gadā, biedrība darbību atjaunoja, lai apvienotu visus Latvijas tālbraucējus kapteiņus, izveidotu un attīstītu Latvijas tirdzniecības kuģniecību. Protams, 1940. gadā tā beidza pastāvēt.

Pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados atdzima doma kapteiņiem apvienoties. Pirmais mēģinājums izveidot kapteiņu biedrību bija 1989. gada 5. aprīlī, kad Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja telpās kopā sanāca 127 kuģu kapteiņi no dažādām jūrnierības un zvejniecības organizācijām. Sanāksmi vadīja kapteinis Arnolds Zantmans, tika apstiprināti statūti un nosaukums Latvijas Kapteiņu tālbraucēju asociācija. PSRS sabrukuma un arī citu iemeslu dēļ aktīva asociācijas darbība nenotiek.

1990. gadā Latvijas kuģniecības kapteiņi nolemj izveidot Latvijas kuģniecības Kapteiņu klubu, par prezidentu ievēlot kapteini Heinrihu Pēdo. 1992. gadā tiek iesniegts pieteikums Starptautiskajai Kuģu kapteiņu asociāciju federācijai (*International Federation of Shipmasters' Associations* – IFSMA) par Kapteiņu kluba iestāšanos šajā starptautiskajā organizācijā.

2001. gada 12. decembrī Elizabetes ielā 1 notiek Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKa) dibināšanas sapulce. Dibināšanas sapulces dalībnieki ir kapteiņi V. Aņisimovs, A. Bārtulis, A. Brokovskis-Vaivods, I. Deņisovs, J. Freimanis, Ē. Grāmatnieks, P. Kukanovs, J. Līkalns,

UZZIŅAI

LKKa prezidents ir kapteinis Ādolfs Zagantis. LKKa statūti reģistrēti 2002. gada 15. janvārī LR UR. LKKa sabiedriskās organizācijas Reģistrācijas apliecības nr. 40008064457. LKKa reģistrācijas adrese: Rīgā, Trijādības ielā 5. Biedru skaits – 125.

M. Mitriķis, N. Sabadaševs, J. Spridzāns, A. Šapošņikovs, Ā. Zagantis un N. Žeļežņaks. Viņi izveido asociācijas pārvaldes un kontroles institūcijas, apstiprina statūtus un pilnvaro Artūru Brokovski-Vaivodu reģistrēt LKKA Latvijas Republikas Tieslietu ministrijas Uzņēmumu reģistrā kā sabiedrisko organizāciju, kuras mērķis ir apvienot vienā profesionālā organizācijā aktīvos un bijušos jūras kuģu kapteiņus, lai aizsargātu to profesionālos standartus un intereses visos jūrniecības jautājumos un kuģu kapteiņu pienākumu pildīšanai pieņemamā un atzīstamā formā, kā arī lai stiprinātu un atbalstītu kuģu kapteiņu prestižu, popularizētu kuģošanas vēsturi un jūrnieka profesiju. Atbilstoši statūtiem par pastāvīgu asociācijas biedru var kļūt kuģa kapteinis, kurš strādā vai ir strādājis kapteiņa amatā Latvijas Republikā reģistrētā uzņēmumā un joprojām strādā Latvijas Republikas jūras industrijas organizācijās.

Pastāvēšanas laikā LKKA ir izveidojusies sekmīga sadarbība ar tādām jūrniecības organizācijām kā „Latvijas kuģniecība”, „Rīgas kuģniecība”, aģentūra „Lapa”, Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, Latvijas Jūrnieku Apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija utt. Sevišķu atzinību ir pelnījusi SIA „Unimars”, kas sava biroja telpās ir izveidojusi atsevišķu Kapteiņu istabu (salonu) ar atbilstošu simboliku, nodrošinot kapteiņiem tikšanās iespējas.

Izveidota interneta mājas lapa: www.lkka.lv

2004. gada 8. aprīlī LKKA uzņēma Starptautiskajā Kuģu kapteiņu asociāciju federācijā (*International Federation of Shipmasters' Associations* – IFSMA) un izsniedza apliecinājuma sertifikātu.

2007. gadā IFSMA apvienoja 27 kuģu kapteiņu asociācijas un 178 individuālos biedrus, pavisam 10 580 kapteiņus plus deviņus goda biedrus. Par federācijas funkcionēšanu atbildīga ir izpildpadome, kurā ir prezidents, prezidenta vietnieks un pieci viceprezidenti, kurus ievēl asociācijas locekļi. Turpmāko palīdzību sniedz sekretariāts, kuru šobrīd pārstāv ģenerālsekretārs, ģenerālsekretāra vietnieks un administratīvais darbinieks.■

UZZIŅAI

Kas ir IFSMA? Tā ir Starptautiskā Kuģu kapteiņu asociāciju federācija, kuras mērķis ir apvienot kuģu kapteiņus no visas pasaules vienā profesionāli koordinētā organizācijā, lai stiprinātu jūrnieku profesionālās kompetences standartus starptautiskā mērogā. Tā ir apolītiska bezpeļņas organizācija, kas rūpējas tikai par kuģu kapteiņu interesēm.

ILO konsolidētās konvencijas ieviešana

ILO (International Labour Organization) jeb SDO (Starptautiskā Darba organizācija) ir organizācija, kas reglamentē būtiskus jautājumus (darba drošību, darba laiku, minimālo nodarbinātības vecumu, strādājošo sociālās garantijas u.tml.), kas skar strādājošos visā pasaulē. Tai skaitā šī organizācija nosaka visus standartus darbam uz kuģiem. Tas ir īpaši svarīgi, jo jūrnieki, atrodoties jūrā, ir ļoti neaizsargāti, viņu darba vide ir ļoti specifiska, bet jūrnieku skaits visā pasaulē ir aptuveni 1,2 miljoni.

Kopš ILO dibināšanas 1919. gadā tā izdevusi aptuveni 65 noteikumus un dažādus normatīvos aktus, kas reglamentē darbu jūrā. Gan šis fakts, gan vēlme nostādīt visus jūrniekus vienādā stāvoklī noveda pie loģiska soļa – 2006. gada 23. februārī Ženēvā, Šveicē, ILO 94. konferencē, kas bija arī 10. jūrnierības sesija, praktiski vienbalsīgi pieņēma jauno Konsolidēto jūras darbinieku konvenciju. Tas liecina, ka šāda konvencija tik ļoti globālā nozarē kā jūras transports bija ļoti nepieciešama. Tiklīdz tā stāties spēkā visā pasaulē, tai jāatrisina daudzas problēmas un jāatjauno, jāmodernizē jau novecojušie jūrnieku nodarbinātības standarti.

NEPIECIEŠAMĪBA PĒC ILO KONSOLIDĒTĀS KONVENCIJAS

Iespējams, domas par vienotas darba tiesību konvencijas nepieciešamību radās jau agrāk, kad jūras transportu pilnībā pārņēma globalizācija un atšķirīgā attieksme pret dažādu tautību jūrniekiem kļuva acīm redzama, taču nopietns darbs pie visu jūras darba tiesību aktu apvienošanas jeb konsolidēšanas sākās 2001.gadā. Šajā gadā ILO uzsāka darbu ar mērķi izstrādāt vispārēju un integrētu starptautisku konvenciju, lai definētu skaidrus, vienkāršus, aktuālus un universālus darba sociālos standartus. Speciālisti atzīst, ka šī ILO Konsolidētā konvencija kļūs par jūrnierības nozares starptautisko noteikumu ceturto stūrakmeni un nostāties līdzās SOLAS, STCW un MARPOL konvencijām. Galvenā problēma, kas lika pieņemt šādu konvenciju, bija nevis ļaut valstīm piemērot savus standartus saviem kuģiem, bet gan tas, ka uz kuģiem strādājošie bieži vien ir pilnīgi citas tautības cilvēki un tiem nav sakara nedz ar

kuģa pieraksta valsti, nedz kuģa operatora valsti. Tāpēc līdz šim ļoti viegli bija nepieciešamības gadījumā dažādu valstu pārstāvjiem piedāvāt un nodrošināt dažādus darba apstākļus, sociālās garantijas, darba līguma nosacījumus. Piemēram, būtiskas atšķirības bija darba ilgumā uz kuģa – rietumeiropiešu līgumos parasti darba ilgums uz kuģa nepārsniedz 2–3 mēnešus, savukārt indiešiem, filipīniešiem nereti līgumi tiek slēgti uz 6, 8 un pat vairāk mēnešiem. Protams, arī algu līmenis ir atšķirīgs. Tas noveda pie tā, ka kuģu īpašnieki komerciālu apsvērumu dēļ pēc iespējas vairāk uz saviem kuģiem centās darbā pieņemt attīstības valstu pārstāvjus, jo tiem prasības nav tik augstas un šo valstu standarti darba jomā nav tik stingri. Faktiski šāda parādība jūras transporta nozarē vērojama arī tagad. Un tas šobrīd ir novedis pie tā, ka uz Eiropas Savienības kuģiem savu (ES) kadru trūkums ir 17 000. Patlaban Eiropā, kas tradicionāli bijusi jūrniecības šūpulis, jūrnieka profesija vairs nešķiet pievilcīga. Eiropas Komisija jau kopš paša konvencijas izstrādes sākuma ir atbalstījusi ILO darbu, jo tic, ka konvencijas ieviešana var atjaunot iepriekšējo jūrnieka profesijas prestižu Eiropā. Šai konvencijai jāatrisina dubulta problēma, kas skar Eiropas un „trešo” valstu uzņēmējus un dažādus „lētos” karogus, kuri dod priekšroku jūrniecības valstīm un uzņēmējiem ar zemākiem sociālajiem standartiem. Tai jāveicina godīga konkurence jūrniecībā. Darba drošības jomā konvencijai būtu jāsamazina nelaimes gadījumu skaits, jo 80% nelaimes gadījumu jūrā notiek cilvēka kļūdu dēļ. Savukārt cilvēka faktors, kā rāda pētījumi, ir diezgan cieši saistīts ar sociālajiem standartiem. Līdz ar to šai konvencijai jāpaaugstina arī visa kuģa drošība.

Tā ir tikai daļa no spēcīgākajiem argumentiem par labu ILO Konsolidētajai konvencijai.

ILO KONSOLIDĒTĀS KONVENCIJAS NOZĪME VISAS PASAULES MĒROGĀ

Jūras transports ir vadošais transporta veids, tas nodrošina 90% no visas pasaules tirdzniecības apjoma. Īpaši straujš pieaugums bijis tieši pēdējos 50 gados, kad pasaulē ātros tempos sāka pieaugt degvielas patēriņš. Tas izteiksmīgi norāda uz to, cik ļoti globalizējusies jūras transporta joma un ka jūrniecībai ir ļoti nozīmīga loma visas pasaules ekonomikā. Līdz šim gadu gaitā izstrādātas un pieņemtas dažādas konvencijas, kas no dažādām pusēm (drošība, piesārņojuma novēršana u.tml.) regulēja jūrniecības nozari, taču nebija ieviests vienots dokuments, kas regulētu darbu jūrā. ILO Konsolidētā konvencija apvieno neskaitāmus dokumentus, aktus, regulējumus, kas vēl līdz šim visā pasaulē regulē darbu jūrā.

Konvencija attiecas uz kuģiem, kuru bruto tilpība pārsniedz 500 bruto tilpības vienību. Faktiski tas nozīmē, ka tā piemērojama gandrīz visiem tirdzniecības kuģiem un, kā jau ievadā minēts, skar vairāk kā 1,2 miljonu jūrnieku

intereses visā pasaulē. Vienkāršiem vārdiem šo konvenciju var nosaukt par savdabīgu jūrnieku „tiesību rulli”. Vēl viens iemesls konvencijas izstrādei bija fakts, ka nelabvēlīgi, slikti darba apstākļi nesekmē kvalitatīvu kuģošanu. Jaunā konvencija skaidri definē jūrnieku tiesības. Tā arīdzan sniedz iespēju valstīm brīvi izmantot šīs tiesības. Pēdējā iespēja izslēdz diskrimināciju starp dažādu nacionalitāšu pārstāvjiem. Tātad viens no konvencijas mērķiem ir padarīt visus pasaules jūrniekus vienlīdzīgus.

ILO Konsolidētā jūras darbinieku konvencija nākotnē aizstāvēs pasaules jūrniekus līdzīgi tam, kā to dara arodbiedrības. Taču ITF biedru skaits tikai nedaudz pārsniedz 600 000, bet jūrnieku skaits pasaulē ir divas reizes lielāks. Un, protams, konvencijai stājoties spēkā, jūrniekiem atšķirībā no arodbiedrībām nebūs jāmaksā nekādas biedru naudas. Tas ir ļoti svarīgi, lai jūrniekam būtu kāda minimāla garantija un aizstāvība, bet, ja jūrnieks vēlas justies vēl drošāk, tad viņš var kļūt par arodbiedrības biedru.

Jūrnieku skaits pasaulē – 1 200 000

- Neaizsargāti jūrnieki – 600 000
- ITF biedri – 600 000

ILO KONSOLIDĒTĀS KONVENCIJAS IETEKME UZ ES KUĢNIECĪBU UN ES IEGULDĪJUMS TĀS IZSTRĀDĒ

Jūras transports nodrošina 40% no Kopienas iekšējās tirdzniecības, tāpēc Eiropas Savienība kopš paša konvencijas izstrādes sākuma ir atbalstījusi ILO darbu šai virzienā. Lai arī konvenciju var ratificēt tikai valsts, bija nepieciešams Eiropas Padomes lēmums, kas atļauj ES valstīm to ratificēt, jo ES pieder ekskluzīvas tiesības uz lēmumu pieņemšanu sociālās drošības jomā saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 1408/71. Šis lēmums nekādi nekavē konvencijas ratifikāciju Eiropas Savienībā, gluži otrādi – to sekmē, jo iesaka visām dalībvalstīm konvenciju ratificēt līdz 2008. gadam. EK uzskata, ka konvencijā ietvertie jautājumi ir ļoti svarīgi un tās noteikumus vajadzētu iestrādāt ES tiesību aktos, kas, nodrošinot operatoriem līdzvērtīgākus konkurences apstākļus, cels jūrnieku darba drošību un paaugstinās jūras profesiju prestižu. Šo normu ieviešanu paredzēts īstenot sociālajā dialogā, panākot vienošanos starp darba devējiem un darba ņēmējiem. Šobrīd jau notikuši vairāki apspriežu posmi ar sociālajiem partneriem. ES var kļūt par dzinējspēku konvencijas ratificēšanai, jo 27 ES valstis pārstāv 28% no pasaules tirdzniecības flotes. Tāpat ES sniegusi arī finansiālu atbalstu konvencijas izstrādes laikā, kas ļāvis konvenciju pieņemt labos apstākļos. Visa procesa laikā tika saskaņoti dalībvalstu viedokļi un ieteikumi jauno standartu izstrādē.

Eiropa var ļoti sekmēt konvencijas stāšanos spēkā. Redzams, ka pārējā pasaulē konvenciju atliek ratificēt 3 valstīm ar kopējo flotes daļu 5% no pasaules flotes bruto tilpības. Un šobrīd konvenciju ratificējušas tieši trīs pasaules kuģniecības lielvalstis – Libērija, Māršala salas un Bahamu salas. Tas liecina, ka faktiski konvencijas ratifikācija Eiropas Savienībā nozīmē tās stāšanos spēkā. Galvenais no ES mērķiem, atbalstot konvenciju, ir veicināt jūrnieka profesijas prestižu, jo pašreiz arvien mazāk cilvēku izvēlās to apgūt, bet augstvērtīga jūrniecības izglītība un pievilcīgi darba un dzīves apstākļi uz kuģiem varētu šo tendenci lauzt. ES ir ieinteresēta saglabāt Eiropas tradicionāli augstās zināšanas jūrniecībā ilgtermiņā, un konvencija to noteikti sekmēs. Protams, tā ļauj ne tikai uzlabot jūrnieku darbu, bet savā ziņā arī virzīt un aizstāvēt Eiropas intereses. Globalizācijas radītais „sociālais dempings” noteikti kaitē jūras darba tirgum Eiropā, jo kuģniecība tomēr ir ļoti komerciāla un katrs cenšas izvēlēties salīdzinoši lētākos resursus. Trešo valstu jūrnieki (it īpaši ierindas jūrnieki) jau tagad ir ļoti iespiedušies Eiropas tirgus sektorā. Uz ES kuģiem pārsvarā tiek ievērotas visas darba normas, bet šādu labvēlīgu darba apstākļu nodrošināšana kuģa īpašniekam nozīmē pietiekami lielus papildu tēriņus. Tas rada negodīgas konkurences apstākļus starp ES valstu un trešās pasaules valstu kuģiem. Tāpēc viens no iemesliem ES lielajam atbalstam konvencijai ir arī vēlme pasargāt savus kuģu īpašniekus no negodīgas konkurences jūras transporta tirgū. Jāizdara secinājums, ka konvencija ir nozīmīga visai pasaulei, bet it īpaši Eiropai.

ILO KONSOLIDĒTĀS KONVENCIJAS NOZĪME LATVIJAI

Latvija ir jūras valsts ar pietiekami dziļām jūrniecības tradīcijām un pieredzi. Latvijā ir ap 20 000 jūrnieku, kuru dzīvi tuvākajā nākotnē ietekmēs jaunā ILO konvencija. Latvijai kā ES dalībvalstij ar Eiropas Padomes lēmumu atļauts un ieteicams ratificēt šo konvenciju iespējami ātrāk.

Latvijai šī konvencija nozīmē to, ka, pirmkārt, tās jūrnieki būs aizsargāti, ka, atrodoties un strādājot uz kuģiem, kuru karoga valsts nespēj vai nevēlas nodrošināt pienācīgu kontroli, tiem būs nodrošināts apmierinošs darba un dzīves līmenis. Otrkārt, Latvijas jūrnieki būs pasargāti no kuģu īpašnieku vai personāla atlases uzņēmumu patvaļas, jo lielākoties jūrnieku darbs aizrit ārpus mājas valsts robežām, aiz kurām valsts nespēj pietiekami rūpēties par saviem pavalstniekiem. 2001. gadā uz ārvalstu kuģiem strādāja 6000–8000 Latvijas jūrnieku. Līdz 2008. gadam viņu skaits būs audzis, un tas nozīmē, ka jūras darbinieku konvencijas stāšanās spēkā būs vēl būtiskāka un svarīgāka.

Konvencija gan Latvijas, gan visas pasaules mērogā paredz tādu jūrnieku aizsardzības līmeni, par kādu jau ļoti sen cīnījās Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku

arodbiedrība (LTFJA). Taču ne visi Latvijas jūrnieki ir šīs arodbiedrības biedri. To aptuveni var spriest pēc 2004. gada datiem, kad LTFJA bija 8920 cilvēku. Savukārt jūrnieku skaits Latvijā, kā jau iepriekš bija minēts, ir ap 20 000. Tātad vairāk nekā puse Latvijas jūrnieku nav Latvijas arodbiedrības aizsargāti.

LTFJA AIZSARGĀTO UN NEAIZSARGĀTO JŪRNIKU SKAITS LATVIJĀ

Latvijas neaizsargātajiem jūrniekiem ILO konvencija ir ļoti nozīmīga, un tai jāatrisina šī ne tikai Latvijas, bet arī visas pasaules jūrniekiem būtiskā problēma.

Kas attiecas uz standartiem, tie visām valstīm paliks pašreizējā līmenī, taču konvencija dalībvalstīm, tai skaitā arī Latvijai, dod lielāku izvēles brīvību, formulējot savus nacionālos likumus, noteikumus.

Tāpat, Latvijai ratificējot konvenciju, kuģiem ar Latvijas karogu būs vienkāršākas ostas valsts inspekcijas un sertifikācija, kas samazinās vai izslēgs kuģa kavēšanos ostā.

Protams, konvencijas ratifikācija Latvijai nozīmē arī papildu darbu, realizējot konvencijas politiku. Proti, būs jānodrošina atbilstoša kontrole un jurisdikcija attiecībā uz saviem kuģiem, kā arī jāīsteno ostas valsts kontrole attiecībā pret citu valstu kuģiem.

Papildus šiem pienākumiem Latvijas attiecīgajām iestādēm jādokumentē visas savas darbības un lēmumi, kas skar darbu jūrā. Tas nepieciešams, lai atvieglotu un padarītu efektīvāku kontroli un pārraudzību starptautiskā līmenī.

Jūrnieku skaits Latvijā – aptuveni 20 000

- LTFJA biedri – 8920,
- Neaizsargātie jūrnieki – 11 080.■

LJA students Nikolajs Hļevnojs (no referāta „ILO Konsolidētās konvencijas ieviešana”)

Jūrnieka darbs ir riskants

2008. gada 26. jūlijā kuģim „FPSO Berge Okoloba Toru” Bonni upē Nigērijā uzbruka bruņota banda, kas aplaupīja kuģi un jūrniekus. Pametot kuģi, laupītāji paņēma līdzī astoņus apkalpes locekļus un aizveda uz savu bāzi džungļos. Nolaupīto jūrnieku vidū bija divi Krievijas pilsoņi, viens Latvijas pilsonis un vēl pieci jūrnieki no Latvijas, kurus darbā bija iekārtojusi kruinga kompānija „Lapa”. Problēmas risināšanai izveidoja krīzes centru, kurā aktīvi darbojās kuģa operators – Norvēģijas kompānija „BW Offshore”. Tika noskaidrots, kas ir šī bruņotā banda un kur atrodas tās bāze. Sekmīgas darbības rezultātā jau tās pašas dienas vakarā nolaupītie jūrnieki tika atbrīvoti.■



No kreisās: jūrnieku Galkinu no pirātu gūsta sagaida tuvinieki, kompānijas „Lapa” prezidents Aleksandrs Nadežņikovs un LTFJA prezidents Igors Pavlovs.



No pirātu gūsta atgriežas jūrnieks Galkins.

Nedrīkst zaudēt uzmanību

Daži jautājumi Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības (LTFJA) priekšsēdētājam Igoram PAVLOVAM.



– Kādi bija nozīmīgākie notikumi LTFJA dzīvē 2008. gadā?

– Galvenais notikums Latvijas jūrnieku arodbiedrības dzīvē 2008. gadā neapšaubāmi bija kārtējais kongress. Jebkurai organizācijai kongress nozīmē rezultātu apkopošanu, noteikta darbības posma apzināšanu un analīzi. Un, protams, tā ir nākotnes plānu apspriešana. Mūsu kongress parādīja, ka tā lozungs „Stiprināsim solidaritāti!” nav tukši vārdi. Ļoti iepriecina tas, ka 2008. gadā sadarbībā ar citām organizācijām mums izdevās atrisināt tādu nopietnu jautājumu kā jūrnieku nodokļi. Par to tika diskutēts daudzus

gadus, bet mēs zināmu iemeslu dēļ ar šo jautājumu aktīvi nenodarbojamies. Šai sakarā jau esmu skaidrojis arodbiedrības pozīciju. Bet pēdējā pusotra gada laikā, kopš mainījušies daži nosacījumi (piemēram, lai saņemtu kredītu, tagad vajag uzrādīt VID izziņu), mūsu arodbiedrība sadarbībā ar Latvijas Jūras administrāciju, kā arī Latvijas Kuģu īpašnieku asociāciju, Apkalpju komplektēšanas kompāniju asociāciju un Latvijas Jūrniecības savienību aktīvi strādāja ar Finanšu ministriju, lai panāktu grozījumus likumā „Par iedzīvotāju ienākuma nodokli”. Saspringts darbs sākās 2007. gada beigās un turpinājās gandrīz visu 2008. gadu, līdz beidzot Saeima pieņēma un Saeimas priekšsēdētājs, kas tobrīd pildīja Valsts prezidenta pienākumus, parakstīja likumu par grozījumiem minētajā likumā, kuri nosaka jūrniekiem ienākuma nodokļa atvieglojumus.

– Ar ko bija zīmīgs 2008. gads Latvijas jūrniekiem?

– 2008. gadā situācija darba tirgū mūsu jūrniekiem būtiski nemainījās, viņi joprojām bija pieprasīti un viņu alga pieauga. Protams, tas vairāk attiecas uz virsnieku algu, mazāk uz ierindas jūrnieku. Līdztekus tam nopietnajam darbam, ko jūrnieku darba apstākļu uzlabošanas un samaksas palielināšanas nolūkā dara arodbiedrība gan starptautiskā līmenī, ITF ietvaros, gan arī vietējā līmeņa sarunās ar dažādām kompānijām, šos jūrnieku dzīves aspektus ietekmē arī tirgus spēki. Un skaidrs, ka, ņemot vērā virsnieku kadru pašreizējo deficītu, darba samaksas pielikumu virs koplīgumā paredzētā veido tirgus spēki. Taču es vienmēr atgādinu, ka jābūt ļoti uzmanīgiem

un, attiecīgi novērtējot tirgus lomu darba samaksas pieaugumā, vienmēr jāatceras, ka arodbiedrības pūliņi koplīgumu slēgšanā un paši koplīgumi ir savdabīgs „spilvens”, kas uztur līmeni un, mainoties situācijai darba tirgū, neļauj tam kristies.

Ja runājam par jūrnieku iekārtošanu darbā, par šā darba apstākļiem un īpatnībām, tad noteikti jāpiemin kāda tendence, kas visumā uzskatāma par negatīvu, proti, flotē lielā skaitā atgriežas jūrnieki, kuri nesenā ekonomiskā buma apstākļos, kas Latvijā īpaši manāms bija būvniecības nozarē, pameta darbu jūrā. Ko tas nozīmē, to parādīs laiks. Bet skaidrs ir viens – darbinieku pāreja darba tirgū no vienas nozares uz citu jūtami maina situāciju. Vēl tikai jāpiebilst, ka mēs atrodamies starptautiskajā darba tirgū un cilvēku atgriešanās flotē 2008. gadā bija vērojama ne tikai Latvijā. Tāda pati tendence bija citās valstīs ar augošu ekonomiku, galvenokārt tajās, kas tradicionāli ir jūras floti apgādājušas ar jūrniekiem, un tās ir Ukraina, Krievija, Polija.

Tā kā arodbiedrība ir organizācija, kas spēj būtiski ietekmēt jūrnieku darba apstākļus un samaksu, ir pilnīgi saprotams, ka viens no galvenajiem virzieniem mūsu darbā bija ILO (Starptautiskā Darba organizācija) prasībām (attiecībā uz kuģiem zem nacionālā karoga) un ITF (Starptautiskā Transporta darbinieku arodbiedrību federācija) prasībām (attiecībā uz kuģiem zem „ērtajiem” karogiem) atbilstošu koplīgumu slēgšana. Sarunās, kas reizēm bija ļoti grūtas, mēs centāmies panākt ne tikai ILO un ITF minimālo standartu ievērošanu, bet arī to, lai tiktu ņemts vērā Latvijas ekonomikas reālais stāvoklis un dzīves līmenis, īpaši pēc pievienošanās Eiropas Savienībai, kad cenas strauji sāka tuverties Eiropas līmenim, bet darba samaksa auga daudz lēnākā tempā.

Turpinot sarunu par kolektīvo līgumu slēgšanu, gribu piebilst, ka mēs joprojām sadarbojamies ar saviem sociālajiem partneriem „V-ships”, „Dobson Fleet management”, „Watfall-Larson”, „Bergen”, „Utkilons”, „Shulter Group”, „CSM Baltija”, „LSC Shipmanagement”, „Anglo-Eastern”, „Batavia” (attiecībā uz četriem prāmjiem zem Latvijas karoga), AS „Tallink Latvija” (attiecībā uz diviem prāmjiem līnijā Rīga – Stokholma).

Viena no mūsu problēmām ir bijusi un joprojām ir tā, ka tikai aptuveni 17 procentiem mūsu arodbiedrības biedru ir iespēja strādāt uz Latvijas kuģu īpašniekiem piederošiem kuģiem. Slēdzot koplīgumu ar vietējiem kuģu īpašniekiem (neatkarīgi no tā, zem kāda karoga ir kuģis – Latvijas vai „ērtā”), pieņemama darba samaksas un darba apstākļu līmeņa nodrošināšanai mēs varam izmantot ne tikai ekonomiskus argumentus, bet arī balstīties uz Latvijas Republikas likumiem un ITF politiku, kas paredz, ka tiesības slēgt koplīgumu vispirmām kārtām pieder tās valsts arodbiedrībai, kurā dzīvo kuģa īpašnieks. Līdz ar to šeit mūsu darba vietas ir vairāk aizsargātas pret konkurentiem no citām valstīm, kuri ir gatavi strādāt par mazāku atalgojumu un atrasties jūrā astoņus līdz desmit mēnešus gadā.

– Virsnieku deficīts ietekmē visu jūrnieru darba un dzīves kvalitāti jūrā. Ko arodbiedrība dara, lai pamudinātu jauniešus staties mūsu valsts jūrnierības mācību iestādēs?

– Pagājušajā gadā joprojām lielu uzmanību pievērsām jūrnieru profesijas propagandai jauniešu vidū, kopā ar citām jūrnierības organizācijām rīkojām konkursu „Enkurs” Latvijas vidusskolu vecāko klašu audzēkņiem. 2008. gadā sacensības notika aprīlī. Salīdzinājumā ar 2007. gadu komandu skaits dažādos Latvijas rajonos bija divkārt lielāks. Šis pasākums noteikti ir jāturpina.

– Cik plaši LTFJA sadarbojās ar citu valstu jūrnierības un arodbiedrības organizācijām, ar arodbiedrībām tepat Latvijā?

– Mūsu arodbiedrība ir Latvijas Brīvo arodbiedrību savienības (LBAS) un Starptautiskās Transporta darbinieku arodbiedrību federācijas biedre, kopš 1999. gada – arī Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETF) dalībniece. LTFJA pārstāvis ir ETF izpildkomitejas, LBAS valdes un FPC ITF loceklis. Darbība šo augstākstāvošo organizāciju vadošajās institūcijās nozīmē LTFJA lomas atzīšanu Latvijas un starptautiskajā arodbiedrību kustībā.

Mēs diezgan aktīvi sadarbojamies ar dažādām ārvalstu jūrnierības organizācijām. Minēšu dažus piemērus. Aprīlī pēc Azerbaidžānas Republikas Valsts jūras administrācijas starptautisko attiecību sektora vadītāja lūguma LTFJA iesaistījās šīs valsts jūrnieru problēmu risināšanā, kuras bija radušās uz kuģa, kas tobrīd atradās remontā vienā no Latvijas ostām. Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieru arodbiedrība vienmēr nekavējoties atsaucas uz tamlīdzīgiem lūgumiem, labi apzinoties, cik svarīga ir solidaritāte jūrnierībā. Arī LTFJA, lai palīdzētu Latvijas jūrnieriem, nereti nākas vērsties pēc atbalsta citu valstu arodbiedrībās.

Turpinot šo tematu, pastāstīšu, ka 2008. gada maijā kā LTFJA pārstāvis piedalījos starptautiskās komitejas SCOSEEN sēdē. Šajā komitejā darbojas virkne Eiropas valstu, tās sēdēs tiek izskatīti jautājumi, kas saistīti ar jūrnieru darba apstākļiem uz Norvēģijas starptautiskā (otrā) reģistra kuģiem un norvēģu kuģu īpašniekiem piederošajiem kuģiem, kas strādā zem „ērtajiem” karogiem. Mani interesēja Latvijas jūrnieru iespējas strādāt uz Norvēģijas nacionālā reģistra kuģiem. Pēc domu apmaiņas ar kolēģiem kļuva skaidrs, ka tāda iespēja pastāv. Turklāt Norvēģijas un Latvijas jūrnieru arodbiedrībām ir vienāds viedoklis: ja Latvijas jūrnieri tur sāks strādāt, viņu darba samaksai jāatbilst Norvēģijas nosacījumiem.

Vēl viens piemērs. Jūnijā LTFJA viceprezidents Andrejs Umbraško un mana referente Aija Agoura kopā ar dažādu Latvijas jūrnierības organizāciju pārstāvjiem mūsu Satiksmes ministrijā piedalījās sarunās ar Eiropas Komisijas Zvejniecības un jūrlietu ģenerāldirektorāta direktoru Džonu Ričardsonu.

LTFJA pārstāvji aktīvi piedalījās akcijā „Baltijas jūrā nav vietas sociālajam dumpingam”, kuras gaitā Ventspilī, Liepājā un Rīgā tika inspicēti 21 kuģis. Divi arodbiedrības aktīvisti no Latvijas kā brīvprātīgie piedalījās šajā akcijā Norvēģijā, bet divi norvēģi – Latvijā.



Arī Latvijā LTFJA solidarizējas ar citām arodbiedrībām. Piemēram, oktobrī mūsu aktivisti, iesaistoties starptautiskajā akcijā „Pasaules diena par cienīgu darbu”, kopā ar pusotru tūkstoši mediķu, skolotāju, ugunsdzēsēju, policistu un citu arodbiedrību pārstāvjiem piketēja pie Ministru kabineta.

– Kas vēl būtu tāds ievēribas vērts?

– Esmu nedaudz sarūgtināts par to, ka 2008. gadā mazāk jūrnieku apmeklēja mūsu rīkotos latviešu valodas zināšanu papildināšanas kursus, lai izietu naturalizācijas procesu un iegūtu Latvijas Republikas pilsonību. Domāju, ka te situāciju ietekmēja tās vīzu režīma izmaiņas, ko radīja Latvijas pievienošanās Šengenas zonai. LTFJA dotēja šos kursus, maksāja pasniedzējiem. Ceru, ka 2009. gadā jūrnieki atkal aktīvāk tos apmeklēs. Kad runa ir par pilsonību, nedrīkst skatīties šauri. Pilsoņa pase paver iespēju piedalīties valsts politiskajā dzīvē. Es nepieņemu apgalvojumus, ka neko nevar mainīt, ka viss jau ir izlemts. Uzskatu, ka daudz ko var mainīt. Kad notiek vēlēšanas, varas liktenis ir vēlētāju rokās.

2008. gads bija diezgan sarežģīts. Ekonomikā viss nenorisinājās tik gludi, kā varētu vēlēties, un tas, protams, ietekmē cilvēku noskaņojumu. Taču uzskatu, ka nevajadzētu slīgt pesimismā, tāpēc novēlu visiem ar cerībām skatīties uz apkārtējo pasauli un apzināties, ka ir liela starpība starp ekonomiskām grūtībām, kas, protams, rada problēmas, un nelaimēm, kas piemeklē cilvēku personiskajā dzīvē, ģimenē. Nelaime ir smaga slimība, tuvinieka zaudējums. Strādājot arodbiedrībā, bieži saskaros ar jūrnieku personiskajām problēmām, un vienmēr esmu sacījis un saku, ka ekonomiskajām grūtībām nav jāuzspiež skumju zīmogs jūsu sejai. Viss, kas saistīts ar materiālo, var būt problēma, bet nekādā gadījumā tā nav nelaime. Bet problēmas tāpēc jau ir problēmas, lai tās risinātu. Tāpēc novēlu visiem izturību un optimismu. ■

Baltijas jūras reģiona valstu paziņojumi jūrniekiem

Valsts, mājaslapa	Tālr./Fakss	Piezīmes
LATVIJA http://www.lhd.lv	+371 67062177 +371 67860082	Brīvi pieejama informācija
ZVIEDRIJA http://www.sjofartsverket.se	+46(0)11191045	Brīvi pieejama informācija
VĀCIJA http://www.bsh.de	+49(0)38145635	Tikai pēdējā navigācijas informācija
POLIJA http://hopn.mw.mil.pl/index.php?akcja=oferta	+48586207472	Informācija par samaksu 330 PLN/gadā
KRIEVIJA http://www.chartpilot.ru	+78122775900	Brīvi pieejama informācija
LIELBRITĀNIJA http://www.ukho.gov.uk	+44(0)1823322352	Brīvi pieejama informācija
NORVĒGIJA http://www.statkart.no/efs	51858700	Brīvi pieejama informācija
IGAUNIJA http://adam.vta.ee/teenused/tm/index.html	+372 6205640	Brīvi pieejama informācija
LIETUVA http://www.msa.lt/eng/data_eng.htm	+370 46499760	Brīvi pieejama informācija
SOMIJA http://www.fma.fi	+358 204481 +358 204484355	Informācija par samaksu 30 eiro gadā

Adrese: Meldru iela 5a, Rīga, LV-1015, Latvija

Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra kontakttālruni:

Tālr.: 371-67323103 (avārijas), 371-29476101, 371-67082070

Fakss: 371-67320100, 371-29270690

Inmarsat-C: 581-427518510

E-pasts: sar@mrcc.lv

Radiosakari – radiotelefonija / DSC / radiotelekss /:

Sardze 24 stundas uz 2182 kHz, UĪV kanāls 16., izsaukuma signāls "RIGA RESCUE RADIO". DSC selektīvais Nr. 002750100 uz 2187,5 kHz un UĪV DSC 70. kanālā. Nepārtraukti skenē visas avārijas un drošības GMDSS ARQ frekvences, selektīvais numurs 6060 RMRCC LV.■

AS „Latvijas kuģniecība” paplašina biznesu

2008. gada 17. decembrī akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” (LK) padome akceptēja lēmumu par uzņēmuma attīstības stratēģijas papildināšanu ar jaunu virzienu – ilgtermiņa investīcijām dažādos aktīvos, kas ļaus samazināt uzņēmuma biznesa riskus.

Ņemot vērā, ka uzņēmuma rīcībā ir ievērojami brīvi naudas līdzekļi un to efektīva izmantošana pamatbiznesā, tas ir, kuģošanas biznesā, pagaidām nav iespējama globālo ekonomisko satricinājumu dēļ, kas saistīti, piemēram, ar pasaules naftas cenu kritumu un tankkuģu frakts likmju pazemināšanos, LK padome pieņēma lēmumu paplašināt uzņēmuma darbības sfēru. Brīvi naudas resursi uzņēmumam ir pieejami, pateicoties sekmīgi realizētai LK biznesa stratēģijai pēdējo gadu laikā. Taču šo līdzekļu izvietošana finanšu institūcijās nestabilas ekonomiskās situācijas apstākļos vērtējama kā riskanta, vēl jo vairāk, ņemot vērā pasaules finanšu tirgu ievērojamo kritumu un šaubas par šo institūciju spēju garantēt drošus noguldījumus pasaules ekonomiskās krīzes apstākļos. Tāpēc LK vajadzēja izšķirties par labu ieguldījumiem, kas sekmētu kompānijas tālāko attīstību un vienlaikus samazinātu tās biznesa riskus.

Pirmais solis risku diversifikācijā tika sperts, ieguldot daļu LK brīvo naudas līdzekļu atsevišķos ar uzņēmuma pamatdarbību nesaistītos projektos: likvīdos un ekskluzīvos nekustamajos īpašumos Latvijas vērtīgākajās attīstības teritorijās, kā arī izdevējdarbības un poligrāfijas nozarēs. Tāpēc LK ir pieņēmusi lēmumu abpusēji izdevīgā darījumā no akciju sabiedrības „Ventspils nafta” iegādāties šādus nekustamos īpašumus un uzņēmumu kapitāla daļas:

- nekustamo īpašumu apsaimniekošanas uzņēmums SIA „Nekustamie īpašumi VN” (100%);

- nekustamā īpašuma apsaimniekošanas uzņēmums SIA „Rīgas līcis VN” (100%);

- nekustamie īpašumi Rīgā, Briāna ielā 3; Ventspilī, Talsu ielā 75d; Jūrmalā, Dubultu prospektā 51; konferenču un atpūtas centrs „Lejastiežumi” Kuldīgas rajona Rendas pagastā;

- poligrāfijas uzņēmums akciju sabiedrība „Preses nams” (95,4%) un izdevniecība SIA „Mediju nams” (95,63%). AS „Preses nams” pieder vairāki vērtīgi nekustamie īpašumi, un tas ir būtisks LK kā pircēja interešu objekts. Savukārt lielu daļu poligrāfijas uzņēmuma biznesa vērtības veido pasūtījumi no izdevniecības „Mediju nams”, tāpēc šo ieguldījumu uzņēmējdarbība faktiski nav atdalāma.



Tankkuģis „Krišjānis Valdemārs”.

Ar LK jaunā investīciju virziena pārvaldi un attīstību nodarbosies LK 100% piederoša meitas sabiedrība SIA „LASCO Investment”.

LK valdes priekšsēdētājs Imants Sarmulis: – AS „Latvijas kuģniecība” jau vairākus gadus sekmīgi realizē savu biznesa attīstības stratēģiju, kuras pamata elements ir un būs flotes modernizācija. To apliecina mūsu finanšu rezultāti un aizvadīto gadu laikā uzkrātie finanšu resursi. Ilgstoši analizējot mūsu attīstības perspektīvas, situāciju starptautiskajā pārvaldājumu tirgū, kā arī ņemot vērā uzkrāto naudas resursu apjomu, LK interesēs ir realizēt tādus investīciju projektus, kas mazinātu uzņēmuma finanšu riskus. Ieguldījums likvidos nekustamajos īpašumos nodrošinās labāku atdevi, nekā šobrīd iespē-

jams gūt naudas tirgū vai LK pamatbiznesā, kas saskaņā ar ekspertu prognozēm tuvāko gadu laikā var piedzīvot lielāku vai mazāku apjoma stagnāciju. Protams, ja situācija mainīsies, mēs attiecīgi reaģēsim un rīkosimies tai atbilstoši.

LK viceprezidents Raivis Veckāgans: – Koncerna pēdējo gadu rezultāti, kas uzrāda stabilu vairāku desmitu miljonu latu peļņu ik gadu, apstiprina, ka uzņēmuma stratēģija investēt vidēja izmēra tankkuģu flotē ir bijusi pareiza. Akciju sabiedrība „Latvijas kuģniecība”

UZZIŅAI

Darījuma sagatavošanai un izvērtēšanai tika piesaistīti augstas kvalifikācijas neatkarīgi profesionāļi, tai skaitā sertificēti Latvijas nekustamo īpašumu vērtētāji SIA „Biznesa konsultantu grupa”, SIA „Colliers International”, starptautiski atzītās profesionālus kvalificētus finanšu speciālistus apvienojošās organizācijas „Institute of Chartered Accountant of England and Wales” biedrs Kelvins Huks; finanšu konsultanti SIA „KPMG Corporate Finance”, zvērinātu advokātu biroji „Eversheds Bitāns” un „Skudra & Ūdris”.

ir viens no pasaules vadošajiem uzņēmumiem vidēja vai tā saucamā *handy* izmēra tankkuģu segmentā. Taču šobrīd nozares speciālisti atzīst, ka kuģu pārvaldājumu apjoms, iespējams, samazināsies līdz ar globālo recesiju. Šajos apstākļos LK turpinās tankkuģu flotes atjaunošanu, taču ne tik intensīvi kā pēdējo divu gadu laikā. Lai stiprinātu uzņēmuma aktīvu bāzi, ir nolemts veikt peļņu nesošus, drošus ilgtermiņa ieguldījumus.

NODARĪTI ZAUDĒJUMI

LK saņēma Ekonomikas policijas lēmumu par LK atzīšanu par cietušo kriminālprocesā, kura rezultātā uzņēmumam laikposmā no 2003. līdz 2005. gadam neizdevīgi slēgtu kuģa frakts līgumu dēļ iepriekšējās vadības laikā nodarīti vairāk nekā 36 miljonu ASV dolāru lieli zaudējumi. Kriminālprocess tika uzsākts sakarā ar noziedzīga nodarījuma pazīmēm, kas paredzētas Krimināllikuma 197. pantā un 177. panta trešajā daļā.

FLOTI PAPILDINA JAUNI KUĢI

Akciju sabiedrība „Latvijas kuģniecība” ir pasaules kuģošanas nozarē konkurētspējīga kompānija, kuras attīstība ilgtermiņā balstīta uz mērķtiecīgu darbību vidēja izmēra tankkuģu segmentā, nodrošinot klientiem augsti profesionālus pakalpojumus atbilstoši starptautiskajiem drošības standartiem. Uzņēmuma pamatdarbība ir jūras kravu pārvaldājumi, kuru lielāko daļu veic produktu tankkuģi, kas nodrošina aptuveni 80% no koncerna neto reisu rezultātiem un kuru kravnesību 2008. gada beigās sasniedza 1 294 000 tonnu (DWT).

■ **„UŽAVA”.** 2008. gada 30. janvārī Horvātijas kuģu būves rūpnīcā „3. Maj” ekspluatācijā nodots divpadsmitais no LK kopumā pasūtītajiem četrpadsmit tankkuģiem. Par tradīciju ir kļuvis LK jaunajiem kuģiem dot Latvijas novadu un pagastu vārdus. Šoreiz LK jaunais tankkuģis ir ieguvis skanīgo „Užavas” vārdu. Kuģa krustmātes godu uzņēmums uzticēja valdes locekļiem juristei Ilvai Purēnai.

■ **„SALACGRĪVA”.** 2008. gada 24. jūlijā Horvātijas kuģu būves rūpnīcā „3. Maj” ekspluatācijā nodeva trīspadsmito jaunuzbūvēto LK kuģi. 26. aprīlī kuģa ūdenī nolaišanas un vārda došanas ceremonijā tas ieguva Latvijas

UZZIŅAI

Akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” 2007. gada revidētais konsolidētais pārskats, kas sagatavots atbilstoši starptautiskajiem finanšu pārskatu standartiem, liecina par koncerna veiksmīgu saimniecisko darbību, tīrajai peļņai sasniedzot 67 miljonus ASV dolāru, kas ir divas reizes jeb par 33,3 miljoniem ASV dolāru vairāk nekā tai pašā laika posmā pērn. Būtiski pieaudzis arī LK neto reisu rezultāts jeb tīrie ieņēmumi no kuģu darbības, kas pārskata periodā veido 209,7 miljonus ASV dolāru un par 54,8 miljoniem ASV dolāru pārsniedz 2006. gada rādītāju.



Latvijas Valsts prezidents Valdis Zatlers 2008. gada 5. septembrī Horvātijas kuģu būves rūpnīcā „3. Maj”.

pilsētas Salacgrīvas vārdu, bet par kuģa krustmāti LK aicināja šīs pilsētas pārstāvi – Salacgrīvas domes priekšsēdētāja vietnieci ārsti Skaidrīti Eglīti.

■ **„AINAŽI”.** 2008. gada 5. septembra pēcpusdienā Horvātijas kuģu būves rūpnīcā „3. Maj” norisinājās akciju sabiedrības LK jaunā tankkuģa vārda došanas un ūdenī nolaišanas ceremonija, kuru ar savu klātbūtni pagodināja Latvijas Valsts prezidents Valdis Zatlers. Kuģim dots Latvijas jūrniecības šūpuļa Ainažu vārds, un par tā krustmāti kļuva Ainažu jūrskolas muzeja direktore Iveta Erdmane, kura ar savu entuziasmu un profesionālajām zināšanām devusi būtisku ieguldījumu Latvijas jūrniecības vēstures un tradīciju saglabāšanā. Jaunuzbūvētā tankkuģa vārda došanas un ūdenī nolaišanas ceremonija notika Latvijas Valsts prezidenta Valda Zatlera un Latvijas uzņēmēju delegācijas vizītes Horvātijā ietvaros.

UZZIŅAI

Kuģa krustmātes morālais pienākums un uzdevums ir iepazīstināt sabiedrību ar sava krustbērna apkalpi un sadzīves apstākļiem, veicināt kuģa apkalpes locekļu kultūras un garīguma līmeņa celšanu, pastāvīgi uzturot kontaktus gan personiski, gan vēstuļu veidā. Pēc senas tradīcijas kuģa krustmāti ieceļ tikai vienu reizi uz visu kuģa darbības laiku.

Tankkuģis „Ainaži” tika nodots 2008. gada 18. novembrī, Latvijas Republikas dibināšanas 90. gadadienā, tādējādi sekmīgi pabeidzot tankkuģu flotes atjaunošanas programmas pirmo posmu. Īstenojot tankkuģu atjaunošanas programmu, LK ir attīstījusi veiksmīgu sadarbību ar Horvātijas kuģu būvētavu „3. Maj” un realizējuši apjomīgu investīciju programmu:



Valdis Zatlers ar kundzi Lilitu Zatleri kuģa ūdenī nolaišanas ceremonijas laikā.

2004. gada beigās LK noslēdza aizdevuma līgumu 360 miljonu ASV dolāru apjomā ar Eiropas vadošo banku sindikātu, kas paredz 14 tankkuģu jaunbūves, tostarp desmit Horvātijas kuģu būvētavā pasūtīto tankkuģu, projekta finansēšanu. Apmēram 70 procentus no projekta kopējās summas veido banku aizdevumi, pārējos 30 procentus finansē „Latvijas kuģniecība” no pašu līdzekļiem.

Jaunie divkorpusu ledus klases tankkuģi ir būvēti atbilstoši visām Eiropas Savienības un starptautisko kuģošanas drošības konvenciju prasībām. To optimālais izmērs pieļauj kuģu vispusīgu izmantošanu naftas produktu, ķīmisko kravu un augu eļļas pārvadājumos. Izvērsot vērīgu tankkuģu flotes atjaunošanas programmu, LK ir likusi pamatus uzņēmuma veiksmīgai konkurētspējai pasaulē tirgū ne tikai tuvākajos divos trīs gados, bet arī tālākā nākotnē.

Tankkuģu flotes atjaunošanas programma tiek īstenota saskaņā ar „Latvijas kuģniecības” attīstības stratēģiju līdz 2015. gadam. Stratēģijā galvenais uzvars likts uz tankkuģu flotes atjaunošanu, veidojot jaunāku un ekonomiski izdevīgāku floti. Vienlaikus uzmanība tiek pievērsta vides aizsardzības standartu celšanai, paaugstinot energoresursu izmantošanas efektivitāti un mazinot kuģu ietekmes risku uz apkārtējo vidi.■

UZZIŅAI

Saskaņā ar LK ilgtermiņa attīstības plāniem 2007. gada beigās parakstīti līgumi ar Korejas kuģu būves rūpnīcu „Hyundai Mipo Dockyard Co., Ltd.” par vēl četrus vidēja izmēra tankkuģu būvi. Šos kuģus plānots saņemt 2011.–2012. gadā.

Dzīvot ar stilu

„Latvijas kuģniecībai”, protams, novēlu zelt un plaukt, nest godam Latvijas vārdu pasaulē un pievilināt jauniešus jūrai.

Gribu izteikt arī līdzjūtību Alžīrā bojā gājušo jūrnieku ģimenēm. Diemžēl pasaulē notiek arī šādi gadījumi, un mēs varam pārliecināties, cik bīstams ir terorisms.

Runājot par „Latvijas kuģniecības” privatizāciju, gribu teikt, ka tā atnesīs daudz jaunu investīciju, tā radīsies iespējas atjaunot floti, kas strauji noveco un kam ir vajadzīgi jauni kuģi. Mums vēl ir ārkārtīgi daudz darāmā, attīstot ostas un „Latvijas kuģniecību” kā saimniecības nozari kopumā.”

Tā 1995. gada 1. decembrī privatizācijai nodotā uzņēmuma „Latvijas kuģniecība” ceturtajā gadskārtējā biznesa partneru tikšanās reizē laikrakstam „Jūras Vēstis” teica tālaika Ministru prezidents Māris Gailis. 2009. gada 14. janvārī Māris Gailis kļuva par nu jau publiskās kuģošanas kompānijas akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” (LK) padomes priekšsēdētāju, bet līdz tam viņš bija šīs kompānijas padomes loceklis.

UZZIŅAI

Māris Gailis ir bijušais Latvijas Ministru prezidents, šajā amatā strādājis no 1994. gada septembra līdz 1995. gada decembrim. V. Birkava kabinetā bija valsts reformu ministrs. A. Šķēles 1. kabinetā bijis vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs. No „Latvijas ceļa” saraksta ievēlēts 5. un 6. Saeimā. No 2001. līdz 2003. gadam ar jahtu “Milda” apceļojis pasauli.

Tā kā 2008. gads bija Latvija dibināšanas deviņdesmitās jubilejas gads un šādās reizēs mēs uz daudzām lietām paskatāmies neikdienišķi, sarunu ar LK padomes priekšsēdētāju, burātāju un uzņēmēju Māri Gaili sākām ar jautājumu, kā to komentēja pats Māris Gailis, no *augstā plaukta*.

– Ko jums kā cilvēkam nozīmē patriotisms?

– Patriotisms laikam ir tas, par ko ikdienā cilvēki ļoti maz domā. Varbūt sāk domāt, ja kāds šādu jautājumu uzdod. Tomēr laiku pa laikam katram cilvēkam pienāk brīdis, kad viņš aizdomājas, ko tu esi devis savai valstij? Personiski man ļoti emocionāls bija brīdis, kad mamma man iedeva viņas tēvam, manam vectēvam Voldemāram Zītarā ģenerāļa Peniķa izsniegtu apliecību par to, ka viņš no 1918. līdz 1920. gadam piedalījies Latvijas atbrīvošanās cīņās. Tas lika man pārdomāt,



LK padomes priekšsēdētājs Māris Gailis.

ko šai valstij ir devuši mani senči un ko tai esmu devis es pats. Mans sencis ir stāvējis pie mūsu valsts dibināšanas, un arī man kādu brīdi ir bijusi iespēja stāvēt pie šīs valsts stūres. Tagad varu vienīgi nožēlot, ka biju tikai pusaudzis, kad mans vectēvs aizgāja aizsaulē, un es viņam nepaguvu pajautāt to, ko man neviens cits nevar pateikt, un šie mani jautājumi vienmēr paliks neatbildēti. Bet tie ir vienīgi tādi patriotisku pārdomu uzplaiksnījumi, ikdienā cilvēki nejūtas kā patrioti.

Bet ir svarīgi saprast, kas tad ir patriotisms. Man tas ir godīgi darīt savu darbu un gādāt par ģimeni. Ar to pilnīgi pietiek, un, ja visi dzīvotu ar šādu apziņu, tad daudzu problēmu vienkārši nebūtu. Ja ar ģimeni viss būtu kārtībā, tad viss būtu kārtībā arī ar valsti. Bet, domājot par mūsu tautu, gribētos, lai tautieši būtu aktīvāki, lai kaut ko darītu, vienalga, vai tā būtu apkārtnes sakopšana vai kāds labdarības pasākums, nevis tikai rakstītu anonīmus komentārus dažādos blogos, cik viss ir slikti. Mēs nepiedodami reti ar aktīvu rīcību iejaucamies notiekošajos procesos. Nu, jā... Patriotisms ir sajūta, par kuru tikai laiku pa laikam atceramies.



1995. gads. Latvijas Ostu padomes sēdi vada Ministru prezidents Māris Gailis (pirmais no labās).

– Tam, ka „Latvijas kuģniecības” kuģi ir reģistrēti zem citu valstu karogiem, pamatā ir ekonomiski apsvērumi. Bet vai kuģu reģistrēšanai zem nacionālā karoga būtu kāds sakars ar patriotismu?

– Tā būtu tikai ārēja, plakātiska patriotisma izpausme. Nacionālais karogs – tas jau ir skaisti, bet jāapzinās, kāda ir mūsu valsts nodokļu politika. Mēs nevaram atļauties kuģot zem Latvijas karoga, jo tas prasītu miljoniem latu lielus un liekus izdevumus. Tomēr daži mūsu kuģi ir reģistrēti zem Latvijas karoga, kas acīmredzot ir darīts tieši patriotisku motīvu dēļ. „Latvijas kuģniecībai” ir jākonkurē starptautiskajā tirgū, un, ja mēs patriotisku apsvērumu dēļ reģistrējam kuģus zem Latvijas karoga, beigu beigās var izrādīties, ka zaudētāja būs Latvijas valsts, jo mūsu kuģi nebūs konkurētspējīgi. Arī man kādreiz likās, ka kuģa karoga jautājums ir ļoti vienkāršs, bet, kad visu iepazīsti tuvāk un pamatīgāk, domas nākas mainīt.

– Tomēr kuģis ar visu karogu būtu tikai dzelžu kaudze, ja nebūtu profesionālu jūrnieku, kam var uzticēt šo kuģi kopā vērtīgo kravu. Kāds ir LK jūrnieku profesionālais līmenis?

– Vienmēr var vēlēties, lai būtu labāk, un nav jau tā, ka iet tikai gludi vien. Ir bijušas arī avārijas, un, kā zināms, visbiežāk kļūdās cilvēki, reti kad pievil tehnika, un to parasti viegli var novērst. Jāatzīst, ka ir labi, pareizi un gudri, ka Latvijā tiek turpinātas jūrnieku sagatavošanas tradīcijas. Lielākā daļa no Latvija Jūras akadēmijas absolventiem strādā uz „Latvijas kuģniecības”



Ministru prezidents Māris Gailis un toreizējais LK padomes loceklis Ivars Godmanis valsts uzņēmuma „Latvijas kuģniecība” biznesa partneru tikšanās laikā 1995. gada decembrī.

kuģiem, pirms tam viņiem tiek nodrošinātas prakses vietas, un tas nozīmē, ka starp akadēmiju un kuģniecību ir izveidojusies laba sadarbība. Bet atkal jāatceras, ka mūsu kuģi strādā pasaules ūdeņos, vismazāk laikam strādājam Baltijas jūrā, tāpēc spēkā ir kuģošanas kā starptautiska biznesa spēles noteikumi. Jūrnieki tiek rekrutēti darbam uz kuģiem, un nacionālajai piederībai lielākoties nav izšķirošas nozīmes. Tieši tāpat, kā Latvijas jūrnieki *uzmunsturējas* uz citu valstu kuģiem, arī mēs pieņemam darbā citu valstu jūrniekus.

– Statistika liecina, ka pasaules flotei trūkst jūras virsnieku. Vai LK neizjūt šādu speciālistu deficītu?

– Darbaspēka deficīts lielā mērā ir atkarīgs no tā, cik attiecīgā kuģošanas kompānija var samaksāt. Jāatzīst, ka pašlaik kuģniecības nozare ir nonākusi lejupejošā līknē. Ir krīze. Tas nozīmē, ka uz kādu laiku ir jāaizmirst par algu celšanu, kas neapšaubāmi pasliktina situāciju personāla komplektēšanā. Jau tagad no „Latvijas kuģniecības” ir aizgājuši cilvēki, tomēr visi kuģi strādā, un tas nozīmē, ka mums izdodas nokomplektēt apkalpes. Bet grūti laiki ir pienākuši ne tikai mums, šāds process notiek visā pasaulē...

– Kā jūs komentētu, kādi ir tie grūtie laiki jūsu kompānijai?

– Krītas frakts likmes. Tam ir objektīvs izskaidrojums, jo kuģošanas bizness ir ciklisks. Ir vairāk uzbūvētu kuģu, mazāk tiek norakstīti lūžņos, tirgū mainās pieprasījums pēc precēm, un to precīzi paredzēt nav iespējams,



Ministru prezidents Māris Gailis un Ventspils mērs Aivars Lembergs 1995. gada 17. novembrī Ventspils ostā atklāj jauno dziļūdens piestātni.

neskatoties uz to, ka notiek tirgus izpēte, ka tiek izteiktas prognozes par kuģu un pārvadījumu tirgiem. Diemžēl jāatzīst, ka šo prognozēšanu var salīdzināt ar laika paredzēšanu. Ja 2008. gads mūsu flotei, vidēja izmēra tankkuģiem, bija ļoti labs, tad ir pazīmes, ka 2009. gads būs daudz sliktāks, bet tas savukārt nozīmē, ka mums jāsamazina izdevumi un jātaupa līdzekļi. Lai „Latvijas kuģniecība” varētu sekmīgi turpināt darbu, ir jāprot pārdzīvot grūtos laikus, un to var izdarīt, tikai paaugstinot darba efektivitāti. Netērēt tur, kur to var nedarīt.

– **Tomēr reizēm var gadīties pilnīgi neplānoti izdevumi, kā tas, piemēram, notika nolaupītā ukraiņu kuģa īpašniekiem, kuri pirātiem samaksāja prāvu izpirkšanas maksu. Vai kādreiz esat domājuši, kas notiku, ja notiktu, un kā pasargāt cilvēkus un kuģus no pirātiem?**

– Paldies Dievam, šī liga līdz šim mums ir gājusi secen! Saskaņā ar vispārējiem drošības ieteikumiem mūsu kuģi iet pietiekami lielā attālumā no Somālijas krastiem, lai nepakļautu briesmām jūrniekus. Gribētos ticēt, ka lielākais pirātu uzbrukumu trakums ir aiz muguras, jo cīņai ar pirātiem īpaši aktivizējušies karakuģi. Gudri kapteiņi bīstamajos rajonos pārvietoja karavānās bruņotu kuģu pavadībā. Esmu dzirdējis, ka kādi astoņi pēdējie pirātu uzbrukumi ir bijuši nesekmīgi, jo kuģu apkalpes ir viņus atvairījušas. Tas tikai liecina, ka jāprot pielāgoties jebkuriem apstākļiem. Kapteiņu ziņā ir izvēlē-



Māris Gailis Rīgas jahtkluba atklāšanā 1995. gadā. Priekšplānā Rīgas jahtkluba priekšnieks Egons Stieģelis.

ties pareizāko kuģošanas taktiku. Vēl jau, protams, ir apziņošanas sistēma, kas informē kapteiņus par visu, kas notiek attiecīgajā kuģošanas rajonā: viņi saņem brīdinājumus, kur var un kur nevar iet iekšā.

– Arī jūs savā pasaules apceļojumā ar „Mildu” esat kuģojis pirātu pie-meklētajos rajonos.

– Esmu bijis tādās vietās, tāpēc zinu, cik liela nozīme ir labi sakārtotai sakaru sistēmai. Piemēram, INMARSAT katru dienu sniedz informāciju par visu, kas notiek. Ar nelielām jahtām ir mazliet savādāk nekā ar lielajiem tirdzniecības kuģiem, tomēr notiek jau visādi brīnumi – ja zvejniekiem neķeras zivis, bet tajā brīdī garām iet kāda jahta, tā, ļoti iespējams, var kļūt par laupīšanas objektu.

– Vai arī pats esat piedzīvojis šādus mirkļus?

– Bija apzagšanas mēģinājums, ko mēs laikus pamanījām un atvairījām. Vienreiz ostā mūs apzaga. Madagaskaras dienvidos ir Antisarananas osta, kur mēs stāvējām reidā. Ostā kādā Krievijas kuģī, kura kapteinis bija no Ķengaraga, krāva Indijas riekstus. Satikāmies ar kapteini, sēdējām, runājāmies, iedzērām un vērojām, kā ostā notiek kuģa apsargāšana. Lai kāds nepiederošs nenokļūtu uz kuģa, to visu diennakti novēroja no vairākiem posteņiem, bez šiem posteņiem ostā bija apsardzes zēni ar automātiem, kas nebija diez cik patīkami. Lai kāds pa enkura ķēdi neuzrāptos augšā, no enkurs klīzes visu laiku gāzās ūdens. Ceļojuma laikā daudz ko piedzīvojām un redzējām.



- Ko nozīmē uz tik ilgu laiku aizbraukt prom no sauszemes?
- Jūrnieri jau visu laiku ir prom no sauszemes.
- Bet jūs jau neesat jūrnieris klasiskajā izpratnē, jo ar to nepelnāt iztiku. Vai tas nozīmē, ka krastā kaut kas ir ļoti apnicis, vai varbūt tas ir romantikas vilinājums vai kādi citi apsvērumi?

– Šo jautājumu esmu jau daudzkārt dzirdējis, un man tas šķiet jocīgs, jo neko neparastu es šādā ceļojumā nesaskatu. Esmu lasījis daudzas grāmatas par vīriem, kuri dodas jūrā, apceļo pasauli, un arī man to gribējās paveikt. Šo ceļojumu plānoju ļoti ilgi, apmēram desmit gadus. Un nekad tas nav slēpts, ne, ne, par to ir rakstīts visās manās intervijās. Jau 1995. gadā es paziņoju dienu un stundu, kad došos ceļā, un tā arī notika. Krastā man nekas nebija apnicis, vienkārši uz diviem gadiem es gribēju citu dzīvi.

– No ceļojuma saņēmtāt to, ko no tā gaidījāt?

– Pilnībā.

– Un kāda bija vērtīgākā atziņa?

– Cik interesanti ir dzīvot tā, kā tev patīk, daudz ko redzēt un pie-

MĀRIS GAILIS PAR SAVU STILU

– Viena no mana stila iezīmēm ir orientācija uz jūru. Arī rums pieder pie lietās. Esmu atradis vienu jūrnieru rumu, kas man patīk – melns kā darva, kādus 60 grādus stiprs, vienkārši elegants. Esmu mēģinājis arī pipi pipēt, bet pagaidām man tā liekas liela ķēpa, ar cigāriem tomēr vienkāršāk. Vienmēr esmu centies dzīvot sakārtotā vidē, vēlams, sakārtotā ar radošu dzirksti, jo tas stipri paaugstina dzīves kvalitāti, uzlabo garastāvokli. Dzīve ir tikai viena un nav nemaz tik gara. Tā ir jāizbauda.



dzīvot. Bija arī riskanti momenti, bet ne par daudz un ne par maz, jo mēs pašī šos procesus regulējām. Nebraucām Malakas šaurumos pie pirātiem un negājām Malaizijā. Mēs ļoti apsvērām savu rīcību, un tas nozīmē, ka visi riski tika aprēķināti. Pragmatiski bijām sagatavojušies. Savā grāmatā „Milda” apkārt pasaulei” veselu nodaļu veltu aprakstam par gatavošanos. Viss ir ļoti rūpīgi jāsaplāno. Jo tu vairāk saplāno un padomā, jo ceļojumā mazāk nepatīkamu pārsteigumu. Bet gatavošanās tādām lielām ceļojumiem arī ir ārkārtīgi *kaifīgs* laiks, tu esi priecīgs, tu gaidi atvadu mirkli, tu esi tajā iekšā!

– Vai līdzīgā braucienā jūs vēlreiz dotos ar tiem pašiem cilvēkiem?

– Tas nebūtu iespējams, jo vienā upē divreiz iekāpt nevar. Domāju, ka visi bija apmierināti ar braucienu, dažs vairāk, dažs mazāk. Joprojām visi esam labi *čomi*, ja var lietot šo apzīmējumu. Draugi nebijām pirms tam un arī tagad ne, bet mums kopā bija brīnišķīgs piedzīvojums.

– Pēc kā jūs ilgojāties, kad bijāt okeāna vidū?

– Vienīgā vēlēšanās, lai tas viss turpinātos iespējami ilgāk.

– Vai jūras plašums jūs nenomāca?

– Nē. Ne mazākajā mērā. Stihija, neiedomājama mainība, tas var būt tikai jūrā. Fascinē adrenalīns, un jūra to arī sniedz. Bet man nepatīktu mēnešiem ilgi burāt tikai pa jūru, jo interesē svešas zemes un piedzīvojumi, bet ne pārāk bīstami. Pēc mājām sākām ilgoties pēdējos divus mēnešus, kad jau bijām atpakaļ garlaicīgajā Eiropā.

– Vai jūs būtu gatavs apceļot pasauli tā, kā to darīja „Kaupo”?

MĀRIS GAILIS PAR SEVI KĀ JŪRNIKU

– Kopš bērnības sapņoju kļūt par jūrnieku, un tam ir vairākas saknes kā kokam: vectēvs bija jūrnieks, pagājušā gadsimta sākumā 15 gadu vecumā aizbēga no mājām un iestājās par kuģa puiku uz kāda burinieka, mana mamma bija burātāja, līdz es piedzimu. Mans bērnības sporta veids bija orientēšanās, nevis burāšana, bet jaunībā, redzot avīzes pēdējā lapā aprakstu, kā uzbūvēt vindsērfinġu, radās ideja, ka man vajag to uzbūvēt, un es to izdarīju ar! Un tad 1976. gadā, varētu teikt, sākās mana burāšanas karjera. Tā es sāku no sērfinġa, tad pārgāju uz kreiseru burāšanu, vēlāk pabeidzu visus nepieciešamos kursus pēc kārtas, kļūstot par kapteini. Pēdējos 25 gadus esmu diezgan daudz burājis. Protams, apkārt pasaulei – tas bija tāds speciāls gadījums, taču arī pirms tam es pārburāju pāri Atlantijas okeānam, pāri Ziemeļjūrai, tāpat burāju pa Vidusjūru, un tādā stilā. Pirms neilga laika arī burāju, īsu brītiņu, bet tomēr – zem Zelta vārtu tilta pa Sanfrancisko līci. Tā ka burāšana man ir pie sirds. Desmit gadus vadīju Latvijas Zēģelētāju savienību, biju tās prezidents.

– Nē, tas nav mans stils. Es pieļāuju, ka var arī tā, ka tas ir interesanti un forši, bet bez naudas, bez labierīcībām, bez iespējas civilizēti nomazgāties, bez iepriekšējas sagatavošanās – tas nav priekš manis! Bet vienalga tā ir eksotika, un cepuri nost to priekšā, kas tā var. Arī tas ir stils, bet tas nav mans stils.

– **Ko jums nozīmē Horna rags?**

– Nu jau trīs reizes esmu to apceļojis. Tā ir burātāju Džomolungma, Everests.

– **Ko jums nozīmē „Latvijas kuģniecība”?**

– „Latvijas kuģniecība” ir pietiekami liels Latvijas uzņēmums un liels spēlētājs Latvijas ekonomikā. Tā ir kompānija ar atjaunotu floti. Mēs vēl turpinām kuģu būves projektu, paredzēts uzbūvēt vēl četrus kuģus. Nākamajos gados būs jāpieņem jauni stratēģiski lēmumi, par kuriem tagad vēl pāragri runāt. Vienu gan varu teikt pilnīgi droši – nav nekāda pamata domāt, ka „Latvijas kuģniecību” varētu pārdot, bet ir pamats uzskatīt, ka „Latvijas kuģniecībai” ir ko teikt attiecībā arī uz citām biznesa jomām. Esam iegādājušies arī nekus-

tamos īpašumus, kuru pirkšanai bija pienācis īstais laiks, jo to cenas bija piemērotas. Ja tagad tirgū ir kritums, tas nozīmē, ka pēc laika – gadiem trim vai pieciem – atkal būs pacēlums. Kad sabrūk valūtas un bankas, manuprāt, turēt naudu banku depozītos ir nepamatots risks, bet nekustamais īpašums nekļūs nevērtīgāks. Tie pirkumi, kurus izdarīja mūsu kompānija, ir pārdomāti un vērtīgi, domājot par nākotni un Rīgu kā stratēģiski svarīgāko Baltijas pilsētu.

– **Ja atskatāties uz savu Ministru prezidenta laiku, ko tas jums nozīmē?**

– Domāju, ka man izdevās diezgan daudz ko paveikt. Prasība pēc profesionālas ierēdniecības, pašvaldību reforma, sociālā reforma. Joprojām plūcam to stādu augļus, ko, tēlaini runājot, iedēstīja manas premjerēšanas laikā. Ceru,

ka manā laikā izveidoto pensiju sistēmu tagad, krīzes apstākļos, nedemontēs, jo tā ir loģiska. Tomēr daudzas loģiskas lietas vēlāk tika sabojātas. Piemēram, valsts pārvaldes reorganizāciju, kuru veicu, samazinot ministriju skaitu no 23 uz 12, vēlāk Repše sabojāja, atkal nevajadzīgi palielinot ministriju skaitu. Diemžēl Godmanim pietrūka krampis 2008. gadā reorganizēt valsts pārvaldes sistēmu.

– Par ko jūs esat gandarīts?

– Par katru dienu, ko esmu nodzīvojis. Esmu gandarīts, ja kādu projektu varu uzsākt, pabeigt un redzēt, kādus augļus tas nes.■

Anita Freiberga

Regate Ķīpsalā

2008. gada 13. septembrī Daugavā iepretim Ģipša fabrikai notika tradicionālā Māra Gaiļa Ķīpsalas balvas regate. To vadīja Latvijas Zēģelētāju savienības Goda prezidents Māris Gailis. Regatē piedalījās 45 dalībnieki un 31 jahta, t. sk. 7 „Micro”, 7 „Raceboard” un 17 „Optimist”.

Regates laikā pūta spirts Z, ZA virziena vējš 5–7 m/s. Notika visi četri plānotie braucieni, ieskaitīja trīs labākos. Regate beidzās par divām stundām ātrāk nekā plānots, jo bija auksts. Ļoti auksts. Kā atzina vindsērfigisti, ūdens pat bija siltāks par gaisu.

Sīvakā konkurence bija „Optimist” klasē.

Arī „Micro” klasē cīņa bija ļoti nopietna, jo šī regate ir iekļauta „Micro” klases reitingā. Visi „Micro” startēja pāris sekunžu laikā, un gandrīz visos braucienos lielākā daļa jahtu finišēja aptuveni 20 sekunžu ietvaros.

Savukārt „Raceboard” klasē spraigākā spēkošanās bija nevis par 1. vai 2., bet gan par 3. vietu!

Māra Gaiļa Ķīpsalas balvas regati organizēja biedrība „Burinieks” sadarbībā ar Latvijas Zēģelētāju savienību. Regates galvenais tiesnesis – Armands Plāte, protesta komitejas priekšsēdētājs – Ģirts Bērziņš. Regati atbalstīja veikals „Klips-B”.■

Pasaules tirdzniecības flotes attīstība

Pasaules tirdzniecības flotes attīstība ir neatņemama daļa no visas pasaules ekonomiskajiem procesiem. Tirdzniecības flote ir neaizvietojams transporta veids. To ietekmē tādi ģeogrāfiski, ģeoloģiski un ekonomiski faktori kā dabas resursu nevienmērīgs sadalījums uz zemeslodes, starptautiskā darba dalīšana, nevienmērīga Zemes reģionu ekonomiskā attīstība u.tml. Līdz ar to attīstās arī tādas nozares kā kuģubūve, loģistika. Vislielākos pētījumus šajā nozarē veic Kuģniecības ekonomikas un loģistikas institūts (Institute of Shipping Economics and Logistics – ISL), kas atrodas Brēmenē, Vācijā.

KUĢU FLOTE PASAULĒ (DWT)

- 41,1% – tankkuģu flote
- 36,2% – balķeru flote
- 11,8% – konteinerkuģu flote
- 10,3% – ģenerālkraavu kuģu flote
- 0,6% – pasažieru kuģu flote

Kopējais tirdzniecības flotes kuģu skaits un tonnāža pieaug. 2006. gada sākumā pasaules tirdzniecības flotē bija 41 110 kuģu (ar tonnāžu virs 300 bruto tonnām), bet kopējā tonnāža sasniedza 944,5 milj. t un 10,4 milj. TEU (*ton equivalent unit*).

Šis kopējās tonnāžas pieaugums ir bijis straujākais pēdējo gadu laikā – 6,4% no kopējās pasaules flotes tonnāžas jeb 70,1 milj. t. To ietekmējis arī fakts, ka 2006. gadā bija procentuāli zemākais norakstīto kuģu līmenis pēdējo 10 gadu laikā. Arī vidējais kuģu lielums pieaudzis – piecu gadu laikā vidējā tonnāža palielinājusies no 19 970 t līdz 22 970 t.

Šie statistikas dati nepārprotami liecina, ka pieprasījums pēc kuģu transporta pakalpojumiem aug. Pēdējo 10 gadu ISL statistikas dati liecina, ka tuvākajā nākotnē situācija pasaules flotes attīstībā būtiski nemainīsies un kuģu skaits un kopējās tonnāžas apjoms palielināsies.

TIRDZNIECĪBAS FLOTES KUĢU VECUMS

Vecu kuģu (būvēti līdz 1985. gadam) īpatsvars dominē ģenerālo kraavu kuģu grupā, kā arī starp pasažieru kuģiem. Tas varētu būt skaidrojams ar faktu, ka pēdējā laikā ar ģenerālo kraavu kuģiem atsevišķās jomās konkurē konteinerkuģi. Konteineru pārvadājumu straujā attīstība pēdējo gadu laikā ir veicinājusi konteinerkuģu būves sprādzienveida pieaugumu un nonāksanu kopējā konteineru pārvadājumu tirgū. Vēl procentuāli daudz ir jaunu tankku-

gu un beramkravu kuģu. Ļoti mazs ir vecu tankkuģu īpatsvars, kas izskaidrojams ar vides aizsardzības pasākumiem un aizliegumiem, tai skaitā vienkorpUSA tankkuģu pakāpenisku izņemšanu no apgrozības. Mazākās izmaiņas un vienmērīgākais kuģu īpatsvara sadalījums pēc vecuma ir pasažieru kuģiem. Pasažieri biežāk izvēlas ātrākus un ērtākus transporta veidus – gaisa, dzelzceļa vai automobiļu transportu. Pasažieru kuģi apkalpo tikai ierobežotu un specifisku patērētāju loku. Tas ierobežo pasažieru pārvadājumu attīstības iespējas, līdz ar to šī jūras transporta nozare gadu gaitā nav piedzīvojusi īpašas izmaiņas.

TANKKUĢU FLOTE

Tankkuģu flote ir apjomīgākā tonnāžas ziņā, skaitliski piekāpjoties tikai ģenerālo kravu kuģu flotei – 10 401 kuģis ar kopējo kravnesību 387,7 milj. tonnu. Vidējais tankkuģu vecums ir 17,3 gadi.

Visvairāk tankkuģu vidū ir jēlnaftas pārvadātāju. Tuvākajā nākotnē pieprasījums pēc šiem kuģiem varētu pieaugt, jo pasaulē arvien pieaug pieprasījums pēc degvielas un citiem naftas produktiem. Taču tālākā nākotnē šīs flotes perspektīvas nav īsti skaidras. Tas galvenokārt saistīts ar pētījumiem par pasaules naftas rezervju apjomu.

Uzmanības vērts ir straujais naftas/kīmijas tankkuģu skaita un tonnāžas pieauguma temps. Tas vien liecina, ka kuģu īpašnieki cenšas savā īpašumā iegūt iespējami universālus kuģus, lai palielinātu to kravas veidu skaitu, ko var pārvadāt viens kuģis. Tas parāda kuģu īpašnieku centienus iespējami



paaugstināt savu kuģu izmantošanas efektivitāti. Autors personīgi prakses laiku ir pavadījis uz šāda kuģa un pieredzējis, ka vienā virzienā tiek vesta naftas izcelsmes krava, bet atpakaļ jau ķīmiskā krava. Tas jūtami paplašina kuģa izmantošanas iespējas.

Pārējo tankkuģu tipu attīstības tempi ir ļoti līdzīgi. To vidējais lielums, skaits un kopējā tonnāža arī ir augusi.

VIDĒJIE TANKKUĢU IEŅĒMUMI VIENĀ DIENNAKTĪ

- VLCC – 59 600 USD
- Suezmax – 41 300 USD
- Aframax – 33 160 USD

BALKERU FLOTE

Tā ir otra lielākā pasaules tirdzniecības flotes daļa aiz tankkuģiem. 2006. gada sākumā tajā bija 6631 kuģis, tai skaitā 137 OBO (*Ore/Bulk/Oil* – rūda/beramkrava /nafta) kuģi ar kopējo kravnesību 341,7 milj. t.

No 1994. līdz 2005. gadam ir bijis liels jaunu kuģu pieplūdums balkeru flotē, it īpaši 2001. gadā un pēdējos divos gados. Norakstīto kuģu skaits turpretī samazinājies, kā rezultātā beramkravu pārvadātāju flote sasniegusi rekordlielu tonnāžas pieaugumu. Četrus gadus – no 2002. līdz 2006. gadam – balkeru flotes kopējā tonnāža pieauga vidēji par 4,8% gadā. Laikā no 2001. līdz 2005. gadam pārvadājumu tirgū ieplūda 1267 jauni balkerkuģi ar kopējo tonnāžu 88,6 milj. t, bet metāllūžņos sagrieza tikai 603 kuģus ar kopējo tonnāžu 25,7 milj. t. Šo attīstību ievērojami veicināja Ķīna, kas ir lielākā tērauda ražotāja pasaulē, un dzelzs rūda ir viena no balkerkuģu visvairāk pārvadātajām kravām.





KONTEINERKUĢU UN ĢENERĀLKRAVU KUĢU FLOTE

2006. gada sākumā bija 3514 konteinerkuģi ar kopējo kravnesību 111,6 milj. t, kas līdzinās 8,1 milj. TEU, un 16 544 ģenerālkraavu kuģi ar kopējo tonnāžu 99,4 milj. t, kas vienlīdzīgs 2,0 milj. TEU. No 1996. gada konteinerkuģu flotes apjoms vairāk nekā dubultojies – pieaugums bijis 203% (dati 2006. gada sākumā). Kravnesība (izteikta TEU) četru gadu laikā vidēji augusi par 11,4%, bet skaits tikai par 6,6%. Pēdējos gados palielinājies lielo (virs 9000 TEU) konteinerkuģu skaits tirgū. Šobrīd kompānijai „Maersk” tiek būvēti vairāki konteinerkuģi, kas būs pasaulē lielākie. Turpretī ģenerālo kraavu kuģi piedzīvojuši ļoti lēnu attīstības tempu – vidēji pieaugums tikai 0,3% no kopējās ģenerālkraavu kuģu flotes kravnesības gadā. Savukārt šo kuģu kopējais skaits laika periodā no 2002. līdz 2005. gadam samazinājies – 1686 kuģi norakstīti un iznīcināti, kamēr tikai 1277 jauni kuģi pievienojās flotei, kas ir vidēji 22,6 gadus veca.

Statistika liecina, ka 71% no konteinerkuģu skaita koncentrēts 15 lielāko operatoru rokās („Maersk-Line”, „Grand Alliance”, COSCO, CMA-CGA, MSC, „CHKY-Alliance”, „New World” u.c.). Ģenerālkraavu kuģu pasūtījumu apjoms nebija tik liels kā konteinerkuģiem – 920 kuģu un 10,8 milj. t salīdzinājumā ar 1167 kuģiem un 31,7 milj. t.

Āzijas ostās veic 65% visu ar konteineriem saistīto operāciju (Ķīnas ostās – 26,5% no pasaules konteineru plūsmas). To, ka konteinerpārvadājumu popularitāte pasaulē aug, pierāda arī Latvijas aktivitātes šai jomā. Proti, atklāta jauna konteinerlīniju līnija starp Ķīnu un Latviju. Prognozēts, ka Rīga varētu kļūt par ievērojamu konteineru pārkraušanas ostu.

Konteinerpārvadājumi vēl ir salīdzinoši jauns pārvadājumu veids, tāpēc tam ir milzīgs attīstības potenciāls.



PASAŽIERU KUĢU FLOTE

Pasažieru flotē 2006. gada sākumā bija 4020 kuģu ar kopējo kravnesību 28,9 milj. bruto t (ieskaitot ro-ro pasažieru kuģus (prāmji) un pasažieru – kravas kuģus). To vidējais vecums bija 22,4 gadi. 269 no visiem pasažieru kuģiem bija kruīzu kuģi. „Tīro” pasažieru kuģu flotes pieaugums laika posmā no 2002. līdz 2006. gadam vidēji bija 6,8%, un to lielākoties veidoja jauni kruīzu kuģi. Ro-ro pasažieru kuģu flote tai pašā laikā pieauga par 2,5% gadā. Iznīcināto kuģu apjoms pēdējo gadu laikā bija salīdzinoši neliels – tikai 57 kuģi ar kopējo kravnesību 0,52 bruto t.

Pasažieru kuģu vidū ir daudz (1622) 25 gadus vecu un vecāku kuģu.

Lielākais pasažieru kuģis pasaulē 2006. gada sākumā bija „Queen Mary 2”, kura bruto tonnāža ir 148 528 t, līdz to pārspēja Karalisko Karību kruīza līniju laineris „Freedom of the Seas”. Pasažieru ietilpības ziņā nepārspēti ir „Voyager” klases KKKL (RCCL) kruīzu kuģi, kas var uzņemt 3114 pasažierus, kurus apkalpo 1213 apkalpes locekļi.

Kuģu būves jomā šajā tirdzniecības flotes segmentā dominē Eiropas kuģu būvētavas, it īpaši Itālija, Somija un Vācija. Divas trešdaļas no pasūtījuma veido lielie kruīzu kuģi. Un lielākās kuģu būvētavas būs aizņemtas ar šo pasūtījumu izpildi nākamās 4–5 gadus.

Tas nozīmē tikai vienu – cik ilgi kopējā pasaules ekonomika attīstīsies ar pozitīvu bilanci, tik ilgi arī pasaules tirdzniecības flotes attīstības tendences būs pozitīvas. Un jūras transports kā daļa no visa transporta ir neatņemama tautsaimniecības nozare.■

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija

Latvijas Jūras akadēmijas Jūras transporta nodaļas 3. kursa students Nikolajs Hļevnojs

Pēdējās desmitgades lielākās kuģu katastrofas

1996. GADS

15. februāris. Lielbritānija. Tankkuģis „Sea Empress”, reģistrēts zem Lībērijas karoga, ar 28 cilvēku apkalpi no Krievijas uzskrēja klintij netālu no Milfordheivenas ostas. Jūrā izplūda 40 000 tonnu jēlnaftas.

19. marts. ASV. No lielbaržas „Galveston Bay”, kas veda 60 000 tonnu kravu, noplūda 1010 tonnu degvielas.

1997. GADS

7. janvāris. Japāna. No naftas tankkuģa „Nahodka” noplūda 5200 tonnu mazuta. Šī avārija izraisīja gan ekonomisku, gan dabas katastrofu.

15. oktobris. Singapūra. Tukšs VLCC tankkuģis sadūrās ar tankkuģi, kas veda 120 000 tonnu benzīna. 25 000 tonnu kravas noplūda. Lai gan tika izlietots liels daudzums dispersanta, apkārtņē esošo salu krasti pārklājās ar degvielas pārpalikumiem.

1999. GADS

12. decembris. Francija. Maltes karoga tankkuģa „Erika” avārijā noplūda 15 000 tonnu naftas. Slikto laika apstākļu, stiprā vēja un straumes ietekmē naftas plankums Ziemeļvētkos sasniedza Francijas krastus. Spēcīgā vētra izmētāja naftu plašā piekrastes teritorijā.

2000. GADS

1. aprīlis. Indonēzija. Tankkuģis „King Fisher”, kas brauca uz Pertamina's ostu centrālās Javas dienvidu daļā, uzskrēja uz rifa. No kuģa izplūda 16 000 tonnu jēlnaftas, kas piesārņoja vairāk nekā 25 km piekrastes. Ap tūkstoš cilvēku piedalījās pludmaļu attīrīšanā.

23. jūnijs. DĀR. No tankkuģa „Treasure”, kas nogrima netālu no Keiptaunas, izplūda 1400 tonnu naftas. Noplūde bija neliela, taču uz netālu esošās Robenas salas tajā laikā atradās ap 6000 pingvīnu pāru. Pirms desmit gadiem līdzīgā avārijā gandrīz pilnībā tika iznīcināta pingvīnu populācija šajā apgabalā.

28. novembris. ASV. No tankkuģa, kas brauca pa Misisipi upi, noplūda 25 000 tonnu. Tas bija lielākais piesārņojums ASV kopš „Exxon Valdez” avārijas 1989. gada martā. Katastrofas sekas bija ļoti smagas, jo šajā teritorijā pastāvīgi mājā pelikāni un daudz citu putnu, krabji, garneles un citas dzīvas radības.

2001. GADS

25. marts. Vācija. Apmēram 10 000 tonnu naftas noplūda, dubultkorpusa kuģim avarējot starptautiskos ūdeņos starp Dānijas austrumdaļu un Vācijas ziemeļrietumu daļu. Vairāk nekā 10 km garais un 100 m platais naftas plankums tika apturēts starp Groensunda šaurumu un Dānijas salām Moenu, Bogoe un Falsteru.

30. marts. Ķīna. Apmēram 700 tonnu indīgā stirēna noplūda no tankkuģa „Dayong” pēc tam, kad tas sadūrās ar kādu Honkongas kuģi. Avārija notika dziļā miglā Jandzi upes deltā.

13. jūnijs. Malaizija. Indonēzijas ķīmiskais tankkuģis „Endah Lestari” apgāzās pie Malaizijas krastiem netālu no Singapūras. Kuģis bija ceļā uz Kalimantānas austrumdaļu, kad no tā noplūda 600 tonnu indīgā fenola. Tā kā fenols šķīst ūdenī, dabai tika nodarīts milzīgs kaitējums.

7. septembris. Vjetnama. Vietējie iedzīvotāji iesaistījās naftas noplūdes likvidēšanā, smeļot naftu ar spainīšiem laivās. Piesārņojums nāca no tankkuģa „The Vietnamese Petrolimex 01”, kas sadūrās ar kādu zem Libērijas karoga reģistrētu kuģi. Lielākā daļa naftas tika izskalota krastā, kas ir populāra atpūtas vieta.

21. novembris. Vācija. Gandrīz 2000 tonnu slāpekļskābes noplūda Reinā. Avārija notika, kad motorbarža „Stolt Rotterdam” veica izkraušanās operāciju. Uz 1988. gadā būvētās baržas izcēlās ugunsgrēks, apkalpe bija spiesta evakuēties.

2002. GADS

13. novembris. Spānija. Grieķiem piederošais tankkuģis „Prestige” pārlūza uz pusēm un nogrima 4 km dziļumā. Pēc avārijas izplūda 77 000 tonnu mazuta, izraisot Spānijā vislielāko ekoloģisko katastrofu, kas piesārņoja ZR piekrasti tūkstošiem kilometru garumā, padarīja tūkstošiem zvejnieku atkarīgus no valdības pabalstiem un nogalināja desmitiem tūkstošu jūras putnu.



2003. GADS

13. augusts.

Pakistāna. Grieķijā reģistrētais tankkuģis „Tasman Spirit”, kurā atradās 35 000 tonnu jēlnaftas, uzskrēja uz sēkļa pie Karači ostas Pakistānā. Glābējiem izdevās no kuģa izsūknēt aptuveni 19 000 tonnu naftas, pirms



tas pārlūza divās daļās aptuveni 100 metru attālumā no ostas. Arābijas jūrā noplūda 12 000 tonnu naftas. Pēc naftas noplūdes Karači divās lielākajās pludmalēs izskaloja daudz beigtu zivju un bruņurupuču. Visā apkārtnē bija jūtama spēcīga jēlnaftas smaka, un iedzīvotāji sūdzējās par elpošanas grūtībām un acu asarošanu.

2004. GADS

19. janvāris. Filipīnas. No ūdenslīdzēju liellaivas „Island Explorer”, kas uzskrēja uz sēkļa pie Apo Manorrifa, noplūda degviela. Mindoro salas parkā, kas ir viena no populārākajām nirēju vietām, bojā gāja liela daļa koraļļu. Nelielā avārijā izraisīja lielus finansiālos zaudējumus vietējiem uzņēmumiem.

20. janvāris. Norvēģija. Pēc kuģa „Rocknes” apgāšanās jūrā nonāca ap 1000 tonnu degvielas un mazuta. Piesārņojums drīz vien tika likvidēts, pateicoties ātrai SAR dienesta reakcijai. Avārijā no 30 „Rocknes” apkalpes locekļiem bojā gāja 18.

2005. GADS

30. aprīlis. ASV. Braucot pa Misisipi upi, pēkšņi eksplodēja tvaikonis „Sultana”. Piesārņojums nebija liels, taču avārija prasīja ap 2000 cilvēku dzīvību. Precīzs skaits nav zināms, jo nebija sastādīts pasažieru saraksts.

11. augusts. Tankkuģis „Solar I”, kas veda 150 000 tonnu mazuta, nogrima pie Guimaras. Noplūde skāra 220 km krasta līnijas.■

No LJA studenta Pētera Strautiņa referāta „Pēdējās desmitgades lielākās kuģu katastrofas”

Kas notika „Ķegumam”?

2008. gada 16. maijā Latvijas karoga kuģis „Ķegums” uzsēdās uz sēkļa Norvēģijas teritoriālajos ūdeņos. Negadījumā cilvēki necieta un vides piesārņojums netika konstatēts, tomēr saskaņā ar LR MK noteikumiem par jūras negadījumu izmeklēšanas kārtību negadījums tika klasificēts kā smags, jo kuģis guva nopietnus bojājumus. Negadījuma izmeklēšanu veica Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļa (JA AIN).

UZZIŅAI

Kuģa labā borta dubultdibena apšuvums bojāts no 43. līdz 143. brangai 264 m² platībā. Apšuvums vairākās vietās ieliekts, tajā daudzviet radušies dažāda lieluma caurumi.

„Ķegums” ar kravu loča pavadībā bija ceļā no Norvēģijas ostas Sunndalsoras uz Vācijas ostu Rostoku. Pēc iziešanas no Sunndalsoras ostas kuģis tika vadīts autopilota režīmā pēc kapteiņa rīkojumiem un loča rekomendācijām. Pulksten 12:00 navigācijas sardzi pieņēma kapteiņa otrais palīgs. Ap pulksten 15, tuvojoties Kristiansundas loču stacijai, locis pēc jautājuma saskaņošanas ar kapteini kuģi atstāja.

„Ķegums” turpināja ceļu autopilota režīmā, kuģa ātrums tika palielināts līdz 12 mezgliem.

Pulksten 15:08 kapteinis pa rāciju saņēma loča brīdinājumu nekavējoties mainīt kuģa kursu pa kreisi. Kapteinis pārgāja uz manuālo kuģa vadības režīmu, taču pagrieziena tika izdarīts ar nokavēšanos, un ap plkst. 15:10 kuģis pilnā gaitā uzskrēja sēklim ar labo bortu (4. balasta tanka rajonā). Kuģim radās 10° sānsvere uz kreiso bortu. Mēģinājums nocelt kuģi no sēkļa pašu spēkiem beidzās neveiksmīgi.

16:00 piebrauca „Det Norske Veritas” glābšanas kuģis, ap pulksten 16:38 „Ķegums” bija sekmīgi novilkts no sēkļa un devās uz Kristiansundas ostu, kur policijas darbinieki veica alkohola testu kapteinim un otrajam palīgam. Testa rezultāti bija negatīvi.

Nākamajās dienās tika veikts kuģa korpasa zemūdens daļas lielāko bojājumu remonts, un kuģis saņēma atļauju vienreizējam pārgājienam uz kuģu remonta rūpnīcu Tallinā.

UZZIŅAI

Izmeklēšanas laikā tika konstatēts, ka uz „Ķeguma” pienācīgi nebija organizēts navigācijas sardzes dienests, pavirši tika pildītas ISM prasības attiecībā uz reisa plānošanu. Šajā reisā reisa plāna dati elektroniskajā versijā GPS Simrad GN 33 sistēmā bija aktivēti tikai no Kristiansundas loču stacijas, taču līdz tai kuģis neaizgāja.

UN ATKAL CILVĒKA FAKTORS

Ja kuģa brauciena plāns būtu sastādīts atbilstoši „Riga Shipping Ltd.” kompānijas prasībām, tad katrā kuģa kursa maiņas punktā iedarbotos GPS sistēmas audiosignāls, kurš atgādinātu sardzes stūrmānim un arī kapteinim, ka kuģa kurss ir steidzami jāmaina.

No Sunndalsoras ostas līdz loču stacijai, kuģojot pēc loča rekomendācijām, kuģis navigācijai bīstamos apstākļos tika vadīts autopilota režīmā. Atbilstoši labai jūras praksei un ISM prasībām šādās vietās kuģis ir jāvada manuālajā vadības režīmā, taču tas netika darīts. Ne kapteinis, ne sardzes stūrmānis nekontrolēja kuģa atrašanās vietu.

Locis pēc vienošanās ar kapteini kuģi atstāja 3–4 jūras jūdzes pirms oficiālās loču nodošanas vietas – Kristiansundas loču stacijas. Kamēr sardzes stūrmānis no tiltiņa devās pavadīt loci uz kuteri, kuģa vadība tika atstāta bez uzraudzības. Pēc kravas dokumentu saņemšanas no loču kutera kuģa kapteinis koncentrēja uzmanību uz kravas dokumentu saturu. Šāda rīcība bija pilnīgi nepamatota, jo pat tad, ja kapteinis būtu atradis būtiskas kļūdas kravas dokumentos, tās izlabot pēc kuģa iziešanas jūrā vairs nebija iespējams. Tāpēc šo dokumentu pārbaudi varēja atlikt uz vēlāku laiku, kad kuģis būtu izgājis atklātā jūrā un pietiekami attālinājies no navigācijai bīstamām vietām.

Pēc sardzes stūrmaņa atgriešanās uz tiltiņa kapteinis nedeva viņam konkrētu rīkojumu nekavējoties pārbaudīt kuģa atrašanās vietu un laikus veikt pagriezienu, kaut gan kapteiņa otram palīgam bija ļoti minimāla navigācijas



UZZIŅAI

Jūras negadījuma izmeklēšanas mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana un līdzīgu negadījumu novēršana nākotnē, nevis kriminālās vai materiālās atbildības noteikšana negadījumā iesaistītajām personām.

sardzes virsnieka pieredze – mazāk par diviem mēnešiem. Pēc loča pavadīšanas sardzes stūrmanis devās pie stūrmaņa galda, kur veica ierakstus kuģa žurnālā. Neraugoties uz to, ka kapteinis atradās uz tiltiņa, sardzes stūrmaņa primārais pienākums, pildot navigācijas sardzi, bija nekavējoties un bez atgādinājuma kontrolēt kuģa atrašanās vietu.

Viens no negadījuma sekundārajiem cēloņiem bija loča nepamatota priekšlaicīga aiziešana no kuģa. Neaizvadījis kuģi līdz loču stacijai, locis to atstāja navigācijai bīstamos apstākļos, kad līdz pagriezienu vietai palika mazāk par vienu jūras jūdzi, neatgādinot kapteinim par nākamā pagriezienu nepieciešamību.

Kravas dokumenti uz kuģa pēc tā iekraušanas Sunndalsoras ostā tika nogādāti ar loču kuteri. Pēc loča uzņemšanas kuteris otrreiz atgriezās pie „Ķeguma”, jo tā kapteinis bija aizmirsis nodot kravas dokumentus. Loču kuterā atgriešanās un kavēšanās pie „Ķeguma” borta paildzināja kuģa kustību pa iepriekšējo kursu un novērsa kapteiņa uzmanību no gaidāmā pagriezienu. Šāds kravas dokumentu nogādes veids uz kuģi ir pretrunā ar labu jūras praksi, jo kuģis tajā brīdī atradās sarežģītos navigācijas apstākļos.■

Latvijas Stividorkompāniju asociācija

Dibināta 1997. gadā. Apvieno četrpadsmit Rīgas brīvostas un vienu Ventspils brīvostas kompāniju.

LSA kopā ar vēl deviņām tranzīta biznesā iesaistītajām asociācijām veido Sadarbības padomi, lai veicinātu Latvijas ostu un tranzītbiznesa attīstību un kalpotu par instrumentu dialogam ar Latvijas Ostu padomi, Ministru kabinetu, Saeimu, Satiksmes ministriju, Finanšu ministriju, ostu pārvaldēm un citām institūcijām.

BRĪVĪBAS IELA 85, 4. STĀVS, RĪGA, LV-1001

TĀLR.: 67315564; 29238556, E-MAIL: PAPANS@NAVIGATOR.LV

„Mona Lisa” uz sēkļa

2008. gada 4. maijā pulksten 7.22 Irbes šaurumā uz sēkļa uzsēdās Bahamu karoga pasažieru kuģis „Mona Lisa”, uz kura atradās 984 cilvēki. Kuģi no sēkļa novilkt izdevās tikai 7. maijā.

Uz notikuma vietu devās Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta (JS KAD) kuģi „Kristaps” un „Gaisma”, kā arī Jūras spēku kuģi „Varonis” un „Virsaitis”, tika izsludināta gatavība Gaisa spēkiem, Rīgā sasauca MRCC komiteju turpmākās rīcības koordinēšanai.

Uz kuģi ar helikopteru izlidoja aizsardzības ministrs Vinets Veldre, Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors kapteinis Ēriks Umbraško, JS KAD Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra koordinators virsleitnants Andris Skribis un koordinatora palīgs bocmanis Jānis Bārtuls.

Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta direktors kapteinis Ēriks Umbraško: – Ieradāties uz kuģa, nofotografējām kuģa žurnālu un kartes. Vēlējāmies noskaidrot, kā negadījums noticis, taču atbildi nesaņēmām. Palīgā bija ieradušies Ventspils ostas velkoņi, un pēc līgumu parakstīšanas tika uzsākti glābšanas darbi. Glābšanas darbu vadīšanā piedalījās kuģa kapteinis, komandas kapteinis un kuģa īpašnieka pārstāvis, kurš arī bija piedalījies braucienā. Tika izstrādāti un izmēģināti vairāki varianti „Mona Lisa” nocelšanai no sēkļa, taču 32 stundu laikā kuģi izdevās tikai izkustināt. Mēģināja atsūknēt kuģa balastu, bet tas bija ilgstošs un grūts process. Degvielu atsūknēt vispār nebija iespējams, to pārsūknēja uz augšējiem tankiem, lai kuģa korpasa bojājumu gadījumā nerastos piesārņojums.

5. maija pēcpusdienā tika pieņemts lēmums evakuēt „Mona Lisa” pasažierus, jo bija saņemts paziņojums par gaidāmo vēja pastiprināšanos. Pasažieru evakuāciju veica un cilvēkus veiksmīgi krastā nogādāja Jūras spēku kuģi „Varonis” un „Virsaitis”.

5. maijā uz „Mona Lisa” ieradās Latvijas Jūras administrācijas vecākais avāriju izmeklētājs kapteinis Staņislavs Čakšs. Izmeklētājs





iepazinās ar avārijas apstākļiem, intervēja negadījumā iesaistītos jūrniekus, kā arī veica kuģa dokumentu pārbaudi.

Sākotnējā izmeklēšana liecināja, ka negadījuma brīdī uz kuģa komandtiltiņa sardzē atradās kapteiņa vecākais palīgs – pieredzējis 52 gadus vecs jūrnieks, kuram gan tas bija pirmais brauciens uz „Mona Lisa”. Negadījums notika, kad kuģim vajadzēja ieiet Irbes šaurumā pa ziemeļrietumu kuģu ceļu, atstājot Irbes bāku aiz labā borta. Taču sardzes stūrmanis pieļāva rupju kļūdu, manevru izdarot pārāk agri. Šīs kļūdas dēļ kuģis gāja paralēli kuģu ceļam, atstājot Irbes bāku aiz kreisā borta, tātad tieši uz Mihailova sēkli. Sardzes stūrmanis nespēja paskaidrot, kāpēc pieļauta tik rupja navigācijas kļūda.

Izmeklēšanas laikā S. Čakšs sazinājās ar „Mona Lisa” karogvalsts Bahamu Jūras administrāciju, un, kad kuģis ieradās Ventspilī, darbu sāka Bahamu Jūras administrācijas nolīgtais pārstāvis. Ventspilī no kuģa tika izņemts VDR (*melnā kaste*) cietais disks, ko nosūtīja

uz Lielbritānijas jūras negadījumu izmeklēšanas iestādi, kuras speciālisti mēģināja nolasīt informāciju no diska. Taču izrādījās, ka diskā ierakstu nebija. Visticamāk, ka tas bija noticis kuģa apkalpes nolaidības dēļ.

Jau sākotnējie izmeklēšanas secinājumi par avārijas iemesliem ļāva saskatīt nolaidību navigācijas sardzē, ISM prasību nepietiekamu pildīšanu, kā arī kapteiņa nepamatotu palāvību uz stūrmani, kuram tas bija pirmais reiss šajā maršrutā un arī pirmais reiss uz „Mona Lisa”.

7. maijā pulksten 15.15 „Mona Lisa” beidzot tika novilkta no sēkļa. Glābšanas operācijā bija iesaistītas specializētās glābšanas kompānijas, kā arī trīs velkoņi no Ventspils ostas. Kuģa novilkšanu no sēkļa konsultantu uzraudzībā vadīja „Mona Lisa” kapteinis.

Visu glābšanas darbu gaitu uz kuģa kontrolēja Latvijas Jūras administrācijas un JS Krasta apsardzes dienesta pārstāvji, drošību operācijas rajonā nodrošināja JS Krasta apsardzes kuģis „Gaismā”.

Pēc noņemšanas no sēkļa „Mona Lisa” devās uz Ventspils ostu.

Uz kuģa ieradās Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs, vecākie kuģu kontroles inspektori Juris Ozoliņš, Igors Lapšins, Raitis Mūrnieks un inspektori Guntis Mūrnieks un Armands Andersons, lai veiktu ostas valsts pārbaudi. Pārbaudes laikā tika konstatēti vairāki trūkumi, galvenokārt tie bija saistīti ar kuģa uzturēšanu kārtībā. Kuģa komandai tika uzdots minētos trūkumus novērst līdz iziešanai jūrā.

8. maijā ūdenslīdēji veica kuģa korpusa apsekošanu, kuras laikā nopietni bojājumi netika atrasti. JA inspektori vēlreiz pārbaudīja kuģi un konstatēja, ka iepriekšējā dienā norādītie trūkumi ir novērsti. Līdz ar to no kuģošanas drošības viedokļa vairs nebija iemesla kuģi aizturēt ostā, un „Mona Lisa” saņēma atļauju pārbraucienam uz Vāciju.

MAKSA PAR KĻŪDU

Tika veikti aprēķini par Latvijas valsts institūciju un valsts uzņēmumu izdevumiem kuģa novilkšanai no sēkļa, kā arī pasažieru evakuācijai un transportēšanai. Apkopojot visus izdevumus, avarējušā kuģa „Mona Lisa” glābšanas darbi valstij izmaksāja 135 000 latu.

Ministru prezidents Ivars Godmanis no ASV apdrošināšanas kompānijas saņēma starptautiski atzītu garantijas vēstuli, kurā bija norādīts, ka kompānija apņemas segt izdevumus 200 000 eiro (140 000 latu) apmērā par kuģa „Mona Lisa” glābšanā iztērētajiem valsts līdzekļiem, līdz ar to kuģa arests tika atsaukts. Fiziski gan nauda vēl netika ieskaitīta, jo apdrošinātājiem radās papildu jautājumi par kuģa glābšanas izmaksām. Apdrošinātāji interesējušies, kāpēc kuģa novilkšana no sēkļa izmaksājusi tieši tādu summu, kāda viņiem pieprasīta, jo kā piemērs minētas šādas izmaksas Vācijā, kur kuģa novilkšana no sēkļa izmaksājot četras reizes lētāk. Kuģa „Mona Lisa” glābšanas operācijā iztērēto naudu Latvija no apdrošinātājiem saņēma vien 2008. gada rudenī. ■

UZZIŅAI

Kruīza kuģis par aptuveni 700 metriem bija novirzījies no jūras ceļa. Vietā, kur tas bija uzskrējis uz sēkļa, dziļums ir tikai pieci līdz septiņi metri, kas ir mazāk nekā kuģa iegrime. „Mona Lisa” garums ir 201 metrs, platums – 27 metri, iegrime – 8,7 metri. Kuģis būvēts Skotijas pilsētā Glāzgovā pirms aptuveni 50 gadiem un sver aptuveni 29 000 tonnu. Pēc aizsardzības ministra Vineta Veldres rīcībā esošās informācijas, šis kuģa vēsturē bija jau deviņais incidents.

Pabeigta izmeklēšana par divu matrožu bojāeju uz kuģa „Sava Lake”

2008. gada 18. janvārī uz Latvijas karoga kuģa „Sava Lake” bojā gāja divi matroži.

Sadarbojoties Lielbritānijas Jūras avāriju izmeklēšanas birojam un Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļai, ir pabeigta nelaimes gadījuma izmeklēšana.

Kad 2008. gada 18. janvārī kuģis „Sava Lake” tuvojās Duvras šaurumam, atklājās, ka pazuduši divi apkalpes locekļi. Pārmeklējot kuģi, abi matroži kuģa priekšgala pieliekamajā telpā pie ieejas kāpnēm tika atrasti miruši. Izmeklēšanā noskaidrots, ka 14. un 15. janvārī Dānijas ostās Kopenhāgenā un Horsensā kuģī „Sava Lake” iekrāva metāla skaidu (virpošanas atgriezumī) kravu, lai to nogādātu Portugāles ostā Leišoišā. Pirms iekraušanas kuģa kapteinis bija saņēmis pretrunīgu informāciju par kravas īpašībām un tās bīstamības klasifikāciju. Lai gan kapteinis nebija pārliecināts, vai krava nav bīstama cilvēku dzīvībai, viņš deva piekrišanu tās iekraušanai. Krava tika klasificēta kā Starptautiskā jūras bīstamo kravu kodeksa (IMDG – *International Maritime Dangerous Goods code*) 4.2. klases materiāls – metāla virpošanas atgriezumī, kam piemīt pašsakaršanas īpašības, kā rezultātā kravas tilpnē samazinās skābekļa daudzums. Konkrētajā gadījumā kravas tilpnē skābekļa daudzums bija 6%. Atbilstoši kuģa bīstamo kravu pārvadāšanas sertifikātam „Sava Lake” nebija tiesīgs pārvadāt šādu kravu. Ventilācijas sistēma, kas no kravas telpas iet caur kuģa priekšgala pieliekamo telpu, nebija hermētiska, tāpēc gaiss ar samazināto skābekļa daudzumu ieplūda pieliekamajā telpā. Apkalpe neuzskatīja kuģa priekšgala telpu par bīstamu, tādēļ nekādi drošības pasākumi pirms ieiešanas tajā netika veikti. Abi matroži, iegājuši telpā ar samazināto skābekļa daudzumu, aizgāja bojā nosmokot. Iemesls, kādēļ matroži apmeklēja kuģa priekšgala pieliekamo telpu, nebrīdinot par to kuģa vecākos virsniekus, netika noskaidrots.

Negadījuma izmeklēšanas laikā atklājās, ka metāla virpošanas un urbšanas pārpalikumu skaidas vai atgriezumī, kuri var pašsakarst, tiek pārvadāti starp Eiropas ostām, izmantojot visdažādākos nosaukumus, izņemot pareizos atbilstoši BCSN (*Bulk Cargo Ships name*), un bez kravas nosūtītāja uzliktajām BC kodeksa (*Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes*) prasībām. „Sava

Lake" kravas pareizais nosaukums nebija lietots ne kuģa konosamentā (*Bill of Lading*), ne arī citos ar kravu saistītos dokumentos. Oficiālā informācija par kravu nebija pietiekama, lai kuģa kapteinis, operatori, kravas aģenti vai termināla operatori pilnībā apzinātos kravas bīstamību. Termināla operatori katrā no iekraušanas ostām neidentificēja šo kravu kā bīstamu un neievēroja nekādas īpašas procedūras kravas apstrādē, kā to prasa BC kodekss.

SECINĀJUMI

1. Kuģa kapteinis, nebūdams pārliecināts par savas rīcības pareizību, tomēr nolēma iekraut kravu, lai gan varēja no tās atteikties un vērsties pēc padoma pie kravas nosūtītājiem vai kuģa operatoriem.

2. Slēgtām telpām, arī kuģa priekšgala pieliekamajai telpai, kas no parastās kuģa darba telpas pēc bīstamās kravas iekraušanas pārtapa par slēgtu telpu, vajadzēja būt identificētām un kuģa apkalpei vajadzēja būt iepazīstinātai ar šādu telpu apmeklēšanas kārtību.

3. Negadījumā varēja iet bojā arī citi apkalpes locekļi – tie, kuri atrada abus mirušos matrožus.

Jūras negadījumu izmeklēšanas mērķis un uzdevums nav kriminālas vai materiālas atbildības noteikšana negadījumā iesaistītajām personām, bet gan informācijas apkopošana, analizēšana un rekomendāciju sagatavošana, lai novērstu līdzīgus negadījumus nākotnē un uzlabotu kuģošanas drošību. Veicot uz „Sava Lake” notikušā sevišķi smagā negadījuma izmeklēšanu, tika sagatavotas drošības rekomendācijas un par tām izplatīts paziņojums jūrniecības nozares iestādēm un organizācijām. Papildus izdotas rekomendācijas „Sava Lake” operatoriem, kurās norādīta nepieciešamība pilnveidot kuģa kravas tilpnes ventilācijas sistēmu, uzlabot informācijas apriti par kravu pārvadājumu ierobežojumiem atbilstoši bīstamo kravu pārvadājumu sertifikātiem, kā arī uzlabot kompānijas procedūras, kas saistītas ar slēgtu telpu (telpa ar bīstamu atmosfēru) identifikāciju uz kuģa un šādu telpu apmeklēšanu. Rekomendācijas tika sagatavotas arī noteiktām jūrniecības un tirdzniecības asociācijām, lai nodrošinātu bīstamo vai potenciāli bīstamo kravu pienācīgu identifikāciju un aprakstu kravas dokumentos.■

„Beverīnas” traģēdija

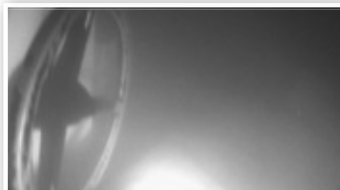
2008. gada 2. decembra vakarā Baltijas jūrā pie Liepājas, trīs jūdzes no krasta, neskaidros apstākļos nogrima zvejas kuģis „Beverīna”. Latvijas Jūras administrācija savas kompetences robežās pārbauda zvejas kuģa „Beverīna” nogrimšanas apstākļus. Liepājas pilsētas un rajona Policijas pārvaldē sākts kriminālprocess par zvejas kuģa „Beverīna” nogrimšanu. Kriminālprocess sākts pēc Krimināllikuma 257. panta 2. daļas – par dzelzceļa, ūdens un gaisa transporta kustības drošības un ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu, ja tas izraisījis katastrofu, avāriju vai citas smagas sekas.

TRAGISKO NOTIKUMU GAITA. KRASTA APSARDZES DIENESTA (KAD) INFORMĀCIJA

2008. gada 2. decembrī plkst. 16:40 Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MMRC) saņēma informāciju no Liepājas ostas Kuģu satiksmes dienesta, ka zvejas kuģim „Beverīna” pārstājis darboties galvenais dzinējs.



Pēc sakaru nodibināšanas ar kuģi tika saņemta informācija, ka situācija uz kuģa tiek kontrolēta un palīdzība nav nepieciešama. Zvejas kuģim „Beverīna” palīgā tika izsaukts otrs zvejas kuģis „Gints”, kas notikuma vietā ieradās plkst.18:03 un sāka kuģa „Beverīna” vilkšanu uz Liepājas ostu.



Plkst. 18:24 MMRC deva rīkojumu Jūras spēku kuģim „Virsaitis”, kas atradās jūrā, doties uz notikuma vietu, lai nodrošinātu avarējušā zvejas kuģa vilkšanas darbus un nepieciešamības gadījumā sniegtu palīdzību.



Plkst. 20:55 avarējušā zvejas kuģa „Beverīna” vilkšana tika pārtraukta laika apstākļu pasliktināšanās un zvejas kuģa „Gints” tehnisko problēmu dēļ. Vēja ātrums rajonā bija pastiprinājies līdz 20 metriem sekundē un viļņu augstums sasniedza trīs metrus.

„Beverīna” jūras dzelmē.

Plkst. 21:50 „Virsaitis” pietuvojās zvejas kuģim „Beverīna”, lai sniegtu palīdzību, jo kuģis dreifēja krasta virzienā un tam bija applūdusi mašīntelpa. Šīs operācijas laikā ar zvejas kuģi „Beverīna” pārtrūka radiosakari, jo uz kuģa pārstāja funkcionēt energoapgāde.



„Beverīna” Liepājas ostā.

Plkst. 22:05 zvejas kuģis „Beverīna” apgāzās un strauji nogrima.

No „Virsaiša” tūlīt tika nomesti glābšanas riņķi un glābšanas plosti, sākās cilvēku meklēšana. Glābšanas operācijā nekavējoties tika iesaistītas papildu vienības – Valsts robežsardzes patruļkuģis „Tiira” un Zviedrijas Krasta apsardzes glābšanas helikopters.



JA hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls” avārijas vietā.

PAR KO LIECINA „BEVERĪNAS” SARUNU IERAKSTI AR OSTU UN CITIEM KUĢIEM?

Plkst. 16:13 „Beverīna” izsauca Liepājas ostas Kuģu satiksmes dienestu (KSD), lai paziņotu, ka sabojājies kuģa dzinējs. Neilgi pēc tam zvejas kuģis „Gints” informēja KSD, ka atrodas netālu no „Beverīnas” un mēģinās to vilkt līdz ostai. KSD par notikušo informēja Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta Jūras glābšanas koordinācijas centru (MRCC), kas sazinājās ar „Beverīnu” un uzturēja sakarus, kamēr kuģis tika vilkts tuvāk ostai. „Beverīna” vairākkārt apliecināja, ka viss „tiek kontrolēts”.

Visu laiku, kamēr kuģis tika vilkts uz ostu, arī tad, kad tas atradās ostas pievārtē, ne brīdi netika runāts par nepieciešamību glābt cilvēkus. Ja MRCC saņemtu informāciju par to, ka apdraudēti cilvēki, nekavējoties tiktu sasaukta

MRCC komiteja, kurā ir Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta, Katastrofu medicīnas centra, Latvijas Jūras administrācijas, kā arī citu Aizsardzības, Iekšlietu un Vides ministriju pakļautībā esošo struktūru speciālisti, un būtu veikti visi iespējamie pasākumi cilvēku evakuācijai. Taču runa bija tikai par kuģa vilkšanu, jo tam bija bojāts dzinējs. Minēto struktūru speciālisti par notikušo tika informēti tikai tad, kad kuģis jau bija nogrimis.

Plkst. 20:00 „Beverīna” ziņo KSD, ka ir pietuvojusies, taču „Gints” baidās vilkt par sevi lielāko un smagāko „Beverīnu” ostā – vēja stiprums ir ievērojami pieaudzis, turklāt arī „Beverīnas” stūres iekārta, šķiet, ir bojāta. KSD atbild, ka tādā gadījumā ostā ieiet nevar – kuģi tur ielaisti netiks. Turklāt ostai nav piemērota velkoņa, kas varētu turpināt „Beverīnas” vilkšanu. „Ginta” kapteinis ziņo, ka turēs kuģus ar priekšgalu pret vilni un mēģinās sagaidīt rītu. Tiek apspriesta iespēja iesaistīt kādu citu „Baltika” tipa kuģi, kas varētu pavilkt „Beverīnu”.

Jūras Spēku kuģis „Virsaitis”, kurš tajā laikā atradās mācībās, tiek nosūtīts uz notikuma vietu – lai koordinētu situāciju un nepieciešamības gadījumā palīdzētu vilkt „Beverīnu”. 21:43 „Beverīna” ziņo, ka kuģa klāja pakaļējo daļu sāk applūdināt ūdens, un jautā, vai nav iespējams evakuēt komandu, jo cilvēki ir noguruši. KSD atbild, ka informēs atbildīgās instances, lai šo jautājumu atrisinātu. Joprojām netiek runāts par to, ka cilvēki uz kuģa būtu apdraudēti.

21:48 „Beverīna” vienojas ar „Virsaiti”, ka tas pados vilkšanas tauvu. „Virsaitis” sāk manevru, lai pietuvotos „Beverīnai”. 21:54 „Beverīna” ziņo „Virsaitim”, ka ir gatava pieņemt vilkšanas tauvu. 22:00 „Virsaitis” paziņo ostai, ka uz „Beverīnas” pazudusi gaisma, vairs nav arī sakaru, osta atbild, ka vairs neredzot „Beverīnu” radara ekrānā.

Vēl pēc minūtes „Virsaitis” paziņo, ka ieraudzījis kuģi, kurš apgāzies un nogrimis. „Virsaitis” uzsāk cilvēku meklēšanu. Meklēšanas darbos iesaistās arī kuģis „Tiira” un helikopters no Gotlandes (Zviedrija) MRCC. Meklēšanas darbi tiek pārtraukti pulksten 03:00 un atsākti nākamajā rītā, taču bez rezultātiem.

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA UZSĀK IZMEKLĒŠANU

2008. gada 3. decembrī Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļa (JA AIN) uzsāka jūras negadījuma izmeklēšanu par kuģa „Beverīna” bojāeju un tā apkalpes pazušanu bez vēsts.

Kuģa bojāeja speciālistiem šķita neizprotama, jo „Baltika” tipa kuģi, tādi kā „Beverīna”, ir ļoti stabili, un, kaut gan vēja stiprums avārijas brīdī pārsniedza 18 metrus sekundē, traģēdijas tuvošanos neviens nenojauta, arī kuģa apkalpe ne.

Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš noraidīja kuģa „Beverīna” īpašnieka Igora Fiksa paustos pārmēģinājumus, ka notikušajā

tragēdijā ir saskatāma arī glābšanas dienestu vaina, jo dienesti, pēc kuģa īpašnieka domām, nav pietiekami profesionāli šādu glābšanas darbu veikšanai. A. Zeltiņš: „Par tragēdiju ir izskanējuši visdažādākie izteikumi un informācija, kurā manāmas dažādas dīvainības. Tāpēc viss tiks pārbaudīts. Daudzas lietas tiek ierakstītas kapteiņa dienestā, Meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrā, kā arī avāriju kanālos. Glābšanas dienesta darbība nelaimes brīdī bija pietiekami profesionāla. Jūrnieki ir atteikušies no glābšanas, un tas ir dīvaini.” Kā atzīmēja Zeltiņš, pieredze liecina, ka kuģis var nogrimt ļoti ātri, tas attiecas arī uz ļoti lieliem kuģiem. Jūrnieki atteicās no glābšanas. Teorētiski glābēji var pieņemt lēmumu par cilvēku piespiedu glābšanu, bet pamatā par cilvēku glābšanu ir atbildīgs kuģa kapteinis. Cilvēku glābšana nelaimē nav saistāma ar samaksu, savukārt kuģa vai kuģa kravas glābšana ir komercpasākums, nevienai valstij nav pienākums glābt kuģi vai kravu.

Ja kuģi nolemts nodot sagriešanai, tam ir jābūt tehniskā kārtībā, kuģim jābūt reāli zvejojošam, arī jābūt noteiktam skaitam zvejas dienu. Sagriešana nenozīmē, ka kuģis ir nederīgs zvejošanai. No tehniskās uzraudzības puses Jūras administrācija nedala, vai kuģis varētu tikt sagriezts lūžņos vai ne.

ATKĀPE

„Kurzemes Vārda” žurnālists Pēteris Jaunzems pēc avārijas rakstīja: „Par to, ka ne viss pašlaik ir apzināts, liecina arī tas, ka vakar dienas gaitā neizdevās sazināties ar nogrimušā kuģa īpašnieku Igoru Fiksu. Viņa mobilais telefons nebija izslēgts, taču klusēja. Tādēļ nebija iespējams uzzināt, cik īsti cilvēku bija „Beverīnas” komandā – seši, pieci vai pat četri, jo to zinot pasacīt tikai īpašnieks. Tiekoties ar zvejniekiem, izdevās uzzināt, ka „Beverīna” ir viens no visvecākajiem „Baltijas” tipa zvejas kuģiem. Tomēr tam bijis nomainīts gan galvenais dzinējs, gan trīs palīgdzinēji. Tādēļ „Beverīna” turpinājusi strādāt un devusies zvejojot pat pie Āfrikas krastiem. „Mēs gan neticējām, ka tā izturēs šo tālo reisu, taču kuģis atgriezās, un viss bija kārtībā,” teica kāds no jūrā gājējiem, apšaubot, vai kapitālās pārbūves, kas paveiktas uz kuģa, ir pamatotas ar nepieciešamajiem aprēķiniem.[..]

UZZIŅAI

Nogrimušais zvejas kuģis „Beverīna”, vērtējot no Latvijas Jūras administrācijas kompetences viedokļa, bija tehniskā kārtībā. Katram kuģim reizi piecos gados notiek dokošana, kad tiek veikta visa kuģa pārbaude, ir ikgadējās apskates uz ūdens, kā arī starp divām dokošanām ir jābūt kuģa starpapskatei dokā. Kuģim „Beverīna” 2007. februārī tika veikts kapitālais remonts, bet drīzumā – no šā gada 25. oktobra līdz nākamā gada 25. janvārim – kuģis bija jāuzvelk dokā tehniskajai apskatei.

UZZIŅAI

Latvijā reģistrēti 146 zvejas kuģi, no tiem 56 ir „Baltika” tipa jeb tādi paši kā „Beverīna”, deviņi ir okeāna tipa kuģi. Lielākā daļa no tiem ir bijušo zvejnieku kolhozu kuģi.

[..] Ostas pārvaldnieks Aivars Boja vakar teica, ka ir pārāk daudz nezināmo. Pārvaldniekam, kurš ir kapteinis ar lielu pieredzi, šķietot, ka glābēji izdarījuši, ko varēja. „Zvejnieki sākotnēji no palīdzības atteicās, bet, kad piekrita to saņemt, bija jau par vēlu,” viņš teica. Un piebilda, ka neticot, ka zvejniekiem nav bijušas glābšanas vestes, jo jāšaubās, vai kāds bez tām riskētu doties jūrā.[..]

[..] Un tomēr zvejnieki, runājot par sešu kolēģu bojāeju, uzdod tikai vienu jautājumu: kāpēc nav izdevies izglābt cilvēkus, kas bija glābšanas misijas pats galvenais uzdevums? Glābēji taču tika izsaukti laikus, arī viņu spēki nebija nekādi mazie – vairāki karakuģi, piedalījās pat helikopters no Zviedrijas. Tāpēc zvejnieki, ar kuriem esmu runājis, pauzē bažas, vai ir ticis izdarīts viss iespējamais? Vai tiešām nelaime nonākušie cilvēki, kā viens otrs to apgalvo, atteikušies no palīdzības un tos nebija iespējams izglābt?”

MEKLĒŠANU UZSĀK ŪDENSĻĪDĒJI

Arī tiem cilvēkus atrast neizdevās. Ūdenslīdēji izpētījuši kuģa korpusu cerībā atrast bojājumus, kas varēja būt „Beverīnas” nogrimšanas iemesls, tomēr tie netika konstatēti. To, ka apskatīta nogrimušā kuģa stūres māja un kopkājīte, apstiprināja arī Krasta apsardzes dienesta virsnieks kapteinleitnants Roberts Lakučs. Komisijas vadītājs Staņislavs Čakšs skaidroja, ka



veikto meklējumu galvenais mērķis bijis atrast cilvēkus. Liepājas ostas kapteinādnestā bija sapulcējušies zvejnieku piederīgie un tuvinieki, ar kuriem tikās zemūdens meklējumu vadītāji. Policija noskaidrojusi, kādi zvejnieki atradās uz kuģa.

Apkalpē bija kapteinis Sergejs Volkovs (1967.g.), Sergejs Naļimovs (1967.g.), Dainis Bagātais (1956.g.), Igors Gergeša (1963.g.), Igors Semjonovs (1957.g.) un Valerijs Gavriško (1961.g.).

KO ZVEJOJA „BEVERĪNA”

To, ka pati bojā gājušās „Beverīnas” atrašanās selgā 2008. gadā nav bijusi tik daudz saistīta ar zivju zveju, cik ar citām izdarībām, masu saziņas līdzekļiem teica Valsts vides dienesta Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes direktora vietnieks Felikss

Klagiņš. Viņš informēja, ka kuģis līdz aprīlim gājis jūrā un zvejojis mencas, bet pēc tam, kad konstatēts, ka zvejnieki ir pārkāpuši zvejas noteikumus, kuģis vairāk imitējis zveju, jo krastā vedis divdesmit kilogramu lielus brētliņu lomas. Patiesībā traleris izmantots, lai dzelmē vāktu metāllūžņus un arī no dzelmes izceltos vecos vara kabeļus. Direktora vietnieks neapgalvoja, ka savāktie lūžņi kaut kā varēja ietekmēt kuģa peldspēju, taču bija pārliecināts, ka „Beverīnas” un firmas „Baltic Fish” īpašnieks Igors Fikss imitēja



Ūdenslīdzīgi apseko nogrimušo zvejas kuģi „Beverīna”.

UZZIŅAI

Uzņēmums „Baltic Fish” 2008. gada oktobrī sodīts par nelikumīgu mencu zveju. Uz uzņēmumam piederošā kuģa „Ruta” vides inspektori atrada piecas tonnas mencu. Zivis tika slēptas aiz dubultsienas. 7. oktobrī VVD kuģa īpašniekam piemēroja 3000 latu naudas sodu un uz 30 dienām atņēma zvejošanas licenci. „Baltic Fish” apstrīdēja Valsts vides dienesta piemēroto naudas sodu par nelegāli nozvejotajām mencām.

zveju, taču īstenībā centās nopelnīt zvejas dienas, kas ir viens no kritērijiem, kas jāizpilda savu mūžu būtībā jau nokalpojušiem kuģiem, lai saņemtu Eiropas Savienības naudu, ko maksā par kuģa sagriešanu. Te jāpiebilst, ka atbalsts pienākas ne tikai kuģa īpašniekam, bet arī zvejniekiem, ja tie atsakās no savas profesijas. Tas ir viens no iemesliem, kāpēc viņi ir spiesti riskēt, liekot uz spēles pat dzīvību. „Viņš ir cilvēks, kura vārdiem nevar ticēt,” par I. Fiksu teica F. Klagiņš.

Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls” jau trešo reizi bija devies jūrā, kur zvejas tralera „Beverīna” nogrimšanas vietā turpināja pārbaudīt grunti, gan meklējot kādus pierādījumus par kuģa apkalpes likteni, gan cenšoties noskaidrot, vai tiešām uz kuģa atradās zvejnieku savākti metāllūžņi. Tagad speciālistiem, izmantojot īpašas ierīces, izdevies kaut ko atrast arī nogrimušā kuģa apkārtnē. Pēc vecākā avāriju izmeklēšanas inspektora Staņislava Čakša teiktā, meklējumi tikai apstiprinot aizdomas, ka tā vietā, lai tralētu zivis, zvejnieki nodarbojušies ar metāllūžņu vākšanu. Kravas nodalījumā bijis daudz

vara kabeļa ruļļu, kas nebija nostiprināti, tādēļ visi bija sagūlušī pie kuģa kreisā borta. Speciālisti uzskata, ka kravas noslīdēšana uz vienu pusi un līdzsvara zaudēšana varētu būt viens no „Beverīnas” nogrimšanas iemesliem. Tomēr, lai aina būtu pavisam skaidra, avārijas iemeslu izmeklētāji vēl centīsoties noskaidrot, vai kabeļi bija novietoti arī uz kuģa klāja un, ja tie tur atradās, kāds bija to apjoms. S. Čakšs vēlreiz apstiprinājis jau agrāk pausto atziņu, ka glābšanas plosts un vestes uz „Beverīnas” bija. Turklāt ir noskaidrots, ka plosts bijis nolaists ūdenī, taču apkalpe tajā nez kāpēc nav sakāpusi. Viņa teikto apstiprinājis arī Nacionālo bruņoto spēku Preses daļas virsnieks Normunds Stafeckis, kurš informēja, ka ūdenslīdēji pamanījuši pie kuģa reliņiem piesieto plostu tauvu.

OSTAS KAPTEIŅA VIEDOKLIS

Liepājas ostas kapteinis Eduards Raitis noraida baumas, ka 3. decembra vakarā osta bijusi slēgta un naktī nogrimušais zvejas kuģis „Beverīna” šā iemesla dēļ nav ticis ostā. „Stiprā vēja dēļ ostā bija ierobežota kuģu kustība, bet

UZZIŅAI

„Beverīnas” garums bija 25,45 metri, kuģi „Gints” un „Ruta” ir 27,10 metrus gari.



tas attiecās uz lielajiem kuģiem. Osta nekad nav slēgta kuģiem, kuri šādos apstākļos nevar palikt jūrā,” apgalvo E. Raits.

VĒLREIZ DZELMĒ

No 2009. gada 28. līdz 30. janvārim ūdenslīdzēji pēc vairāk nekā mēneša ilga pārtraukuma atkārtoti veica nogrimušā zvejas kuģa „Beverīna” vraka apsekošanu.

Šoreiz vienlaikus strādāja divas ūdenslīdzēju komandas: ar Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta kuģi „Kristiāns Dāls” vraka atrašanās vietā ieradās Jūras spēku flotiles ūdenslīdzēju komanda, savukārt „Beverīnas” īpašnieks Igors Fikss ar sev piederošo zvejas kuģi „Laimdota” turp nogādāja paša nolīgumus ūdenslīdzējus. Saskaņojot vraka apsekošanu, I. Fikss pavēstīja, ka esot uzsācis pats savu izmeklēšanu, jo uzskatot, ka Jūras spēku ūdenslīdzējiem viņš nevarot pilnībā uzticēties.

Vairākas reizes nolaižoties pie kuģa vraka, JS ūdenslīdzēji konstatēja, ka laika posmā kopš iepriekšējās nogrimušā kuģa apsekošanas „Beverīnu”, visticamāk, apciemojuši nelūgti viesi, par to liecināja tas, ka lūka, ko ūdenslīdzēji bija nostiprinājuši atvērtā stāvoklī, bija aizvērta, turklāt bija pazudis kuģa glābšanas plosts.

Turpinot meklēšanu, tika atrastas plosta atliekas. Pēc visa spriežot, nesankcionētie vraka apmeklētāji plostu bija atraisījuši un, nespējami to pilnībā atbrīvot, lielāko daļu nogriezuši. Plosta atliekas tika izceltas un sagatavotas nodošanai policijai, kas tika informēta par vraka nesankcionēto

BĒDĪGA STATISTIKA

- 20. gadsimta piecdesmitajos gados trīs kuģi nogrima, zvejojot Rīgas jūras līcī.
- 1966. gada 5. janvārī Ziemeļjūrā bāzes kuģa apkalpes acu priekšā nogrima zvejas kuģis „Tukums”, no 24 cilvēkiem izglābt izdevās tikai divus.
- Lielākais bojā gājušo skaits bija 1969. gada 13. martā, kad zvejas tralerim „Pāvilosta” Atlantijā uztriecās Panamas tankkuģis. Dzelme toreiz paņēma dzīvību 24 cilvēkiem.
- 1982. gada 6. janvārī iepretim Klaipēdai vētrā nogrima Liepājas zvejas kuģis „Tebra” ar sešiem vīriem.
- 1999. gada 4. decembrī pie Liepājas ostas Ziemeļu vārtu mola vētrā nogrima zvejas kuģis „Sniegs”. Par bojā gājušiem tiek uzskatīti visi seši apkalpes locekļi.
- 2004. gada 10. maija naktī Baltijas jūrā nogrima zvejas kuģis „Astrīda”. Par bojā gājušiem tiek uzskatīti seši apkalpes locekļi.

apmeklējumu. Darbības, kas tiek veiktas uz nogrimušu kuģu vrakiem Latvijas teritoriālajos ūdeņos, ir jāsaskaņo ar Latvijas Jūras administrāciju.

Latvijas hidrogrāfu projektētais kuģis „Kristiāns Dāls” „Beverīnas” bojāejas izmeklēšanas laikā gan vairākkārt kalpojis par bāzes kuģi ūdenslīdzekļiem, gan arī tā apkalpe apsekojusi nogrimušā kuģa apkārtni, izmantojot savā rīcībā esošo speciālo aparāturu. „Šie darbi būtiski neatšķiras

no mūsu ikdienas darba – jūras dziļuma mērījumiem, kur ir nepieciešama precizitāte un labas manevrēšanas spējas. Taču, nolaižot ūdenī un pēc tam uzņemot atpakaļ uz klāja cilvēkus, atbildība, protams, ir daudz lielāka, jo klūdās gadījumā cilvēki var gūt traumas,” skaidro „Kristiāna Dāla” stūrmanis Vasilijš Migačovs.

Izmeklēšana turpinās.■

Materiālā izmantota JA, KAD, „Kurzemes Vārda”, LETA, „Diena” informācija

Kailā dzīvība

Kad kaut kur pasaulē notiek nelaime – zemestrīce, plūdi, vētra vai karš – mēs, protams, pārdzīvojam. Tomēr pārdzīvojam kā malā stāvētāji. Un gluži neviļus pie sevis nedomājam: paldies Dievam, ka tas nav noticis ar mums vai mums tuviem cilvēkiem. Bet, kad nelaime nostājas jūsu durvju priekšā, tad rūgtais pārbaudījuma kauss ir jāizdzer sauss.

2008. gada 2. decembrī Latviju satricināja ziņa par „Beverīnas” traģēdiju. Bojā gāja seši jūrniecei, visi ģimenes cilvēki, kuri rūpējās par sev tuvajiem. Tuvinieku pirmā reakcija ir cilvēciski saprotama: kāpēc viņus neizglāba? Kas vainojams viņu bojāejā?

Kad 2001. gada 5. decembrī Ventspilī pie sava kuģa noslīka kapteinis Aivars Karnups, viņš arī mans brālēns, pirmā doma bija: kā tas var būt? Kāpēc neviens viņam nevarēja palīdzēt? Kā liktenis tā drīkstēja pasmieties par cilvēku, kurš jūrā bijis vairāk nekā krastā, kurš, nedomājams par savu dzīvību, bija izglābis vismaz trīs cilvēkus no drošas noslīkšanas? Viena tāda gadījuma aculieciniece biju es pati, kad Voleros iepretī Konteineru terminālam Daugavā slīka kāds puika, kurš makšķerēdams bija izkritis no laivas. Ne mirkli nedomādam, Aivars metās viņu glābt. Un izglāba.

Arī Aivaru centās glābt, tikai viņa aukstumā sastingušie pirksti nespēja satvert pamesto virves galu. Pēc tam es redzēju viņa komandas puisi, kuru



acīs bija izmisums un vainas apziņa. Patiesībā viņiem tā nevajadzēja justies, jo viņi bija izdarījuši visu, ko varēja. Tāds bija kapteiņa liktenis.

Un vai jūs varat iedomāties, kā jutās Jūras spēku kuģa „Virsaitis” komandieris Pauris, kurš stāstīja: „Tie, kas stāvēja pie prožektoriem, sāka kliegt, ka kaut kas mirgo. Izskatījās pēc glābšanas bojas, kas uzpeld, kad kuģis iegrimst noteiktā dziļumā. Jūrnieki pamanīja, ka no kuģa virs ūdens palikuši vairs tikai kādi piecdesmit centimetri. Nākamā komanda bija meklēt cilvēkus. Jūrnieki starp kastēm un tīkliem ieraudzīja vīrieti, kas māja ar roku un mēģināja noturēties virs ūdens. Tad cilvēks pazuda. Tā sajūta ir briesmīga. Tu redzi cilvēku uz ūdens un neko nevari izdarīt.”

Glābēji darīja visu, kas bija viņu spēkos, bet nespēja palīdzēt. Laikam jau tāds bija šo cilvēku liktenis.

Un tomēr gandrīz visi pret glābējiem bija netaisni. Presē tika uzdots jautājums: ko neizdarīja „Virsaitis”? Un nevienam pat prātā neienāca doma pajautāt: ko „Virsaitis” izdarīja? Un kā jūtas cilvēki, kuri steidzas palīgā, bet palīdzēt nespēj?

Šis būs kāds stāsts ar daļēji laimīgām beigām, jo pašam stāstītājam viss beidzās labi. Diemžēl diviem viņa kolēģiem stāsts ir ar pavisam citādu nobeigumu, jo viņi gāja bojā.

PLATUMS 30°26' N, GARUMS 151°02'E

Par 1994. gada nogalē un 1995. gada sākumā pārdzīvoto stāsta vecākais mehāniķis Aleksandrs Setaševs.

Nekas neliecināja par nelaimi. Bija normāla darba diena, ierasti darbi. Jākuģo gan visai „karstā” rajonā – pie Dienvidamerikas. Peru, Čīle – kā zināms, tur pirāti darbojas uz nebēdu. Bet darbs ir darbs. Un ikdienā par pirātiem nemaz nav laika domāt. Gluži tāpat kā par dabas stihijām un citām nelaimēm.

Divdesmit trīs gadus vecais Grieķijas kuģis, kas brauca ar Kipras karogu, pirms diviem gadiem bija kapitāli remontēts Laspalmasā, kuģa reģistrācijas dokumenti kārtoti Kubā. Kuģa apkalpe tika nokomplektēta no Latvijas un Lietuvas jūrniekiem. To darīja kompānija „Well”.

22. decembrī kuģis no japāņu zvejniekiem pieņēma garneļu kravu, Honolulū uzpildīja degvielu, tur izgāja arī nopietnu pārbaudi. Tā kā viss bija kārtībā, saldētājukuģi izlaida no ostas, un tas devās uz Limasolu.

Bija 22. decembris.

Bet viss sākās 26., 27. decembrī...

Aleksandrs Setaševs: – Divdesmit septiņus gadus jau biju gājis jūrā, bet tādu vētru vēl nekad nebiju piedzīvojis. Orkāns ārdījās pirms gaidāmās zemestrīces, vilnis bija ass un nesaprotami traks. Viens ciklons sekoja otram, katrs nākamais pārspēja iepriekšējo. Nometām apgriezienus. Viļņu augstums

pārsniedza desmit metrus. Naktī no 30. uz 31. decembrī sākās visstākā elle – kuģi lauza un mētāja, svaidīja pa viļņiem kā skaidu. Viss, kas notika, šķita nereāls. Jau no 27. decembra es faktiski negulēju, atrados mašīntelpā, jo baidījies, ka šādos laika apstākļos var notikt kāda nelaime.

31. decembrī 8.20 kļuva zināms, ka pirmajā tilpnē ieplūst un krājas ūdens. Kuģa dzinēji strādāja ar 100 apgriezieniem. Tas nozīmē, ka kuģim vajadzētu pārvietoties ar 10 līdz 12 mezglu ātrumu, bet viļņi bija tādi, ka kuģis tikpat kā stāvēja uz vietas – nevis dzinēji stāvēja, bet kuģis. Stāvoklis bija šausmīgs. Ūdens aizvien nāca klāt. Kad tas sāka ieplūst otrajā tilpnē, kur atradās krava, izslēdzām saldēšanas iekārtu.

Darbojās visi sūknī. Es neteiktu, ka tie būtu jauni, bet darbojās nevainojami. Joprojām nevarējām noteikt, no kurienes un cik daudz nāk ūdens.

Bija pienācis 1995. gads.

1., 2. un 3. janvārī joprojām turpinājās cīņa ar trakojošo okeānu, bet 4. janvārī 6.50 viss pa īstam tikai sākās.

Kapteinis mani izsauca un paziņoja, ka mūsu stāvoklis ir bēdīgs – kuģa priekšgals stipri saskvēries uz priekšu. Kapteinis visu laiku ziņoja kompānijai, kāda ir situācija. Kompānijas pārstāvis ieteica kuģa priekšgalā izgriezt caurumu un izsūknēt ūdeni. Es uzskatīju, ka to nedrīkst darīt, jo tad būs daudz lielāka iespēja aiziet uz grunti. Dzinēji darbojās. Līdz krastam bija 400 jūdžu. Normālos laika apstākļos un pilnā gaitā mūsu kuģis šo attālumu varētu veikt diennaktī. Bet laika apstākļi bija ārkārtēji un kuģis pildījās ar ūdeni. Tad nolēmām izmantot pēdējo iespēju – noņemt ugunsdzēsības sūkni un ar to izsūknēt ūdeni no tilpnēm. Sūknis bija smags – 300 kilogramu, noņemšanās ap to bija pamatīga – 8.30 sākām ņemt nost un tikai 13.00 varējām sūknēt ūdeni. Bet arī tas daudz nelīdzēja.

No labā borta mašīntelpā parādījās plaša – 91 milimetru plata un 2 metrus 15 centimetrus gara. Uzlikām stipro *plāksteri* un četras strubcinas.

Stāvoklis nekļuva labāks, gluži pretēji, tas ar katru mirkli pasliktinājās, tāpēc teicu kapteinim, ka jāraida SOS. Kapteinis šaubījās, vai kāds tādā laikā varēs atsteigties palīgā. Varēs vai ne – SOS jāraida. 7.20 kapteinis noraidīja signālu. Uz to atsaucās japāņu konteinerkuģis un divi japāņu glābšanas kuģi. Konteinerkuģis aprēķināja, ka var atnākt ap 16, bet glābēji bija tikko izgājuši



Aleksandrs Setaševs ar sievu.

no ostas. Viens atradās salīdzinoši tuvu, bet iet lēni, glābēji atrodas tālu, bet iet ātri. Taču nokavēt var kā viens, tā otri.

Bija skaidrs – jāgatavojas atstāt kuģi. Kapteinis ieteica nolaist glābšanas laivas, bet es iebildu, ka tādā laikā laivas samals miltos, tāpēc jau laikus vajag gatavot plostus, lai vēlāk nebūtu panikas.

13.00 kapteinis man pavēlēja apstādināt mašīnas. Visu izdarīju kā pienākas un sāku gatavot dokumentus. Mašīntelpā tad atradāmies vairs tikai divi – trešais mehāniķis un es. Pārējos jau bija aizsūtījis gatavoties evakuācijai – apģērbties un paņemt nepieciešamo.

16.55 pienāca konteinerkuģis. Kapteiņa vecākais palīgs komandēja un veica evakuācijas darbus. Divi glābšanas plosti bija nolaisti ūdenī, tos turējām uz galiem. Viļņu augstums sasniedza aptuveni 15 metrus. Vecākais matrozis pirmais gatavojās lēcienam. Plostu mētāja, kuģis šūpojās, viļņi trakoja, tāpēc nebija viegli notrāpīt īsto lēciena brīdi. Pirmais lēciens bija veiksmīgs, un arī pārējie izdevās, bet, lai viens cilvēks nokļūtu plostā, bija vajadzīgas piecas līdz astoņas minūtes. Kad tikai mēs divi ar kapteini bijām palikuši uz kuģa, kapteinis man lika lēkt tajā plostā, kurā būs arī viņš. Pēc likuma tā ir jābūt, bet manī iekšēji kaut kas pretojās, un es izlēmu – lekšu otrajā plostā. Redzu, ka kapteinis uztraucas, tāpēc es biju gatavs lēkt pēdējais. Tomēr uz kuģa pēdējais palika kapteinis. Es plostā biju trīspadsmitais...

Plostus sasējām aptuveni 20 līdz 25 metru attālumā, konteinerkuģis atradās kādus astoņsimt metrus no mums. Vējš mūsu plostus dzina uz kuģa pusi. Glābēji bija nolaiduši tīklus un tauvas, bet parādes traps bija nolaists līdz pusei, jo viļņu dēļ tālāk nevarēja. Pirmais plosts virzījās tuvāk kuģa centram, bet mūsu plostu nesa uz kuģa priekšgalu. Tad kāds pārgrieza tauvu, ar kuru abus plostus bijām sasējuši. Vēl šodien nezinu, kas to izdarīja, skaidri zinu tikai vienu – no mūsu plostā tas nebija. Mūs arvien straujāk nesa uz kuģa priekšgalu. Teicu zēniem, ka tagad mums, cik vien spējam, jāatgrūžas no kuģa, citādi viļņi padzīs zem kuģa priekšgala. Pa to laiku otrs plosts bija piepeldējies klāt kuģim, pirmie izglābtie jau atradās uz klāja. Elektromehāniķi vairākas reizes skaloja atpakaļ. Kapteinis un saldējamo iekārtu mehāniķis no plostā neizkāpa. Mūsu plostu par laimi aiznesa prom no kuģa, un arī kuģis nedaudz pagāja tālāk no mums. Tas atkal mums tuvojās ap divpadsmitiem, bet nevarēja nekā palīdzēt. Okeāns jo-projām trakoja. Plostu locīja kopā. Viens vilnis uzmet gaisā, bet otrs met atpakaļ bedrē. Plostā iekšā nāk ūdens, jāķer *bīdi*, lai to smeltu laukā. Visi bijām līdz padusēm ūdenī, kura temperatūra bija apmēram plus 18 grādi.

No rīta mūs apciemoja delfīni, pariņķoja ap plostu, paklīdzēja un nozuda. Mēģinājām iedarbināt rāciju, bet tā nedarbojās. Ap 10.00 virs mums pārlidoja līdmašīna. Šāvām raķetes, divas nenostādāja, tikai trešā nostādāja. Arī no trim dūmu svecēm nostādāja tikai viena. Pēc stundas atkal pietuvojās kuģis, bet nevarēja mums palīdzēt. Jūrnieki teica – piedodiet, mēs nevaram neko da-



rīt jūsu labā! Tā bija taisnība, jo šādos laika apstākļos praktiski nav iespējams palīdzēt. Viņi mums teica, ka tuvojas japāņu glābēji. Interesanti uzvedās kaijas, kas jau no ostas bija sekojušas mūsu kuģim. Tās visu laiku mēģināja iekļūt plostā, jo laikam jau sajuta upuru smaku. Kaiju dīvaino uzvedību bija pamanījuši arī jūrnieki uz kuģa, un, kad tie pataurēja, kaijas nedaudz norīma.

Kad atlidoja helikopters, mēs nedaudz uzelpojām – gan jau tagad viss būs kārtībā. Pirmajā reizē viņi paņēma piecus cilvēkus un solīja pēc stundas atgriezties pēc pārējiem. Pirmos mēs aizsūtījām jaunos un tos, kas bija visvairāk nosaluši. Helikopters atlidoja pēc pusotras stundas. Mēs ūdenī bijām pavadījuši divdesmit vienu stundu. Kapteiņa vecākais palīgs saļīma, kad mēģināja nostāties uz kājām, vienam otram ķermeņa temperatūra bija tikai kādi 34 grādi.

8. janvārī mēs bijām izglābti. Mūs rādīja Japānas televīzijā, intervēja un filmēja CNN un izmitināja viesnīcas luksus numuros. Nākamajā dienā pie mums ieradās apdrošinātāji un *Lloyd* komisija. Sākās izmeklēšana. Komisija neatrada kļūdas un atzina, ka bijām rīkojušies profesionāli.

– Jūs bijāt divdesmit septiņi apkalpes locekļi, un...

– Un izglābāties divdesmit pieci... Kapteinis un saldējamo iekārtu mehāniķis bija aizgājuši bojā. Vēl četras dienas glābēji viņus velti meklēja.

– Teicāt, ka pirmie no plostā tika izglābti jaunie un nosalušie. Vai ir kāds nerakstīts likums, kas jāglābj pirmais?

– Mēs plostā bijām dažāda vecuma jūrnieki. Jaunākajam bija deviņpadsmit, vecākajam sešdesmit četri, man piecdesmit. Vispirms glābām jaunos, jo likās, ka mēs jau mazliet esam šajā pasaulē padzīvojuši un kaut ko redzējuši.

– Vai plostā līdzī nē māt arī kādas personīgās mantas?

– Protams, katrs jau centās paņemt, viņaprāt, vērtīgāko. Bet no plostā bija jāmet arī gan somas, gan kameras, un visi to darīja bez kurnēšanas. Dzīvība taču bija pati vērtīgākā.

– Par ko domājat, kad vētra plosīja jūsu plostu?

– Nedomāju neko. Viss bija vienalga. Ja palīgā neatsteigtos helikopters, mūs nekādā gadījumā neizglābtu. Godīgi sakot, es biju gatavs uz visu, jo tādos apstākļos praktiski nav reāli izglābties.

– Kāpēc, jūsuprāt, kuģis neizturēja, kāpēc kuģi ieplūda ūdens?

– Domāju, ka vētrā neizturēja enkura stiprinājumi, tas slīdēja uz leju un, vētrā sašūpots, kuģa priekšgalā izsita caurumu. Tik trakā laikā mēs nevarējām dzirdēt enkura sišanos pret kuģi.

– Vai ir kas tāds, kas visā notikušajā jūs mulsina?

– Mani visu laiku nomoka doma, kāpēc kapteinis kuģi strauji pagrieza uz ziemeļiem un mēs par 270 jūdzēm novirzījāmies no sākotnējā kursa. Tas mani mulsina, jo tieši tāpēc mēs iekļuvām ciklona rajonā. Ja būtu gājuši uz dienvidiem, tad ceļā pazaudētu vienu diennakti, bet kapteinis izvēlējās kursu, lai mēs ātrāk nokļūtu ostā, kā rezultātā pazaudējām cilvēkus un kuģi, arī pats kapteinis gāja bojā.

– Kā jūs vērtējat japāņu glābēju darbu?

– Viņi strādāja profesionāli. Pirms gada bija notikušas Tālo Austrumu glābšanas dienestu mācības, un tagad viņi iegūtās zināšanas un iemaņas varēja izmantot praksē.

– Vai pēc piedzīvotajām šausmām jums vajadzēja meklēt psihologa palīdzību?

– Pāri mugurai joprojām skrien šermuļi, kad atceros visu notikušo. Bet es ar visu tikšu galā. Esam saņēmuši pieklājīgu apdrošināšanas atlīdzību, mūsu morālos zaudējumus materiāli kompensēja.

– Un kā būs ar darbu, vai atkal iesiet jūrā?

– Iešu. Tas ir mans darbs, tā ir mana specialitāte. Kompānija man piedāvāja darbu, ļāva izvēlēties kuģi un apsolīja pielikt algu, tāpēc paies trīs četri mēneši, un es atkal būšu jūrā.

Uz pārīs jautājumiem atbildēja arī Aleksandra sieva.

– Vai jums bija kāda priekšnojauta, ka ar vīru notiek kas traģisks?

– Nebija. Piezvanīja kompānijas pārstāvis un paziņoja, ka tagad jau viss ir labi, ka vīrs ir izglābts. Bet nomierinājos tikai tad, kad viņš pats man piezvanīja.

– Vīrs solās atkal iet jūrā.

– Ko lai dara. Tāds ir jūrniece sievas liktenis. Mierīgs prāts ir tikai tad, kad vīrs atgriežas mājās. Godīgi sakot, es vienmēr esmu ļoti uzticējusies savam vīram un nekad pat nepieļāju domu, ka var notikt kas slikts. Arī šoreiz liktenis un ticība uzvarēja.■

Kā izrauties no pirātu gūsta?

Gandrīz vienmēr pirātismu ir apvijis tāds kā romantikas plīvurs. Karibu jūra, rums, bārdains vīrs ar papagaili uz pleca un dārgumu lāde. Melns karogs ar miroņgalvu un sakrustotiem kauliem kuģa mastā. Patiesībā visos laikos pirāti ir bijuši visparastākie laupītāji, kas allaž iekārojuši svešu mantu, un arī mūsdienu pirāti neatšķiras no leģendām apvītajiem Henrija Morgana, Edvarda Tiča vai Viljama Kida. Varētu jautāt, kāpēc mūsu Gadagrāmatai būtu jāpievēršas jūras pirātu tēmai un jāraksta par lietām, kas notiek simtiem jūdžu lielā attālumā no Latvijas? Tas taču nenotiek Baltijas jūrā un mūs vispār neskar. Skar! Un to apliecināja Latvijas jūrniece elektromehāniķa Jevgeņija Grigorjeva 133 dienas Somālijas pirātu gūstā. Pirāti sagūstīja Ukrainas kuģi „Faina” kopā ar apkalpi, kad tas ar ieroču kravu bija ceļā uz Kenijas ostu Mombasu Āfrikā. Droši var teikt, ka mūsdienu pirātisms ir globāla problēma.

Jahtas „Milda” kapteinis Rolands Millers kādā intervijā ir teicis, ka ļoti svarīgi, lai uz jahtas, neliela kuģīša vai liela tankkuģa būtu ļoti laba sakaru tehnika: „Pirmkārt, noteikti dažādas rācijas. Lai būtu iespējams izmantot ne tikai parasto UĪV rāciju, bet arī ciparu rāciju DSC, kura pie viena pārraida arī koordinātas. Pa ciparu rāciju var sazināties tāpat kā pa parasto, to var lietot arī kā telefonu un pārraidīt teleksam līdzīgus paziņojumus. Ciparu rācijas tieši tāpēc ieviesa, ka avārijas gadījumā atliek tikai pienākt tai klāt, un piecās sekundēs var noraidīt trauksmes signālu, izvēloties attiecīgajai situācijai atbilstošo standarta variantu, ja kuģis grimst, nestrādā dzinējs vai notiek pirātu uzbrukums. Mūsdienu pirāti ne ar ko īpaši neatšķiras no senajiem jūras laupītājiem. Gandrīz vai katru dienu kādam kuģim uzbrūk. Šķiet, tas bija 2000. gads, kad visos okeānos kopā bija reģistrēti aptuveni 360 uzbrukumi. Pirāti uzbrūk gan lieliem, gan mazākiem kuģiem. Viņus parasti neinteresē krava, konteineru jau nepaņems līdzī, viņus interesē lietas, ko var viegli pārdot: elektronika, video, nauda. Arī komandas personīgās mantas. Pret uzbrucējiem visefektīvāk var cīnīties tieši ar sakariem. To zina arī pirāti, jo pirmais, ko viņi dara pēc iebrukšanas, – sadauza visu radioaparāturu, lai komanda nevarētu sazināties. Tāpēc, ja ir aizdomas, ka kāds kuģis tuvojas nedraudzīgos nolūkos, uzreiz jānospiež rācijā pogas „pirātu uzbrukums” un „all ships”, un ziņa momentā aiziet ēterā kopā ar visām koordinātām. Mūsu gadījumā rācijā bija



Arestētais ukraiņu kuģis „Faina” kopā ar apkalpi pie Somālijas pirātiem.



Nolaupītā jahta „Le Ponant”.

iekodēts Elektrosakaru inspekcijas piešķirtais numurs, pēc kura mūs varēja atpazīt kā kuģi „Milda” no Latvijas.

INDONĒZIJAS REKORDS

Ilgus gadus rekords pirātu akciju skaita ziņā piederēja Indonēzijas ūdeņiem. Tas arī saprotams, jo šeit ir milzum daudz salu un nomaļu ostu, kā arī daudz kuģu, kas ar vērtīgu kravu brauc tuvu garām pirātu bāzēm. Visbīstamākais bija Malakas šaurums starp Sumatru un Malaiziju. Tur kuģu kustības intensitāte ir gandrīz tāda pati kā Lamanša šaurumā, un pirātiem ir ko izvēlēties. Tā 1996. gadā šajā rajonā tika reģistrēti 175 uzbrukumi, tai skaitā arī karakuģiem. Pazuda Malaizijā reģistrētais tankkuģis „Suci”, to nolaupīja seši bruņoti pirāti, izsēdinot 15 apkalpes locekļus glābšanas laivā, bet divus

mehāniķus paturot uz kuģa. Jūrniekus izglāba zvejnieki. Pēc Starptautiskā jūrniecības biroja (IMB) atzinuma, nolaupītais kuģis tika pārreģistrēts par „Glory-II”, kuģa korpuss un skurstenis pārkrāsoti melnā krāsā, un tas turpināja kuģot tajā pašā reģionā, tikai jau zem cita karoga. IMB uzskatīja, ka 1996. gadā bija aptuveni 10 šādu spoku kuģu. 1997. gada drūmā statistika liecināja, ka uzbrukumu skaits tuvojās diviem simtiem, visvairāk Indonēzijā un Filipīnās, tika nogalināti 45 apkalpju locekļi, nolaupīti 11 kuģi, bet 12 kuģi aizdedzināti.

Situācija šajā reģionā bija kļuvusi tik riskanta, ka apdrošināšanas kompāniju likmes kuģiem un kravām, kas šķērsoja Malakas jūras šaurumu, bija sasniegušas jau tādu rekordlīmeni, kāds parasti tiek piemērots tikai rajonos, kur notiek karadarbība.

UZZIŅAI

Pēc IMB datiem, 2004. gadā pasaulē tika reģistrēti 329 pirātu uzbrukumi, 2005. gadā to skaits samazinājās līdz 276, bet 2006. gadā atkal pieauga un pārsniedza trīs simtus. IMB uzsver, ka šie dati nav pilnīgi, bet tie liecina, ka starptautiskie pūliņi pirātisma apkarošanā pirātu aktivitāti īpaši neietekmē. Mainās tikai noziedznieku uzbrukumu metodes un reģioni.

Lai cīnītos pret pirātiem, kopīgu patrulēšanu organizēja Austrālija, Francija, Jaunzēlande un Dienvidāfrika, savukārt Krievija paziņoja, ka cīņai ar pirātiem tiek būvēts superkuteris, kas varēs attīstīt ātrumu līdz 40 mezgliem. Nav ziņu, vai Krievija savu solījumu izpildīja, bet ir skaidrs, ka ne jau viens vai divi kuteri aizšķērsos ceļu pirātiem. Reiz, runājot par pirātu uzbrukumiem, kāds kapteinis stāstīja, ka Indonēzijas piekrastes pirātus var salīdzināt ar prusakiem: uzrodas nez no kurienes, zibenīgi ātri tiek uz kuģa, tikpat ātri to *aptīra* un pazūd. Laupītāji tiekot pievesti ar nelieliem ātrgaitas kuteriem, parasti uz kuģa tie ņemot visu, kas nav piesiets: spaiņus, virves, drēbes, visu, kas gadās pa rokai. Laupītāji ir bruņoti, un nekaunīgākie, pirms pazust no kuģa, pieprasa arī naudu. Šādām reizēm kapteinim seifā glabājoties pāris tūkstoši dolāru, un ar to parasti pietiekot, lai atpirktos.

2004. un 2005. gadā kā jauns pirātisma rajons sevi pieteica Irākas piekraste, tomēr, ņemot vērā ievērojamo dažādu valstu bruņoto spēku koncentrāciju šajā reģionā, pirātismam te nebija īpaši labas perspektīvas.

SOMĀLIJAS ĀRPRĀTS

No Indonēzijas daudz neatpalika arī tādas valstis kā Bangladeša, Indija, Somālija, Nigērija. Kopš 2007. gada tieši divu pēdējo valstu piekrastes ūdeņi ir kļuvuši par bīstamākajiem. Nigērijā pirātisma perēklis ir Nigēras upes delta, kur noziedznieki zog naftu no tankkuģiem, naftas platformām un cauruļvadiem, vietējie nemiernieki sagūsta ārvalstu kompāniju darbiniekus un pieprasa izpirkšanas maksu par viņu atbrīvošanu. Tomēr vietu pirātisma reitinga galvgalī ieņem Somālijas teritoriālie ūdeņi. Situācija, kad valstij nav centrālās valdības, jūras spēku, robežsardzes, krasta apsardzes, veicina vieglas iedzīvošanās kārotāju darbības. Galvenie uzbrukuma objekti ir kuģi, kas ved humāno palīdzību 17 gadus notiekošajā karā novārdzinātajiem somāliešiem. Tiesa gan, tieši pēdējā gada laikā cieš arī kravas un pasažieru kuģi, kas brauc gar Āfrikas piekrasti, tāpēc, kad 2008. gada augustā IMB ieteica tirdzniecības

UZZIŅAI

Diennakti stratēģiski svarīgo Adenas līci šķērso aptuveni 250 dažādu valstu kuģu, bet gada laikā to skaits ir apmēram 20 tūkstoši. Pa šo maršrutu kursē 50% sauskravas un aptuveni 30% konteinerkuģu, kas pārvadā Āzijas valstīs ražotas rūpniecības preces. Tik intensīva satiksme atvieglo laupītāju uzdevumu, jo jāņem taktiski izdevīgas pozīcijas ne pārāk tālu no krasta un jāgaida kārtējais upuris. 2008. gadā pie Somālijas krastiem nolaupīti 39 lieltonnāžas tirdzniecības kuģi, arī Saūda Arābijas naftas tankkuģis „Sirius Star”, kura kravas vērtība ir 100 miljoni dolāru. Caur Babelmandeba jūras šaurumu, kas savieno Adenas līci ar Sarkanā jūru, katru dienu tiek transportēti vairāk nekā 3,3 miljoni barelu Tuvo Austrumu naftas, un tas raisa pamatotas bažas, ka kāds pirātu uzbrukums var beigties ar milzīgu ekoloģisko katastrofu.



Nolaupītais tankkuģis „Sirius Star”.

kuģiem turēties tālāk par 150 jūras jūdžiem no krasta, arī pirāti ātri mainīja taktiku un sāka izmantot „bāzes kuģus”, kas ļāva palielināt laupītāju kuteru darbības rādīsus. Jau novembrī tika konstatēts uzbrukums 325 jūras jūdzes no krasta.

Tankkuģa „Sirius Star” sakarā laupītāju bandas vadonis Mohamads Saīds paziņoja: „Taktisku apsvērumu dēļ mēs kuģi ik pa laikam pārvietojam kā manevros, bet to neaizvedīsim pārāk tālu. Mums joprojām ir pietiekami daudz cilvēku krastā un uz kuģa, tāpēc neviens nevar mūs terorizēt. Mēģinājumi atgūt kuģi ar spēku būs velti. Ja kāds mēģinās uzbrukt, tā būs pašnāvība.” Viens no ienesīgākajiem uzbrukuma objektiem ir tankkuģi, it īpaši naftas produktu transportētāji, jo nozagto degvielu var viegli realizēt. Tankkuģu apkalpes parasti ir skaitliski nelielas, bet kuģa konstrukcija ir tāda, ka ir maz vietu, kur noslēpties. Turklāt piekrauta tankkuģa borts ir relatīvi zems, un tas atvieglo abordāžu.

Sauskravas kuģi tiek laupīti gan kravas, gan pašu kuģu dēļ. Bieži vien tās ir labi plānotas akcijas pret konkrētiem kuģiem, kuri pārvadā vērtīgu un pieprasītu preci. Vairākumā gadījumu kravas vērtība ir mērāma daudzos miljonos dolāru. Pirāti sagatavo arī visus nepieciešamos viltotos dokumentus, lai kuģi varētu lietot paši vai pārdot. Šādos gadījumos pirāti prot vadīt un apkalpot kuģi, tāpēc kuģa apkalpi var nežēlīgi nogalināt – jo mazāk liecinieku, jo labāk, vai pamest neapdzīvotā salā bez eksistences līdzekļiem.

Iecienīti, lai arī sarežģītāki pirātu uzbrukumu objekti ir nelieli ātrgaitas kuģi un jahtas, galvenokārt tāpēc, ka tos var tālāk izmantot pašu pirātu vajadzībām. Arī šajos gadījumos cilvēkiem draud reālas briesmas. 2008. gada 4. aprīlī pirāti nolaupīja jahtu „Le Ponant”, kas bija ceļā no Seišelu salām uz Vidusjūras pilsētu Aleksandriju. Jahtas sagrābšana notika bez neviena šāvienā, un visu jahtas komandu, kurā bija 20 Francijas pilsoņi un 10 ukraiņi, pirāti

saņēma gūstā. Par laimi, pirātu uzbrukuma brīdi uz jahtas nebija pasažieru, bet sagūstīta tika jahtas apkalpe, un tas ir kārtējais trauksmes zvans: ir taču kaut kas reāli jādara! Pagaidām katrā konkrētā gadījumā tiek maksāta izpirkuma nauda. Par jahtu „Le Ponant” pirātiem samaksāja prasītos 2 miljonus dolāru, un ķīlnieki tika atlaisti. Taisnības labad gan jāsaka, ka Somālijas prezidents atļāva Francijas armijai veikt jahtas nolaupītāju sagūstīšanu, tāpēc noziedzniekiem sekoja specvienību vīri, kas helikopteros pacēlās no franču kuģiem. Desantnieki jau uz sauszemes aizturēja pirātus. Viņus nogādāja Francijā, un sešiem pirātiem piesprieda mūža ieslodzījumu. Varētu domāt, ka šāda skaļa un vērienīga operācija liks uzbrukumiem pierimt, bet nekā...

Ar pirātismu nodarbojas ne tikai profesionāli bandīti, bet arī trūkumā nonākuši zvejnieki un piekrastes iedzīvotāji. Kuģu apzagšana jau kļuvusi par ģimenes biznesu. Normāla sadzīve šeit tikpat kā aizmirsta. Tomēr, kā raksta ārzemju prese, notikums ar „Le Ponant” vieš cerību. Pirāti uz greznās jahtas klāja bija uzstiepuši divas kazas, lai katru dienu tiktu pie svaiga piena... Varbūt, ka visi lopiņi Somālijā vēl nav izkauti un kāds vēl prot slaukt arī govīs...

KĀPĒC SOMĀLIJA?

Somālija atrodas pie ļoti dzīva jūras ceļa, kas ved uz Suecas kanālu, un kopš pēdējā vēlēta Somālijas prezidenta Muhameda Siada Barres gāšanas 1991. gadā Somālijā nav centrālās valdības. Varas vakuumu aizpilda klanu vadoņi, starp kuriem regulāri uzliesmo sadursmes. Tā kā liela daļa somāliešu ir islāmticīgie, teroristiskā organizācija „Al Qaeda” izmantoja klanu līderu labvēlību, lai tad, kad Afganistānā iegāja ISAF spēki, šeit ierīkotu savas nometnes. Pirmais reģistrētais uzbrukums tika fiksēts 2005. gada 10. aprīlī, kad pirāti sagrāba Honkongas kompānijai piederošu gāzes tankkuģi, par ko tika samaksāta 315 000 dolāru liela izpirkuma maksa. Kuģi atbrīvoja Kenijas galvaspilsētas Mombasas ostā. Tieši šī osta kļuvusi par ķīlnieku atbrīvošanas vietu. Un uzbrukumi kļuvuši arvien biežāki un regulārāki.

Pēdējā laikā pasaulē paralēli finanšu krīzes tēmai aktuāls ir vēl kāds jautājums: kā cīnīties ar jūras pirātismu? Ir sākti vērienīgi pasākumi cīņai ar pirātiem. Starptautiskā jūrniecības biroja pirātisma uzraudzības centrs atzinīgi novērtējis to, ka Indijas karakuģis nogremdējis pirātu bāzes kuģi. Ļoti iespējams, ka pirāti arvien biežāk piedzīvos līdzīgus triecienus, jo cīņā nolēmušas iesaistīties arvien jaunas starptautiskas vienības. Āfrikas Savienības pārstāvji

UZZIŅAI

Pēc IMB aplēsēm, 2007. gadā pasaulē pirātu uzbrukumi ir palielinājušies par 10 procentiem. IMB iesaka visiem kuģiem turēties tālāk no Somālijas krastiem, kas ir viens no pasaulē visbīstamākajiem pirātu darbības rajoniem. Kenijas ārlietu ministrs Mozess Vetangula darījis zināmu, ka Somālijas pirāti savu sirojumu rezultātā pēdējā gada laikā nopelnījuši vairāk nekā 150 miljonus ASV dolāru.

gan atzīst, ka noziedzību Somālijas ūdeņos apkarot neizdosies, kamēr vien šajā valstī valdīs anarhija. Tās dēļ pirātisms ir gandrīz vienīgā cerība nabadzīgajiem somāliešiem izdzīvot. Tomēr ne jau visi to dara nabadzības dēļ.

„No sagūstītajiem kuģiem mēs prasām vienīgi izpirkuma maksu, jo uzskatām, ka tā ir likumīga nodeva, ko būtu varējusi saņemt valdība,” paziņojis 26 gadus vecais Džama Ahmeds, kas nodarbojas ar tirdzniecību piekrastes galvenajā pīrātu mīdzenī Hararderē.

Abdi Garads, kas sevi raksturo kā komandieri vienā no pirmajām pīrātu grupām, kuras sāka laupīt Somālijas bieži apmeklētajos ūdeņos, bez sirdsapziņas pārmetumiem apraksta personiskos labumus, ko viņam dod pīrātisms.



„Mēs baudām dzīvi ar naudu, ko iegūstam kā izpiršanas maksu,” viņš stāstīja aģentūrai AFP no kādas vārdā neminētas vietas pusautonomajā Puntlandes reģionā. Abdi Garadam ir plašs dzīvoklis vienā no Puntlandes galvenajām

pilsētām, divi pilnībā aprīkoti sporta automobiļi, trīs mobilie un viens satelīttelefons un portatīvais dators. Nesen viņš apprecējis vēl divas sievas, kuras piediedrojas viņa vientuļajai laulātajai draudzenei, kuru viņš bija apņēmis, pirms sāka *karjeru* pīrātismā.

„Mums tas ir kā jebkurš cits bizness. Mēs to mīlam, tāpat kā ikviens mīl savu darbu. Es esmu gājis okeānā jau sen, nevis lai zvejotu zivis, bet gan lai medītu kuģus mūsu teritoriālajos ūdeņos, kurus aizsargājam tikai mēs,” Abdi Garads skaidro. „Mēs aizsargājam mūsu ūdeņus pret ārvalstnieku mēģinājumiem izmest toksiskos atkritumus un izlaupīt mūsu jūras resursus. Ceru, ka pasaule sapratīs, ka tā ir somāliešu atbildība, un mēs kādreiz tiksīm atalgoti par savām pūlēm.”

Garads apgalvo, ka viņš esot iesaistījies likumīgā cīņā savas valsts labā. Ne jau visi Puntlandes piekrastes ciemos uzskata pīrātus par varonīgiem krasta aizsargātājiem, tomēr lielākā daļa respektē viņus kā rajona jaunos pārvaldniekus un viņu naudu.

Bosaso iedzīvotāja Aša Elmi ar skaudību un prieku raksturo pārmaiņas, kādas notikušas ar viņas kaimiņu. „Pirms gada viņš bija nabadzīgs zvejnieks, bet tagad ir bagāts. Viņš nopirka trīs skaistas mājas šajā rajonā. Viņam bija sieva, bet nesēn viņš apprecēja otru. Kāzu kortežā bija varbūt 150 automašīnu,” viņa teica.

„Viņiem ir daudz naudas, un viņi var nopirkt visu, pat nepaskatoties uz cenu,” teica Puntlandes galvenās ostas un ekonomiskās galvaspilsētas Bosaso tirgotājs Mohameds Abdi Didže. „Mēs viņiem dodam nepieciešamās preces, medikamentus, pārtiku, degvielu un apģērbus, kad viņi dodas jūrā lenkt kuģus, un viņi mums samaksā, kad saņem izpirkuma maksu.”

KĀ CĪNĪTIES AR PIRĀTISMU?

Pašai Somālijai nav savu jūras spēku, lai tiktu galā ar problēmu, kas apsedusi Adenas līci. Arī armijai nepietiek prasmes un spēka, kaut arī Puntlandes valdība dara visu, ko spēj, un pat ir izdarījusi grozījumus likumdošanā, par pirātismu paredzot nāvessodu.

Cīņā ar pirātismu iesaistījušās starptautiskas organizācijas. ANO Drošības padome vienbalsīgi apstiprināja jaunu rezolūciju, ļaujot pastiprināt cīņu pret Somālijas pirātiem. Rezolūcija paredz karakuģu skaita palielināšanu pirātu iecienītajos rajonos, kā arī tiesības šiem karakuģiem turpināt pirātu vajāšanu arī tad, ja tie pēc uzbrukuma cenšas patverties kādas valsts teritoriālajos ūdeņos.

NATO valstis vienojušās palīdzēt apkarot pirātus pie Somālijas. Pie tās krastiem jau izvietoti NATO kuģi, kas eskortēs arī ANO Pasaules pārtikas programmas kuģus.

Eiropas Savienība misiju Somālijā sāka 2008. gada decembra vidū. Izskanējusi informācija, ka arī Latvija apsver iespēju piedalīties ES rīkotā miera misijā Somālijā, kuras mērķis būs apturēt pirātu nemitīgos uzbrukumus tirdzniecības kuģiem. Tomēr jāatzīst, ka starptautisko spēku klātbūtne līdz šim nav traucējusi pirātiem pie Somālijas krastiem turpināt uzbrukumus. Bieži vien patrolējošajiem kuģiem valstu valdības nav piešķirušas atļauju pirātus saukt pie kārtības. Daudzās Eiropas valstīs spēkā ir noteikumi, kas regulē, kā kuģu apkalpes drīkst kontaktēties ar pirātiem, turklāt valstis atšķirīgi interpretē starptautiskos pretpirātisma likumus. Piemēram, NATO valstu kuģi drīkst iejaukties, lai novērstu kuģa nolaupīšanu, bet to apkalpēm nav ļauts ieņemt nolaupītos kuģus, lai atbrīvotu gūstekņus, skaidro NATO preses pārstāvis Džeimss Apaturajs.

KO IESĀKT AR PIRĀTIEM?

Ir skaidrs: lai apkarotu pirātismu, Somālijā ir nepieciešama stipra centrālā vara, taču tādas izveidošanās vismaz pārskatāmā nākotnē nešķiet reāla. Šādos apstākļos liela nozīme ir drošības pasākumiem, ko īsteno kuģu īpašnieki, lai pasargātu kuģus, to apkalpes un pasažierus. Teorētiski vienkāršākais un efektīvākais aizsardzības veids būtu kuģu komandu apbruņošana ar šaujamo ieročiem, lai jūrnieki nepieciešamības gadījumā varētu atvaīrīt pirātu uzbrukumus. Tomēr reāli tas ir grūti īstenojams pasākums, jo, iebraucot jebkuras

valsts teritoriālajos ūdeņos, ir jādeklarē visi uz kuģa esošie šaujamieroči, un tas radītu problēmas ar kuģošanas grafiku ievērošanu. Ja atrod kaut vienu nedeklarētu ieroci, kuģi var konfiscēt, piedevām statistika liecina, ka šaujamieroču lietošana liek pirātiem atkāpties tikai vienā gadījumā no divdesmit, bet, ja uzbrucējiem izdodas sagūstīt kuģa komandu, kas pretojusies, tad jūrniekiem uz civilizētu attieksmi nav ko cerēt.



Šo ıemeslu dēļ IMB iesaka kapteiņiem un apkalpēm neizrādīt bruņotu pretestību pirātu uzbrukumu gadījumos, bet aprobežoties tikai ar pasīvu aizsardzību. Kuģošanas kompānijas aktīvi strādā, lai maksimāli nodrošinātu jūrniekus pret pirātu uzbrukumiem, piemēram, apgādā kuģus ar ūdens lielgabaliem vai īpašiem skaņas lielgabaliem, kuri pazīstami arī kā LRAD (*Long Range Acoustic Device* jeb tālās darbības akustiskās iekārtas.), kas rada griezīgu skaņu un izraisa asas sāpes ausīs. Savukārt tūrisma kompānijas, tādas kā „Mediterranean Shipping Cruises”, „Carnival”, „Royal Caribbean” un „Celebrity”, izmanto savas aizsardzības metodes, kas tiek turētas slepenī-

bā. Kā var secināt no presē publicētiem materiāliem, uz kruīzu kuģiem atrodas vairāki desmiti bruņotu drošības dienestu darbinieku, bijušie kara jūrnieki. Modernajiem kruīzu kuģiem ir vēl kāda priekšrocība – to ātrums ir 20 mezglu, tāpēc pirātiem ir gandrīz neiespējami tos panākt.

Iesaka izmantot priekšējo „ierakumu līniju”, kas ietver pašu kuģu aizsardzību. Holandē radītā „Secure-Ship” sistēma paredz saliekama elektriskā žoga uzstādīšanu pa kuģa perimetru. Strāvas spriegums – 9000 V, kas nav letāls, bet ir pietiekami atbaidošs. Trūkums ir tas, ka ugunsdrošības dēļ „Secure-Ship” nevar uzstādīt uz tankkuģiem. Sistēma SHIPLOC ir uz kuģa noslēpts raidītājs, kas ziņo par tā atrašanās vietu ar satelītu starpniecību.

Kuģu aizsardzībā liela nozīme ir informācijai. Kopš 2004. gada 1. jūlija darbojas „International Ship & Port Facility Security Code” sistēma, kurā ir ievadīti dati par vairāk nekā 21 tūkstoti kuģu un aptuveni 6000 ostām. Tas ļauj pārbaudīt katru ostā ienākošo kuģi un atsiņāt aizdomīgos.

Malaizijas galvaspilsētā Kualalumpurā atrodas Starptautiskais pirātisma informācijas centrs, galvenā starptautiskā institūcija, kas apkopo datus par jūras pirātismu, analizē tā attīstības tendences un sniedz ziņas konkrētu

valstu tiesībsargājošajām iestādēm. Reizi dienā centrs sagatavo ziņojumu par neseno uzbrukumu vietām un veidiem, katru otrdienu publicē nedēļas pārskatus, bet reizi ceturksnī un gadā veic analīzi par tendencēm šajā jomā. Ar šo informāciju var iepazīties internetā www.icc-ccs.org.

KO DARĪT?

Kamēr situācijas normalizēšanās Somālijā ir utopija, kuģošanas kompānijām un kuģu īpašniekiem jādara viss iespējamais, lai pasargātu cilvēkus un savu īpašumu no pirātu uzbrukuma. Starptautiskais jūrniecības birojs iesaka turēties vismaz 200 jūdžu attālumā no Somālijas piekrastes, incidentu gadījumos apkalpes locekļiem saglabāt mieru un savaldību, bet kuģu īpašniekiem rīkot saviem kapteiņiem un komandām īpašas instrukcijas. Taču, kā liecina notikumi Adenas līcī, jūrniekiem jābūt gataviem uz visu, jo pirātiem bieži vien nav ko zaudēt.

„Ja iedibināsies prakse, ka kuģu īpašnieki maksā gigantiskas izpirkuma naudas, skaidrs, ka tūlīt pat uz Somāliju peļņā dosies arī noziedzīgie grupējumi no Krievijas un citām Austrumeiropas valstīm,” brīdina specializētā jūrniecības izdevuma „Sovftaht” galvenais redaktors Mihails Voitenko.

Londonas starptautiskais jūrniecības biļetens „Lloyd’s List” veicis interesantu pētījumu un informē, ka sarunas par izpirkuma naudu nenotiek vis Āfrikas tuksnesī, bet gan absolūti civilizētās vietās. Kuģu īpašniekus pārstāv profesionālas kompānijas, kas specializējušās jūras drošības jautājumos, bet pirātus – starpnieki no somāliešu diasporām un klaniem, kuri apmetušies uz dzīvi Rietumvalstīs. Naudu uz kontiem pārskaita nopietnas advokātu firmas, bet pēc tam pa neoficiāliem pārveduma ceļiem (t.s. „hawala”) ar vairāku brokeru starpniecību sūta atpakaļ uz Somāliju. Pēdējā laikā gan esot iecienīti tiešie maksājumi, kurus prasa turpat uz vietas.

JĀRĪKOJAS

Nesen pasaules vadošās rēderejas vienojās kopīgā aicinājumā pārtraukt pirātu patvaļu. Pretējā gadījumā tiks izraudzīti alternatīvi kuģu maršruti: apkārt Āfrikas kontinentam gar Labās Cerības ragu, bet tas nozīmē, ka būtiski palielināsies pārvadājumu izmaksas. Piemēram, kravas

UZZIŅAI

Jūras laupītājiem pretī stājušies vairāk nekā 30 Rietumvalstu karakuģu, septiņi NATO patruļkuģi, daļa no ASV 5. flotes, atsevišķi Malaizijas un Krievijas kuģi, Indijas fregate „Tabar”, kas nogremdēja pirātu bāzes kuģi, kā arī spāņu „Orion”, kas bāzējās Džibuti. Tomēr NATO dalībvalstu patruļām nav lauts ieņemt nolaupītos kuģus, un arī vācu kreiseriem ir ļoti ierobežota rīcības spēja. 22. augustā Adenas līcī tika izveidots 600 jūdžu garš un 3–6 jūdzes plats drošības koridors, kurā patruļē 20 kreiseru. Caur to izbrauc vismaz 90% transportkuģu.

UZZIŅAI

Pēc „Lloyd's List” sniegtās informācijas, vidējā maksa par triju neapbruņotu apsargu pakalpojumiem, kuri konvojē kuģus Adenas līča ūdeņos, ir 8000 mārciņu par trim dienām, 12 000 – par piecām dienām. Tarifi dubultojas, ja klients vēlas, ka viņu pavada ar šaujamieročiem bruņots eskorts. Kompānijas iznomā arī nakts redzamības ierīces par 150 mārciņām dienā un GPS sistēmas par 500 mārciņām dienā.

ceļš no Nagojas uz Roterdamu caur Suecas kanālu, pa ceļam pietādot dažās Āzijas ostās, ilgst četras nedēļas, bez apstāšanās – trīs nedēļas. Ja maršruts tiktu pārkārtots apkārt Āfrikai, brauciena laiks pagarinātos vismaz uz pusi vai pat divreiz. Protams, proporcionāli pieaugtu arī kuģu ekspluatācijas izmaksas. Ņemot vērā, ka plosās globālā finanšu krīze, šis faktors ļoti saasinātu vispārējo situāciju pasaules tirgos.

Starptautisko spēku vājā reakcija uz kuģniecību īpašnieku aicinājumiem aktīvi rīkoties jau radījusi sekas. Vairākas sauskravas kuģu kompānijas, kas pārvadā ogles, rūdu, graudus un cementu, jau sūta savus kuģus apkārt Āfrikai, jo nevēlas riskēt. Patiešām katastrofāla situācija kļūs tad, kad pirāti pa īstam ķersies klāt arī konteinerkuģiem. Tikai pāris nedēļu laikā bijuši pieci uzbrukuma mēģinājumi. Jāpiebilst, šādu kravu vērtība ir tik liela, ka gadījumā, ja kaut viens no pārvadātājiem tiktu nolaupīts, rēderejas

vairs nepieļautu maršrutus gar Somālijas krastiem. Tas būtu milzīgs trieciens visai konteinerpārvadājumu sistēmai, kura veidota gadu desmitiem un ir neregulēta precīzi kā pulkstenis. Reizē mainītos arī starptautiski reglamentētā kuģu tonnāža, kas ir pielāgota braukšanai caur Suecas kanālu. Tiktu izjaukti arī piegāžu grafiki, veidotos preču deficīts un pamatīgus zaudējumus ciestu tirdzniecības kompānijas.

Vairākas kuģniecības kompānijas vērsušās pēc atbalsta pie dažādu valstu bruņotajiem spēkiem. Piemēram, pie ietekmīgās ASV privātās apsardzes firmas „Blackwater”, kam pieder aviolineis „McArthur”, uz kura iekārtots hospitālis, uzstādīta vismodernākā sakaru un izsekošanas aparatūra un apkalpē ir bruņoti profesionāļi. Firms rīcībā ir arī vairāk nekā 20 kaujas lidmašīnu, kuras tikušas izmantotas operācijās pret Kolumbijas un Brazīlijas narkokartējiem.

Palīdzību cīņā ar Somālijas pirātiem piedāvā arī vairākas citas privātās apsardzes firmas. To pakalpojumu izmaksas ir atkarīgas no firmu reputācijas un darbinieku kvalifikācijas, jo viņiem jāprot ne tikai labi šaut, bet jāpārzina arī likumdošana, lai nepārkāptu starptautiskos uzvedības noteikumus jūrā. Piemēram, „Blackwater” pakalpojumi ir krietni vien dārgāki nekā mazākām apsardzes kompānijām. ■

Avoti: „Ekspert”, „Newsweek”, „Le Figaro”, „Der Spiegel”, „Diena”

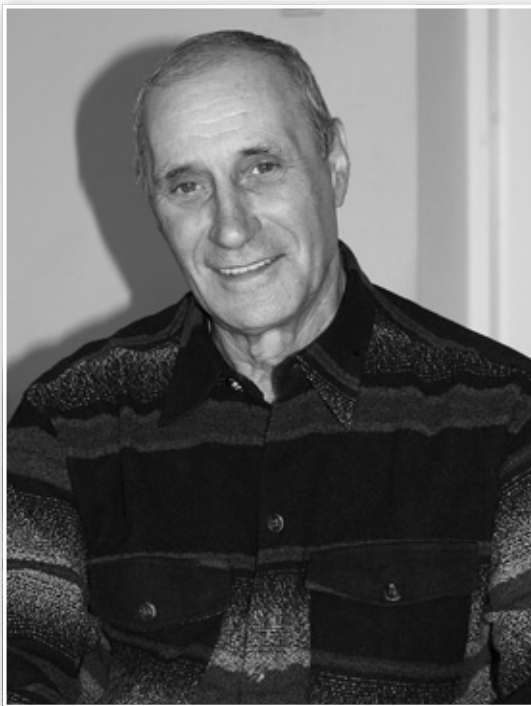
Četri mēneši pirātu gūstā

Vairāk nekā četrus mēnešus visa pasaule sekoja notikumiem uz Somālijas pirātu sagūstītā sauskravas kuģa „Faina”. Uzbrukums notika 2008. gada 25. septembrī neitrālos Indijas okeāna ūdeņos pie Āfrikas krastiem. Kuģis zem Belizas karoga bija ceļā uz Keniju un veda militārās tehnikas kravu (kuģa menedžmenta kompānija – Ukrainas „Tomax Team Inc.”). Lielākā daļa apkalpes locekļu bija Ukrainas pilsoņi. Kuģa kapteinis Krievijas pilsonis Vladimirs Kolobkovs drīz vien pēc kuģa sagrābšanas mira hipertensiskās krīzes rezultātā (pēc citām ziņām – no sirdslēkmes). Kuģa kravā bija 33 T-72M1 un T-72M1K modeļu kaujas tanki, reaktīvās sistēmas „Grad”, zenītložmetēji, prettanku granātmetēji un citi ieroči (ieroču pārdevējs – kompānija „Ukrspeceksport”). Skaidrs, ka tāds „kaujas komplekts” varēja sagrozīt galvu dienu un nakti savā starpā karojošajiem somāliešu „nemierniekiem”. Un ne tikai somāliešu. Līdz ar to viens no pamatzdevumiem amerikāņu karakuģiem, kas ātri vien ieradās kuģa noenkurošanās vietā, bija nepieļaut kara tehnikas izkraušanu Āfrikas krastā. Savukārt pirāti, ņemot vērā kravas vērtību, sākotnēji noteica arī atbilstošu izpirkuma maksu – tā svārstījās no 20 līdz 40 miljoniem dolāru. Pēc ilgām un mokošām sarunām Somālijas pirāti 4. februārī saņēma 3,2 miljonus dolāru. Pēc tam jūras laupītāji divu dienu laikā „Fainu” pameta. Amerikāņu karakuģu pavadīts, Ukrainas kuģis devās uz Mombasu, kur to izkrāva. Apkalpe tika nosūtīta uz Kijevu, no kurienes Krievijas pilsoņi izlidoja uz Sanktpēterburgu, bet Latvijas pastāvīgais iedzīvotājs Jevgeņijs Grigorjevs 13. februārī atgriezās Rīgā, kur viņu gaidīja sieva Nina, mazdēls Oskars, vedekla Inese un dēls Dmitrijs.

Jevgeņijs Grigorjevs laipni piekrita sarunai ar LTFJA izdevuma „Jūrnieku Vēstnesis” galveno redaktoru Vladimiru Novikovu.

– Sakiet, Jevgeņij, kā „Fainas” apkalpei izdevās saglabāt drosmi un savaldību tik neticami grūtā situācijā?

– Jā, mums patiešām vajadzēja būt ļoti uzmanīgiem un pastāvīgi savaldīt emocijas. Bet laikam jau cilvēkiem tādās situācijās rodas papildu spēki. Kopumā cilvēki sāka sevi kontrolēt nesalīdzināmi stingrāk nekā pirms kuģa sagūstīšanas. Visiem nemitīgi vajadzēja piedomāt, ko var runāt un ko darīt. Pārvietojoties vienvietīgā kajītē, kur aptuveni 12 kvadrātmetru platībā sadzīti 17 cilvēki, ir pilnīgi neiespējami kādu neaizkērt, kādam neuzkāpt uz kājas. Vienam otram reizēm arī neizdevās savaldīties, jo nervi bija saspīlēti līdz pēdējam. Īpaši sarežģīti bija mūsu gūsta laika beigās. Taču kopējais noskaņojums apslāpēja emociju zibšņus, neļaujot tiem pāraugt izvirdumā. Kajītē bija tualete un duša. Ja gribi nomazgāties, jāprasa, kam ta-



Jevgeņijs Grigorjevs.

gad kārta un kas rindā pēdējais. Tā mēs šajā šaurajā telpā pavadījām divus mēnešus. Ar šausmām atceros sutoņu un smago gaisu kajītē gūsta pirmajā nedēļā, kad bandīti pat iluminatoru neļāva atvērt. Vēlāk viņi „apžēlojās” un ļāva turēt vaļā ne tikai iluminatoru, bet arī durvis. Caurvējš mūs paglāba. Vēlāk piedevām vēl uzradās trīs ventilatori. Bet par to, ka kaut uz brīdi varētu iziet no kajītes, ilgi nevarēja būt ne runas. Tikai pēc diviem mēnešiem pirāti sāka mūs laist pastaigā. Sākumā vienu reizi dienā, pēc tam jau biežāk.

– Ko jūs darijāt tās bezgala garās stundas?

– Izlasījām visas grāmatas, kas mums bija. Sarunājāmies par ģimenes dzīvi, medībām, makšķerēšanu. Par visu ko! Piemēram, tas, kurš, dzīvodams krastā, bija apguvis zemnieka darbus, „lasīja lekcijas” par lauksaimniecību. Mēs patiešām ieguvām vispusīgas zināšanas! Bieži runājām par mašīnām. Mūsu 22 gadus vecais motorists Artjoms pirms flotes bija strādājis autoservisā, labi pārzināja automobiļus. Kajītē atradās prospekti ar mašīnu reklāmu, un Artjoms nevienam neatteica, visiem izskaidroja katras mašīnas priekšrocības un trūkumus. Viens no jūrnikiem bija atbildīgs par kalendāru, ko bijām uzzīmējuši uz kajītes sienas. Viņš akurāti atzīmēja dienas, nedēļas, mēnešus. Mēs svinējām Jaungadu pie uzzīmētas eglītes, es nepalaidu garām savu dzimšanas dienu – man 22. janvārī apritēja 64 gadi. Puīši mani sveica ar novēlējumiem ātrāk tikt brīvībā. No sirds vēlēja to, ko mēs visi vēlējāmies, kas bija mūsu kopīgais sapnis.

– Kā tas gadījās, ka ar ieročiem piekrauts kuģis, kuru vajadzēja īpaši apsargāt, kļuva par vieglu guvumu jūras laupītājiem?

– Tikai tad, kad krava bija iekrauta, mēs uzzinājām, ka dodamies uz pirātu apsēstu bīstamu rajonu. Un bijām ļoti pārsteigti, ka „Fainu” nepavadīja

apsardze. Acīmredzot Ukrainas kravas sūtītājs un kuģa īpašnieks no Izraēlas palāvēs uz krievu „gan jau kaut kā”.

Uzbrukums kuģim sākās pulksten 15.15. Bijām jau izgājuši no Adenas līča, līdz Mombasai bija atlicis triju dienu brauciens. „Faina” atradās okeānā vairāk nekā 200 jūdžu attālumā no krasta. Piebrauca pirāti trijās laivās, pavisam kādi divdesmit cilvēku. Pulksten 16 kuģis jau bija ieņemts. Mums darbojās divi ugunsdzēsības sūkņi, visas durvis bija aizbarikādētas, aizsietas, bet kāda no tā jēga! Viņi tik lien un lien, kā atvairīsi, ja uz tevi šauj? Viss borts vienos caurumos... Tie nebija nekādi Āfrikas zvejnieki, kas nodarbojas ar kuģu aplaupīšanu, tā bija labi sagatavota mobila banda. Kad pēc tam saskaitījām ša viņu atstātos caurumus, tikai labajā bortā tādu bija 29. Ugunsdzēsības maģistrāles caurules bija pušu, bandīti bija divas zalves izšāvuši ar granātmetēju.

Kādi trīs pirāti runāja anglicki. Es biju starp tiem, kas uzbrukuma laikā aizbarikādējās mašīntelpā. Kad viņi sagrāba virsbūvi, tad apturēja kuģi un visus no klāja sadzina stūres mājā, bet mums pavēlēja no mašīntelpas pa vienam nākt laukā. Paši pirāti kāpt lejā pa trapu baidījās.

– Un sākās laupīšana?

– Vispirms bandīti apkalpi nostādīja ierindā un pieprasīja: „Kam ir eiro, dolāri, mārciņas, atdodiet brīvprātīgi, ja pēc tam atradīsim kaut vienu – nošausim!” Tā, lūk. Pēc tam viņi izstaigāja kajītes un savāca mobilos telefonus, fotoaparātus, pulksteņus, piezīmjdatorus. Redzot, cik aktīvi viņi to dara, nodomājām: palaupīs un aizvāksies. Bet nekā nebija. Mūsu kuģis noenkurojās kādu piecu jūdžu attālumā no krasta. Drīz piebrauca amerikāņu karakuģi, taču tuvoties pirāti tiem neļāva, izvirzīja nosacījumu – atstāties ne tuvāk par divām jūdžēm. Tikai dažas reizes ASV karakuģim atļāva piebraukt nedaudz tuvāk. Tas notika „fotosesiju” laikā, kad pirāti mūs izveda laukā parādīt amerikāņiem, ka visi esam dzīvi un veseli, savukārt amerikāņi mūs pārskaitīja un fotografēja.



– Vai agrāk esat jūrā piedzīvojis kaut ko tik ārkārtēju?

– Kopš agriem jaunības gadiem esmu bijis jūrā – esmu beidzis Lomonosovas jūrskolu. Ilgus gadus strādāju traleru flotē par elektromehāniķi, bet nekādu īpašu piedzīvojumu nav bijis. Reisi bija tāli un sešus mēnešus gari. Kādu laiku drīz pēc jūrskolas beigšanas strādāju uz Latvijas mācību kuģu vienības mācību un ražošanas kuģa „Kursogrāfs”. Vienībā vēl bija tāda paša tipa kuģi „Diplots” un „Eholots”, arī citi kuģi, to skaitā barka „Kruzenšterns”, vēlāk arī pasaulē lielākais burinieks „Sedovs”. Gadījās, ka Biskajas līcī uztinām „Kursogrāfam”



Jevgeņijs Grigorjevs kopā ar dēlu Dmitriju.

uz skrūves kāda kuģa pazaudētu trali. Bija deviņas balles stipra vētra, un kuģis zaudēja gaitu. Nācās raidīt SOS. Mums palīgā ieradās glābējvelkonis. Neko citu īpašu ilgajos darba gados jūrā netiku piedzīvojis. Kamēr nenokļuvi uz „Fainas”.

– Ko jūs ēdāt, ar ko pirāti jūs baroja?

– Sākumā mums bija savi produkti, pirāti mūsu koku Juriju Jerjomenko pavadīja uz kambīzi, un viņš tur gatavoja mums pusdienas. Kad produkti beidzās, koks tikai cepa maizi, vārīja makaronus vai rīsu biežputru. Turklāt tad, kad beidzās dīzeļdegviela un nebija arī elektrības, Jurijs to darīja uz paštaisītas krāsniņas, ko mūsu metinātājs sametināja no metāla loksnēm un ko kurināja ar mazutu. Jurijs Jerjomenko labi gatavoja, pat pirāti to novērtēja. Bandītiem bija savs putras vārītājs, taču arī viņi pie mūsu koka piestaigāja. Miltus, rīsus, makaronus un cukuru pirāti pieveda no krasta. Amerikāņi pārbaudīja viņu laivu gan ceļā uz krastu, gan atpakaļ, lai bandīti no „Fainas” neaizvestu kravu – ieročus. Pēdējās trīs nedēļas mūsu ēdienkartē bija arī zivis.

– Arī tās pirāti piegādāja?

– Mēs paši ķērām zivis. Par ēsmu izmantojām mīklu, ko kambīzē maizes cepšanai ielauca Jurijs. Pirāti pēdējās nedēļās izturējās nedaudz labāk nekā sākumā. Uz āķa ķērās tikai pielipējzivis, samērā garšīgas un palielas – krietni virs pusmetra. Bet ne ar ko nav salīdzināms tas prieks, ar kādu pēc atgriešanās Rīgā Buļļupē izvilku sīku asarīti. Kopš atgriešanās jau trīs reizes esmu bijis blītkot... Jā, zivis tur bija citādas, svešas. Pat kaijas citādas – absolūti

melnas! Putnu bija daudz, tie tā pierada pie mūsu kuģa, ka sāka visādus kočiņus stiept, gatavojās ligzdot. Mēs jau smējām, kas drīz svaigas olas ēdīsīm. Tās absolūti melnās kaijas nepavisam nebaidījās no cilvēkiem, varējām pat paņemt rokās, bet pirāti mums neļāva putnus aiztikt, sargāja Āfrikas dabu. Kad braucām prom uz Mombasu, kaijas palika. Aizlidoja pakaļ pirātiem.

– Kā jūs uzzinājāt, ka drīz būsiet brīvi?

– Apkalpe jau bija pārstājusi ticēt pirātu solījumiem. Mūs iepriekš trīs reizes grasījās atbrīvot, bet vienmēr kaut kas nojuka. Apņēmāmies nelolot veltīgas cerības, kamēr paši nebūsīm redzējuši, ka nauda ir atvesta. Nolēmām nevienam neticēt, lai lieki neuztrauktos. Mums jau bija solīta atbrīvošana gan pirms Ziemassvētkiem, gan pirms Jaungada...

Beidzot tā diena tomēr pienāca. Pirāti naktī pameta kuģi, pēc tam ieradās amerikāņi. Atveda produktus, ārsts ar mums aprunājās. Pēc tam paši savā gaitā devāmies ceļā uz Mombasu. Vidējais ātrums „Fainai” bija kādi seši mezgli. Amerikāņu karakuģi mūs pavadīja. Ap mūsu karavānu pat tika izsludināts karantīnas rajons, tajā nedrīkstēja iebraukt nekādi peldlīdzekļi.

Kenijā mūs sagaidīja ar lielu sajūsmu, ļoti emocionāli. Kad „Faina” brauca Mombasas ostā, likās, ka visa pilsēta sapulcējusies pie kanāla to sagaidīt. Tai pašā dienā mēs aizlidojām uz Kijevu, pēc tam atgriezās Rīgā, kur mani sagaidīja tuvinieki.

Visādi ir gājis šajos mēnešos, bet iepriecina, ka beigu beigās veselais saprāts ir uzvarējis.

– Paldies par sarunu.■

SIA “LAPA”

**Starptautiskais jūrnieku darbā
iekārtošanas un mācību centrs**

SIA “LAPA”

**Kr. Valdemāra iela 33–3a
Rīga, LV-1010, Latvija**

Tālr.: +371 67332887

Fax: +371 67830133

E-mail: lapa@lapa.lv

Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskola

Daudzveidīga ir kuģniecības vēstures nodaļas fotomateriālu kolekcija par jūrnierības izglītību Latvijā, sākot no Valdemāra jūrskolām 19. gs. otrajā pusē un beidzot ar tām, kas darbību uzsāka pēc Otrā pasaules kara. Uz šo posmu attiecas vairākas fotogrāfijas par Rīgas jūrskolas darbību, piemēram, Rīgas jūrskolas ēka Kronvalda bulvārī, šīs skolas audzēkņi, kas soļo ierindā, jūrskolas pūtēju orķestris skolas pagalmā, jūrskolnieku ikdienas dzīve un atpūtas brīži, nodarbības skolas mācību kabinetos un prakses laikā uz mācību kuģa „Kapella”, pirmais kuģu vadītāju un hidrotehniķu izlaidums 1949. gadā u.c. Attēli, kurus iegūstam mūsdienās par Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskolu, būs nozīmīgs papildinājums muzeja kolekcijai un reizē vērtīgs materiāls jūrskolu vēstures izziņāšanā.

1944. gadā dibinātā Rīgas jūrskola bija PSRS Jūras flotes ministrijai pakļauta militāra mācību iestāde. Tagadējā Izglītības un zinātnes ministrijas pārziņā esošā LJA Jūrskola ir civila mācību iestāde. Par vēsturi kļuvuši *poļitruki* (PSRS karaskolas beiguši politiski uzticami virsnieki – komandiera un priekšsēdētāja vietnieki politiskajā darbā).

Jau 18 gadus darbojas Latvijas Jūras akadēmijas Jūrskola (dib. 1991. gadā). To izveidoja uz Rīgas jūrskolas bāzes, kā struktūrvienību iekļaujot Rīgas Tehniskās universitātes sastāvā, bet gadu vēlāk iekļāva RTU Latvijas Jūras



LJA Jūrskolas direktors Spartaks Leimanis.

akadēmijā kā šīs mācību iestādes struktūrvienību – RTU LJA Rīgas jūrskola. Kopš 1993. gada jūrskola un tās filiāles (saskaņā ar LR Izglītības un zinātnes ministrijas pavēli 1992. gadā jūrskolas filiāles bija Engures un Salacgrīvas vidusskolas, pašlaik – Engure un Ventspils) ir Latvijas Jūras akadēmi-



Rīgas jūrskolas ēka Kronvalda bulvārī ap 1950. gadu.

jas struktūrvienība. Tās statusu un darbību regulē LJA Satversmē apstiprināts nolikums, tai ir sava emblēma un vimpelis (meta autors – jūrskolas direktors Spartaks Leimanis).

Kronvalda bulvārī LJA Jūrskola darbojās līdz 2006. gadam, kad mācības tika uzsāktas jaunajā četrstāvu namā Daugavgrīvā, Flotes ielā 5b (bijušais Krievijas Federācijas jurisdikcijā esošais armijas mācību centrs). Šeit ierīkotas auditorijas, simulatori, laboratorijas, darbnīcas un datorklases, kas nodrošinātas ar mūsdienīgu mācību aprīkojumu. Jūrskolas vadība aizņēma mājas otro stāvu.

LJA Jūrskolā un tās filiālēs audzēkņus uzņem ar pamatskolas izglītību konkursa kārtībā, iestāju pārbaudījumos vērtē vidējo atzīmi visos mācību priekšmetos. Ja vairākiem reflektantiem vērtējums ir vienāds, tad papildu kritērijs ir vismaz divu mēnešu darba stāžs jūrnieceības specialitātē un atzīme pamatzglītības dokumentā matemātikā, fizikā, latviešu valodā, angļu valodā un fizikulturā. Pēc iestāšanās jūrskolā audzēkņiem jāpilda arī intelektuālā koeficienta un vispārizglītojošo priekšmetu testi.

Mācības jūrskolā notiek latviešu valodā par valsts budžeta līdzekļiem. Pastāvēšanas gados skolā ir sagatavoti ap 1700 jauno jūrnieceības speciālistu. Pašlaik jūrskolā un tās filiālēs mācās 322 audzēkņi četrās specialitātēs. Daudzi jaunieši jūrnieceka profesiju izvēlas, sekojot ģimenes tradīcijām. Salīdzinot ar iepriekš-



LJA Jūrskolas pasniedzējs Georgs Kuklis-Rošmanis nodarbību laikā uz mācību kuģa „Partneris”.



Lekcija LJA Jūrskolas kuģu vadītāju 3. kursa audzēkņiem.

jūm mācību gadiem, audzēkņu skaits ir samazinājies. 2008./2009. mācību gadā ir nokompletētas divas kuģu vadītāju un viena kuģu mehāniķu grupa. Audzēkņiem ir iespēja dzīvot dienesta viesnīcā, par ko jāmaksā no 10 latiem mēnesī (kopš 2009. gada). Mēneša stipendija atkarībā no audzēkņa sekmēm ir no 8,50 līdz 50 latiem, par īpaši labām sekmēm iespējams stipendijas palielinājums. Mācības LJA Jūrskolā sākas astoņos piecpadsmit minūtēs no rīta un notiek sešas līdz astoņas stundas katru darbadienu ar stundu garu pusdienas pārtraukumu. Audzēkņi nēsā formas tērpu, kas norāda uz piederību mācību iestādei, disciplinē

mācību darbam, pieradina pie kārtības; tas ir obligāts arī jūrskolas direktoram un mācību personālam. 2007. gada 2. jūlijā Latvijas Jūras akadēmijas Senāts noteica obligātu ikdienas formas tērpu nēsāšanu no 2007. gada 1. oktobra visiem LJA studentiem un LJA Jūrskolas audzēkņiem. Ar Senāta lēmumu Nr. 350 apstiprināta ikdienas un svētku formas tērpu valkāšana LJA studentiem un LJA Jūrskolas audzēkņiem vasarā no 1. maija līdz 1. septembrim un pārējo sezonu laikā no 1. septembra līdz 1. maijam. Ar LJA studentu un LJA Jūrskolas audzēkņu formas tērpu nēsāšanas kārtības noteikumu izstrādāšanu un dizaina pilnveidošanu nodarbojas LJA Jūras spēku nodaļas direktors I. Lešinskis un LJA Jūrskolas pasniedzējs G. Kuklis. Studentiem un jūrskolniekiem formas tērpa komplektā ir džemperis ar uzšuvēm, uzpleči ar kursa zīmēm, balts krekls ar uzšuvēm, gaiši zils krekls ar uzšuvēm, melna kaklasaite ar izšūtu enkuru, melnas bikses, melna cepure ar nagu un kokardi, melnas kurpes. Jūrskolas audzēkņiem atšķirības zīmes uz džempera un krekla: 1. kursa audzēkņiem – viena šaura (6

milimetru) uzšuve, 2. kursa – divas, 3. kursa – trīs, 4. kursa (izlaiduma klases) audzēkņiem – vidēja (12–13 milimetru) uzšuve. Uz formas džempera kreisās rokas ir emblēma „LJA Jūrskola” un uz krekla kreisās krūšu kabatas ar zeltītiem diegiem izšūti vārdi „LJA Jūrskola”.

LJA Jūrskolā un tās filiālēs vienlaikus iegūst profesiju un vidējo izglītību ar tiesībām iestāties augstākajās mācību iestādēs. Četros gados audzēkņi iegūst 3. līmeņa vidējo profesionālo izglītību akreditētās mācību programmās „Kuģu vadīšana”, „Kuģu mehānika”, „Kuģu būvmehānika” un „Aukstuma iekārtu mehānika”. Absolventi saņem kvalifikāciju apliecinošu dokumentu. Daudzi LJA Jūrskolas beidzēji studijas turpina Latvijas Jūras akadēmijā.

LJA Jūrskolā mācību gada laikā tiek apgūtas teorētiskās un praktiskās zinības, to skaitā vispārīgākie mācību priekšmeti – latviešu valoda un literatūra, matemātika, rasēšana, fizika, ķīmija, vēsture, angļu valoda, dabas zinības, kā arī speciālie jūrniecības priekšmeti – kuģu mašīnas, kuģu remonts, termodinamikas pamati, kuģu teorijas pamati, navigācijas meteoroloģija, kuģu navigācijas līdzekļi, kuģu elektro- tehnikas pamati, materiālmācība, jūrniecības angļu valoda, mācības ar GMDSS (Globālā jūras negadījumu un drošības sakaru sistēma) trenāžieri, tankkuģa kravas trenāžieri un ARPA (automātiskā radiolokācijas informācijas apstrādes aparātūra), tehniskā rasēšana, darba aizsardzība un citi. Audzēkņiem notiek peldēšanas nodarbības Ķīpsalas peldbaseinā. Mācību programmā ir ietvertas vairākas prakses, kurās nostiprina iegūtās zināšanas profesionālajos mācību



Direktora vietniece Sarmīte Dombrovska un audzēkņi aplūko mācību stundu sarakstu.



Studiju centrā studentiem vienmēr palīdzēs studiju centra vadītāja Inga Zariņa (no kreisās) un bibliotekāre Lidiņa Cimmermane.



Lekcija LJA Jūrskolas kuģu mehāniķu 1. kursa audzēkņiem.

priekšmetos. Pēc 3. kursa audzēkņi no jūnija līdz janvārim dodas jūras praksē uz „Latvijas kuģniecības” un citu valstu kuģošanas kompāniju tirdzniecības kuģiem, galvenokārt uz sauskravas kuģiem un tankkuģiem Kuģošanas cenzs ir vismaz 6 mēneši. Krasta prakse tvaika mehānikā un iekšdedzes dzinēju darbībā notiek Latvijas Jūras akadēmijas mehāniskajās darbnīcās. Metālapstrādes darbu tehnoloģiju un praksi darbnīcās vada V. Helpejs. Kuģu būvmehānikas nodaļas audzēkņiem prakse notiek AS „Rīgas kuģu būvētava”.

LJA Jūrskolas kuģu vadīšanas nodaļā sagatavo kuģu vadītājus kuģiem līdz 500 BT. Viņiem jāapgūst kuģu uzbūve un teorija, kuģu tehniskās ekspluatācijas noteikumi. Kapteinim jāzina navigācija un jāprot nospraust kursu, jāpārzina locija, jūras astronomija, jūras prakse, meteoroloģija, jāprot rīkoties ar dažādu navigācijas aparāturu.

Kuģu mehāniķus kuģiem ar dzinēja jaudu līdz 750 kW sagatavo kuģu mehānikas nodaļā. Viņiem jāzina kuģu uzbūve un tehniskā ekspluatācija, jāprot novērst bojājumus mehānismos.

No 2007. gada jūrskolā darbojās kuģu būvmehānikas nodaļa. To izveidoja pēc AS „Rīgas kuģu būvētava” lūguma un tajā galvenokārt sagatavoja kuģu būves, remonta un pārbūves speciālistus minētajam uzņēmumam. Tā kā tagad pieprasījums pēc kuģu būves tehniķiem ir samazinājies, šajā mācību gadā jaunus audzēkņus programmā vairs neuzņēma.

2008. gadā notika Engures jūrskolas filiāles 17. izlaidums, skolu absolvēja 22 audzēkņi. Šajā mācību gadā Engurē mācās 64 audzēkņi. Kopš 1996. gada



Pie LJA mācību korpusa Jūrskolas kuģu vadītāju 1. kursa audzēkņi.

LJA Jūrskolas Engures filiālē jaunieši iegūst vidējo izglītību un profesiju – kuģu vadītājs kuģiem līdz 500 BT.

No 1992. līdz 2008. gadam vadītājus kuģiem līdz 500 BT sagatavoja arī LJA Salacgrīvas filiālē. Mācības notika dienas un tālmācības nodaļā. Audzēkņu skaita samazināšanās dēļ 2008. gadā filiāli slēdza.

Mainoties darba tirgum, ir mainījušās jūrskolas piedāvātās izglītības programmas. 2008. gadā LJA Jūrskolas filiāli atvēra Ventspils profesionālajā arodvidusskolā Saules ielā 15 (iepriekšējais nosaukums – Ventspils 20. arodskola). Tā ir modernizēta mācību bāze mašīnbūves, metālapstrādes un elektronikas specialitāšu apguvei. Skolā sagatavo aukstuma iekārtu mehāniķus darbam uz refrīžeratorkuģiem un gāzvedējiem. Tie būs arī speciālisti pārtikas rūpniecības un produktu uzglabāšanas uzņēmumos, kā arī firmās, kur nodarbojas ar aukstuma iekārtu un gaisa kondicionēšanas sistēmu projektēšanu, montāžu un tehnisko ekspluatāciju. Jaunās filiāles aukstuma iekārtu mehānikas nodaļā mācās 18 audzēkņi. To vada Gita Kantsone.

Laika gaitā, mainoties vadībai un prioritātēm, LJA Jūrskolai ir izveidojušās savas tradīcijas, piemēram, jau vairākus gadus 1. kursa audzēkņu imatrikulācija notiek Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, kur skolas direktors svinīgi pasniedz katram audzēknim dokumentu (skolas apliecību), kas apliecina piederību jūrskolai un jūrskolnieku saimei. Pēc svinīgā pasākuma muzeja speciālists iepazīstina pasākuma dalībniekus ar muzeja ekspozīciju par Rīgas un Latvijas kuģniecības vēsturi, par latviešu pirmajām jūrskolām un jūrskolotājiem,



Pie LJA Jūrskolas vimpelja ilggadējais LJA Jūrskolas pasniedzējs kuģu vadītājs Jānis Grāvētis.

pirmajiem tāljūras buriniekiem un latviešu kapteiņiem. 1. septembrī jūrskolā notiek Zinību diena. Pēc valsts himnas atskaņošanas uzrunu saka LJA rektors. Pasākumā piedalās LJA Jūrskolas direktors un pasniedzēji. Audzēkņi tiek iepazīstināti ar kursa audzinātājiem, mācību telpām un skolas iekšējiem kārtības noteikumiem. Katru gadu rudenī un pavasarī Rīgas 19. vidusskolas stadionā un sporta zālē notiek sporta diena jūrskolniekiem. Tajā piedalās visi audzēkņi. Dalībnieki sacenšas volejbolā, futbolā, virves vilkšanā un citos sporta veidos. LJA Jūrskola organizē topošajiem jūrniekiem informācijas dienas uz kuģa „Varma” Vecmīlgrāvī. Joprojām pastāv tradīcija jūrskolas 1. kursa audzēkņiem katru gadu aprīlī pieminēt rakstnieku un kuģu mehāniķi Egonu Līvu viņa atdusas vietā Meža kapos. Skolnieki piedalās daudzos Latvijas jūrniecības vēsturei un tradīcijām veltītos pasākumos. Svarīga diena LJA Jūrskolai bija zemūdenes „Ronis” komandiera, komandkapteiņa, ilggadējā Rīgas un Liepājas jūrskolas skolotāja Hugo Legzdiņa piemiņas izstādes atklāšana. 2008. gada 8. decembrī jūrskolnieki kopā ar Latvijas jūrniecības organizāciju pārstāvjiem un jūrniecības izglītības darbiniekiem piedalījās H. Legzdiņa piemiņai veltītā pasākumā pie mājas Rīgā, Bezdelīgu ielā 2. Pie nama, kurā ilgus gadus dzīvoja jūrskolotājs ar ģimeni, uzstādīja piemiņas plāksni.

LJA Jūrskola godā arī tradīcijas, kas tika iedibinātas neatkarīgās Latvijas laikā 20. un 30. gados un ir saglabājušās līdz mūsu dienām. Tolaik K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola bija savs audzēkņu koris A. Valles vadībā. Padomju laikā jūrskolās darbojās pūtēju orķestri. LJA Jūrskola lepojas

ar 2005. gadā nodibināto vokālo ansambli. Tajā kopš dibināšanas dienas par vadītāju strādā Ēriks Budēvics. „Dziedātprieks” apvieno 19 jūrskolas audzēkņus. Ansamblis uztājas ne tikai jūrniecībai veltītos sarīkojumos, bet arī Valsts jaunatnes iniciatīvu centra rīkotos pasākumos. Nozīmīga uzstāšanās ansamblim bija Starptautiskās profesionālās izglītības konferences atklāšanā 2007. gada 11. decembrī. Vairākus gadus ansamblis sveic arī Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulces dalībniekus Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.



LJA Jūrskolas audzēkņi komandkapteiņa
H. Legzdiņa piemiņas izstādē.

Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas pirmie Jūrskolas direktori bija L. Pomers, V. Kalnakārkle, P. Poļaks. Ilgus gadus šo amatu ieņēma fizikas doktors, Rīgas Tehniskās universitātes docētājs Modests Ārmans. Kopš 2003. gada direktors ir Spartaks Leimanis. Pēdējā laikā uzsākta jaunu studiju programmu izstrāde un īstenošana kuģu būvmehāniķu un aukstuma iekārtu mehāniķu specialitātēs. Kopš stāšanās amatā līdz šim laikam S. Leimanis sadarbibā ar Latvijas Jūrniecības savienību un Latvijas tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrību piedalās profesionālās jūrniecības izglītības popularizēšanā Latvijas novadu skolās, rosinot jauniešiem interesi par jūrnieka darbu un mācībām LJA Jūrskolā.

Spartaks Leimanis dzimis 1940. gada 10. oktobrī Maskavā. Pirmās zināšanas viņš ieguva Rīgas 3. vidusskolā, pēc tam izglītību turpināja Latvijas Valsts universitātes Bioloģijas fakultātē. 1973. gadā viņš pabeidza Maskavas Centrālo patentu un izgudrojumu institūtu un ieguva patentu zinību speciālista kvalifikāciju. Vairāk nekā desmit gadus S. Leimanis strādāja par zinātnisko līdzstrādnieku, patentu un izgudrojumu grupas vadītāju Zinātņu akadēmijas Mikrobioloģijas institūtā un Latvijas Eksperimentālās un klīniskās medicīnas institūtā. No 1975. līdz 1980. gadam viņš bija Rīgas Radioizotopu aparātūras būves zinātniskās pētniecības institūta vecākais inženieris un grupas vadītājs. Astoņdesmito gadu sākumā Spartaks Leimanis strādāja Rietumu baseina ziv rūpniecības apvienībā par sektora vadītāju, kas koordinēja zivju iekraušanas un izkraušanas darbus uz zvejas kuģiem.

Kopš 1982. gada Spartaka Leimaņa dzīve ir saistīta ar pedagoģisko darbu profesionālās izglītības sistēmā. Vairāk nekā desmit gadus viņš bija direktora



vietnieks mācību un audzināšanas darbā Rīgas tirdzniecības tehnikumā, ar izglītības, kultūras un sporta jautājumiem bija saistīti arī darba pienākumi Uzbekistānas vēstniecībā Latvijā. Kā pieredzējis vadītājs un pedagogs Spartaks Leimanis ir iemantojis cieņu topošo jūrniecības speciālistu vidū.

No darba brīvajā laikā prieku un gandarījumu LJA Jūrskolas direktoram sniedz vaļasprieks – opermūzika un darbs privātmājas dārzā Kalngalē. Leimaņa kungs jau 10 gadus vada Latvijas Nacionālās operas draugu ģildi un pēdējos divus gadus organizē Latgalē opermūzikas svētkus, kas notiek Rēzeknes pilsētas svētku laikā.

Jūrskolnieku nākotnes karjera ir atkarīga no skolā iegūtās izglītības kvalitātes. Mācību priekšmetus palīdz apgūt 69 pedagogi. Kopš jūrskolas dibināšanas par pasniedzēju strādā kuģu vadītājs un kuģu būves inženieris J. Grāvītis un Engures filiāles profesionālās apmācības meistars

kuģu vadītājs V. Kleins, kuri devuši lielu ieguldījumu jauno speciālistu sagatavošanā. J. Grāvītis lasa lekciju kursu „Kuģu uzbūve un ekspluatācija”, „Kuģu vadīšana un sardzes dienests”. Jūrskolā strādā U. Asaris, G. Barkāne, S. Francmane, N. Jansons, G. Kuklis, V. Karlsons, R. Kalniņa, J. Lokostova, V. Nikola-jevs, J. Ozoliņš, P. Reščenko, V. Rieksta, N. Rone, A. Unbedahts, R. Vilmsone un citi vispārizglītojošo un speciālo jūrniecības priekšmetu pasniedzēji.

Jūrniecības zināšanas jūrskolniekiem māca arī bijušie Latvijas Jūras akadēmijas absolventi I. Kurjanovičs, G. Kalniņš, S. Izmailova. Viņi lasa lekciju kursus „Kuģi un kuģošana”, „Kuģu mašīnas”, „Kuģu palīgmehānismi”, „Termodinamikas pamati”, „Vides piesārņojuma novēršana”, „Navigācija un locīja”, „Jūrniecības astronomija”.

LJA Jūrskola ir Rīgas jūrskolas mantiniece un jau 18 gadus diplomētu jūrnieku audzinātāja un jūrniecības izglītības tradīciju turpinātāja Latvijas valstī.■

Jāņu laiki Jūras akadēmijā beigušies

Latvijas Jūras akadēmijas Satversmes sapulce 2009. gada 27. februārī par Latvijas Jūras akadēmijas rektoru uz nākamajiem pieciem gadiem ievēlēja profesoru inženierzinātņu doktoru Grigoriju Gladkovu. Jaunais rektors savus darba pienākumus sāks pildīt pēc rektora vēlēšanu rezultātu apstiprināšanas LR Ministru kabinetā.

Vēlēšanās startēja divi kandidāti – Jānis Brūnavs un Grigorijs Gladkovs.

Iepriekšējās LJA vēlēšanas notika 2004. gadā, kad rektora pienākumus no LJA pirmā rektora Jāņa Bērziņa pārņēma Jānis Brūnavs.■



Jānis Bērziņš.



Jānis Brūnavs.



Grigorijs Gladkovs.

Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas un Latvijas Izglītības fonda stipendija



Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents
Andris Kļaviņš.

Galvenie nosacījumi

Uz stipendiju var pretendēt visu LJA studiju programmu studenti, kuri pabeiguši ne mazāk kā četrus mācību semestrus un jūras praksi (pēdējo) ir izgājuši uz LKĪA biedru īpašumā vai pārvaldē esošajiem kuģiem.

■ Stipendijas pretendentu vidējai atzīmei studiju programmās jābūt ne zemākai par 7 un jūras prakses sadaļu vērtējumiem – ne zemākiem par 2.

■ Stipendijas pretendentiem ir jāizstrādā un jāiesniedz novērtēšanai LKĪA stipendiju padomei referāts latviešu valodā ar apjomu, ne mazāku par 5 lapām (*Times New Roman* 12 šriftā).

■ Referātu tematiem ir jābūt par Latvijas vai starptautiskās jūrniecības nozares aktualitātēm (ekonomika, jaunās tehnoloģijas, likumdošana, starptautiskās konvencijas utt.).

Latvijai vienmēr būs prioritāte

„Pašlaik, mācoties Holandes Jūras universitātē, ar mācību kvalitāti esmu ļoti apmierināts. Pasniedzēju līmenis ir augsts un piedāvātais zināšanu līmenis arī. Man šķiet, ka menedžmenta zinību jomā šī pašlaik ir viena no spēcīgākajām programmām Eiropā. Tā kā vēlos kļūt par augsta līmeņa vadītāju jūrniecības industrijā, man ir ļoti svarīgi iegūt iespējami dziļākas zināšanas speciālajos priekšmetos, un šeit tas ir iespējams.

Tā kā Holandes Jūras universitātes mērķis ir padarīt savas mācību programmas par vadošajām pasaulē un šā mērķa sasniegšanai tiek pieliktas lielas pūles, var droši teikt, ka jau tagad šīs mācību iestādes produkts – universitātes absolvents – ir konkurētspējīgs pasaules darba tirgū. Jautājums tikai, vai Latvijā kādam būs nepieciešams šāda līmeņa speciālists? Jau 2009. gada oktobrī, kad man sāksies maģistra darba izstrāde, es labprāt atgrieztos Lat-

vijā, jo tiešām vēlos strādāt Latvijas jūrniecības labā un darīt visu, lai mūsu valsts kļūtu konkurētspējīga ar savu piedāvāto produktu – jūrnieku, ostām un karogu.

Labprāt aktīvi iesaistītos arī LJS darbībā, lai ar savām zināšanām strādātu Latvijas jūrniecības labā.

Tikpat svarīgi man būtu iesaistīties Latvijas Jūras akadēmijas darbā, lai uzlabotu studiju un mācību procesa kvalitāti.

Tomēr, apzinoties reālo krīzes situāciju, domāju, ka atrast darbu Latvijā varētu būt diezgan sarežģīti. Diez vai kāds vēlēties uzņemties papildu izdevumus, kas rodas, pieņemot darbā jaunu speciālistu. Tā vien šķiet, ka vajadzēs palikt Holandē un kādu laiku strādāt šeit, lai Latvijā atgrieztos vēlāk, jau ar uzkrātu darba pieredzi. Protams, ļoti svarīga ir arī darba samaksa, man ir kredītsaistības, jo par savām studijām esmu maksājis pats.

Vienu es zinu droši: izvērtējot iespējas, kur palikt un strādāt, Latvijai vienmēr būs prioritāte.”■

Ar cieņu LJA absolvents Roberts Gailītis

No studentu diskusijām par akadēmiju, pasniedzējiem un jūrniecības problēmām

..Jūras Akadēmijai vajadzētu kļūt par Latvijas lielāko augstskolu, lai varētu eksportēt mūsu speciālistus. Darbaspēka eksports ir vienīgā izeja no krīzes, jo jūrnieki pelna naudu visā plašajā pasaulē un atved to uz Latviju..

..Jūrniecības izglītības programmām ir jābūt atbilstošām starptautiskiem standartiem, mācību iestāde tiek akreditēta Londonā ik pēc pieciem gadiem. Tā kā akadēmijas programmas ir akreditētas, tās absolventi nav ierobežoti nacionālā teritorijā, jo viņu diplomu ir starptautiski atzīti..

..Par to, ka jūrnieki pelna naudu lielākoties uz ārzemju kuģiem. Vajadzētu priecāties, ka nauda, un liela nauda, tiek ievesta valstī un šeit tērēta. Cilvēki ceļ mājas, dod darbu celtniekiem, pērk preces un maksā PVN valsts kasē utt. Būtībā tās ir investīcijas. Nauda nav vienkārši pārdalīta, bet ievesta no ārienes! Tieši Jūras akadēmija dod lielu pievienoto vērtību, ko nevar teikt par daudzām citām izglītības iestādēm. Tā ka valstij gatavot jūrniekus ir gan izdevīgi, gan prestiži..

..Profesors Gladkovs ir pieredzējis LJA pasniedzējs, agrāk ilgus gadus vadījis kuģu vadītāju nodaļu, labi pārzina jūrniecību, beidzis Makarova augstāko jūrskolu. Labas atsauksmes no bijušajiem studentiem un kolēģiem. Konkurencē ar Brūnavu pārliecinoši uzvarēja. Faktiski akadēmijas pasniedzēji un studenti vēlēšanās pauda neuzticību iepriekšējam rektoram. Žēl, ka tādā krīzes laikā uzsāks vadīt, bet lai veicas..

..Gladkovam bija jābūt par rektoru jau visu to laiku, kad rektors bija Brūnavs, bet laikam 2004. gadā kādam kaut kas prātiņā nogāja greizi, un ielika Brūnavu..

..Bija jau nonācis tik tālu, ka tika apspriests jautājums par Jūras akadēmijas likvidēšanu vai pārveidošanu par RTU fakultāti. Labi, ka Gladkovs atgriezies, tagad ir vismaz cerība, ka kaut kas mainīsies uz labo pusi..

..Latvijā vēl ir tāds paliels uzņēmums kā „Latvijas kuģniecība”, kas ir viens no lielākajiem Eiropā, un tam ir nepieciešami kvalificēti un spējīgi jūrnieki. Liela daļa akadēmijas absolventu strādā tieši Latvijas uzņēmumā, tāpēc jāatzīst, ka akadēmija gatavo speciālistus ne tikai darbaspēka eksportam..

..Lielākā daļa LJA studentu nāk no Latvijas novadiem un tikai nedaudzi ir rīdzinieki, tāpēc vajadzētu būt ļoti pārdomātai mācību maksas politikai. Ja akadēmijā ieviesīs *smagas maksas*, tad tā pati „Latvijas kuģniecība” ar vienu no lielākajām flotēm Eiropā varēs ņemt darbā krievus, ukraiņus vai filipīniešus!!! Bet nevajag aizmirst K. Valdemāra aicinājumu!..

..Latvijas jūrnieki ir lieliska eksportprece, jo nopelnītā nauda nonāk Latvijā. Bet LK ir kārtīgi skopuļi, kas maksā tik zemas algas, ka tur drīz strādās tikai mazkvalificēti malaizieši, kuri tikai vēl vakar nokāpuši no palmas..

..Filipīnieši, ķīnieši – tie strādā tikai matrožu līmenī, bet jau vecākie matroži vai bocmaņi pat uz Ukrainas kuģiem ir tikai baltie cilvēki, un LJA gatavo speciālistus tieši šim līmenim, kaut gan bez papildus mācīšanās citur pasaulē tomēr neiztikt. Lūk, piemērs: mana meita savulaik pabeidza Robežsardzes koledžu, Policijas akadēmiju un arī Latvijas Jūras akadēmiju, pēc tam stažējās Somijas Krasta apsardzē, kur kārtoja eksāmenus, tad vēl vairākus mēnešus bija kursos Dānijā, lai saņemtu NATO sertifikātu. Tagad viņa ir Robežsardzes kuģa kapteiņa palīdzē ar mērķi kļūt par kapteini. Ja nebūtu LJA, viss šis process būtu bijis daudz komplicētāks..■

Kāpēc izvēlēties Jūras akadēmiju?

Latvijas Jūras akadēmija ir akreditēta jūrnieceības profesionālās izglītības un zinātnes valsts iestāde, kurā mācības notiek atbilstoši starptautiski atzītām studiju programmām jūrnieceības nozarē. Tajā patlaban studē vairāk nekā 750 studentu.

Bijušais 3. vidusskolas absolvents, tagad Jūras akadēmijas Kuģu vadīšanas specialitātes 3. kursa students Nikolajs Hļevnojs teic, ka ideja par jūrnieceības profesijas izvēli dzimusi jau pamatskolā, un īpaši piesaistīja tieši ceļošanas iespēja, kad jau studiju gados, prakses laikā var apskatīt daudzas valstis, iepazīt to tautu kultūru. „Pirmās prakses laikā kuģoju pa Karību jūru, pabiju daudzās eksotiskās valstīs, tādās kā Jamaika, Boba Mārlija dzimtene, viņa muzejā biju. Var teikt, ka, izkāpjot krastā divas reizes nedēļā, kā tūrists izbaudu visu to, par ko citi maksā bargu naudu,” stāsta Nikolajs Hļevnojs. „Grūtāk, protams, ir fizikā, matemātikā, bet domāju, ka pirmajā kursā jebkuram studentam jāpierod pie jauniem pasniedzējiem, prasībām, pie patstāvīgas zināšanu apguves, bet zināšanu bāze pilnīgi pietiekama, par ko liecina līdz šim augstās sekmes.”

Indra Siliņa, kas studē Ostu un kuģošanas vadības specialitātē, potenciālajiem Latvijas Jūras akadēmijas studentiem iesaka īpašu uzmanību veltīt eksakto zinātņu apguvei, kā arī latviešu un angļu valodas studijām. Protams, nepieciešama arī pārliecība par izvēli, profesijas piemērotību.

„Vidusskolēniem, kurus interesē dinamisks, specifisks darbs ar iespējām apceļot pasauli, turklāt labi atalgots darbs, iesaku turpināt mācības Latvijas Jūras akadēmijā. Krīšjānis Valdemārs ne velti ir teicis: „Latvji, brauciet jūrīnā, krājiet naudu pūriņā”, un tas izsaka profesijas atalgojumu,” uzsver Indra Siliņa.

Studente stāsta, ka Jūras akadēmija ir vienīgā augstskola Latvijā, kuras absolventi nekļūst par bezdarbniekiem – visi tiek nodrošināti ar darbu.■

Santa Zvirbule

Uz studijām atskatoties

Esmu Ainārs Vizulis, beidzis Nītaures vidusskolu, bērnībā lidinājies citos padebešos, līdz piepildījis tēva sapni, iestājoties LJA kuģu mehānikas nodaļā. Sekmīgi pabeidzu, un jau to uztveru kā vienu piedzīvojumu posmu savā dzīvē! Interesanti, ka no jūrnieka profesijas esmu aizlaivojis pa sauszemi līdz SIA „Basko Food Technologies” par tehniskā servisa nodaļas vadītāju. Paceļam buras un virzāmes uz jūrniecības nozari. Kāpēc tur un kāpēc varbūt ne tur? Akadēmijā pavadīti pieci gadi: trīs gadi pirmā limeņa kuģu mehānikas nodaļā un vēl divi gadi bakalaura grādam inženiera specialitātē. Skaņi gudri un atbildīgi! Papīrs rokā, un liekas, ka vajag arī maģistru – tāda kā mānija pēc zināšanām!

Nozares plusi: apceļot pasauli, iepazīt kultūras, cilvēkus, viedokļus, izzināt vēsturi un vēl nopelnīt naudu par to, tas liekas kā sapnis! Jā, neslēpšu, tā tas arī ir! Izbaudīju to visu, un beigās tāpat sirdsbalss mani sauc uz citu pusi, bet izglītības pamats diezgan *štengrs*!

Mīnusi jūrnieka darbā: prombūtne no mīlās mājas, draugiem, draudzenes vai sievas, ilgas neredzēšanās, kaut gan mūsdienās kontaktu iespējas jau ir lielākas! Un jā, esi gatavs jebkurā mirklī cīnīties par savu un komandas dzīvību, jo neparedzamais var būt netālu no tavas dislokācijas vietas!

Tātad Latvijas Jūras akadēmija: prestiža augstskola ar stabilām zināšanām, mugurkaulu veidojoša iestāde, ar izņēmumiem!

Izvēloties studiju virzienu: 1. Jūras transporta nodaļa, studiju programma „Jūras transports – kuģa vadīšana”, 2. Studiju programma „Ostu un kuģošanas vadība”, 3. Kuģu mehānikas nodaļa, 4. Kuģu elektroautomātikas nodaļa, 5. Jūras spēku nodaļa, 6. Maģistrantūra. Bet esiet uzmanīgi, jums jāzina, ko gribat un kas jums liekas saistošs, jo es iesākumā par katru cenu gribēju kļūt par kuģu vadītāju, tomēr medicīniskajā pārbaudē atklājās, ka mozaikā nevarēju atšķirt kaut kādu krāsu, un *čuš...* Kuģu vadītāju vietā man piedāvāja mācīties kuģu mehānikas nodaļā, un ziniet, es it nemaz to nenožēloju, Dievs visu iegrozīja, kā vajag, jo, kuģu vadīšanas nodaļā mācoties, diploms ir derīgs tikai darbam jūrā, bet mehānikas nodaļas absolventam darbs var būt gan uz sauszemes, gan jūrā!

Ieteicams, protams, tikt budžeta grupā, jo studijas nav no lētajām. Ir vēl viens pamatnoteikums – mācieties runāt angļu mēlē un neesiet vienaldzīgi pret fiziku un matemātiku, tās tiešām noderēs!

Arī jūras prakse ir diezgan kutelīgs un interesants pasākums. Piecu gadu laikā ir divas prakses, un prakses vietu vari meklēt pats, vai arī to dara Jūras akadēmija. Iesaku meklēt pašam jau laikus, jo akadēmija nepiedāvās kompāniju, kur par melno darbu varēsi arī kaut ko nopelnīt! Bet izvēle vienmēr paliek jūsu ziņā!

KOPMĪTNES

Kopmītnes – tā ir studentu dzīves neatņemama sastāvdaļa. Atkal solis raitā gaitā uz kopmītnu ēkas attiecīgo numuriņu, kas ir slavens vai nu ar nakts uzdziņi, lielāko miskasti, jaudīgāko mūzikas centru, alus bundžu kolekciju vai minimālismu utt. Gandrīz ikviens students ir baudījis griķus, rīsus gandrīz vai katru dienu, pācepinājis kartupeļus... Atvelcies no studijām, komunālajā virtuvē gatavot *kaifa* nekāda. Stumdi savu kastrolīti no sildvirsmas A uz sildvirsmu B, bet, ja atstāj bez uzraudzības, pazūd kastrola saturs, gadījās arī tā! Cilvēku daudz, visiem ēst vajag! Cits sautē, cits cep un šmorē, cits eksperimentē ar pārtikas izejvielām, lai pēcāk varētu piekrist pie alus!

Kādi tad ir tie ieguvumi, mitinoties kopmītnēs? NEATKARĪBA. Pats sev saimnieks, mācies patstāvību kā alfabētū! Citam sanāk labāk, cits

atkal raksturā padevies tāds vieglāk iespaidojams, kuru var bīdīt kā *fīšku* uz attiecīgo dislokācijas vietu! Dzīvojot un atbildot pašam par sevi, cilvēks paceļ savu vērtības skalu krietni pāri savām sakrāto mājas darbu kaudzēm!

Svarīgi ir saplānot savu laiku ārpus mācībām.

Vieglākais ceļš – aizšļūc uz veikalu, paņem kaut ko tonusam un turpini to paaugstināt!

Vidējais ceļš – uztaisi makaronus pa *flotski*, noskaties kino, *padzen luni* un vakarā palasi grāmatu par jūras piesārņojuma novēršanu!



LJA pasniedzējs Ilmārs Lešinskis.



Sarežģītāks ceļš – apmeklē papildu kursu, aizej uz randiņu, izpildi mājas darbus, palīdzi jaunāka kursa studentam ar psiholoģisko spiedienu uz pasniedzēju!

Grūtākais ceļš – strādā pēc mācībām, apmeklē sporta nodarbības, reizē izpildi visus mājas darbus un sagatavo papildjautājumus par tēmu „Magnētiskais lauks”, ar vienu roku apgrozi Kijevas kotleti, bet ar otru raksti projektu „Rīgas sakopšana”!

Variantu ir daudz, un katrs izvēlas tādu, kāds viņu apmierina. Cits izbauda koju priekšrocības, cits atkal raksta sūdzības par kaimiņa istabā esošo *beach party* nebeigšanos!

Kad es dzīvoju kopmītnēs, reizēm pietrūka klusuma un miera, kuru, lai cik dīvaini būtu, kādreiz arī gribas! Bet apkārt ir rosība, mājas darbi ceļo, idejas plivinās, pareizās atbildes visu laiku ir *transfērā*, attiecību mudžekļi ieskauj visu kopmītņu furnitūru!

Domāju, ka šāds jaunības vilnis ir jāizbauda! Tas daudz ko iemāca, arī kā salabot pilošu krānu, kā nolaisties no otrā vai trešā stāva pa sasietu palagu, kā dažos vakaros izpildīt pusgadā sakrājušos mājas darbu parādus, kā no viena kartupeļa un speķa uztaisīt cūkgaļas karbonādi ar dārzeņiem un piedevām, kā, slaukot un mazgājot, iežēlināt komandantes sirdi, kā strādāt pa nakti un dienā izskatīties kā 12 h gulējis... Rīti ir viskaitinošākie, jo modinātājs tiek pārlīkts no lekcijas uz lekciju, kamēr *piefiksē*, ka vajadzētu iet pusdienās un aplūsināt sirdsapziņu par neapmeklētajām lekcijām!

KOJAS – tā ir DZĪVE! Meties tik virpulī un atrodi sevi pats!

STUDIJAS

Kā jau minēju, studijas kuģu mehānikā ir smalka padarīšana. Kārtīga forma un sasukāti mati atzīmi var paaugstināt par pusballi noteikti! Piebildīšu, izskatoties kā pienākas, tu cel savu un apkārtējās sabiedrības pašapziņu.

Pirmie kursi: aste kājstarpē – steidzies, celies un apmeklē visas lekcijas ar sakostiem zobiem, lai tikai pasniedzējs neuzmet ļaunu aci par lekcijas kavējumu, bet būtībā vajag nodibināt ar visiem biedriskas attiecības uz savstarpējās cieņas pamata! Protams, ja tēvs vai māte ir ar *platajiem galiem* izglītības jomā, tad jebkurš eksāmens un pārbaudījums jebkurā akadēmijā būs pastaiga pa parku, graužot pistāciju riekstus!

Jā, angļu valoda gan bija jāapmeklē cītīgi, jo ir vajadzīgs attiecīgi procentuāls apmeklējums no visām lekcijām! Bet, ja valoda *neklibo* un to mācīties patīk, tad problēmu nekādu, ja vien neesi izpelņījis sodījumus par pārāk lielu pārgudrību!

Fizika. Šeit nu, mīļie cilvēki, esat ar stipriem nerviem un *extra* lielu elastību. Pamēģiniet tik neapmeklēt praktiskās nodarbības – būs papildu pasēdēšanas kabinetā, pāršķīstot kvantu teoriju, enerģiski parisinot lielāku

vai mazāku uzdevumu ar integrāļu palīdzību! Lāzeri un hologrammu aparāti jātaisa nebūs, bet fizika tur nebūs rotaļlieta, pateicoties tādiem vēsturiskiem pasniedzēju uzskatiem, kas seko viņiem kā pašu ēna! Jā, STAGNĀTISMS, arī tā var teikt, bet kurš gados jauns pasniedzējs gan mācīs vienu vai otru priekšmetu par atalgojumu, par kuru vienreiz var aizbraukt uz Turaidu, apēst eklēru un samaksāt par elektrību, bet par jauniem apaviem nav ko domāt!

Esiet vērīgi pret teorētisko mehāniku un inženiermehāniku (tas ir 4. un 5. kursā). Moora integrāļi un spiedes, vērpes, lieces būs tās, ar kurām jūs iesiet gulēt, un pamostoties dienu sāksiet ar himnu vērpes momentam. Tas ir nopietni – šis priekšmets neatstāj vienaldzīgu nevienu LJA studentu, un, izejot to „desanta pasākumu”, dzīve šķitīs kā Hansa Kristiana Andersena pasaka! Pasniedzējs tur ir tāds, kurš savu priekšmetu mīl no visiem galiem. Nedomājiēt pārfrāzēt pa savam kādu definīcijas pamatojumu, uzreiz būs divu lappušu apraksts par to, kāpēc tas ir nepareizi un kāpēc nav ieskaitīta atbilde! Praktisko darbu aizstāvēšana – tas ir fantastisks pasākums, taupiet nervus un pamācieties, noderēs!

Matemātika. Ak, jā, dispersijas, varbūtības aprēķināšanas, vairākargumentu funkciju integrālrēķini un citi zvēri jūs neatstās vienu. Viņi gribēs, lai jūs viņus pazīstat tāpat kā savus tuviniekus! Un, pajautājot profesoram, vai viņš



LJA studiju centrā.



ir izdomājis pats savu teoriju, tiksiet izsaukts pie tāfeles. 99%, ka uzdevums būs tāds, kuru neatrisināsiet, un gala rezultāts būs zemas vērtības cipars, kas rotās žurnālu pie jūsu vārda! Atkal uzsveru – praktiskās nodarbības ir jāapmeklē, bet, ja jūs protat risināt uzdevumus, tad

viennozīmīgi būsiet *TOPĀ* un teorijai varēsiet uzlikt *NIKOLAJU*!

Jā, būs problēmas ar mācību materiāliem – daudz lasāmvielas ir krievu un angļu valodā!

Galvenais būt aktīvam, draudzīgam, mēlei jābūt īstā vietā un jāspēj runāt skaisti, lai otram asaras birst, jo prasme komunicēt ir ceļš uz panākumiem! Arī LJA!

Sportiskās aktivitātes ir pa pirmo, ikviens sevi mīlošs cilvēks sportu mīl, izņemot gadījumus, kad ir veselības problēmas!

Lekcijas pirmajosursos vajag apmeklēt cītīgi! Mājas darbu netrūks un kūpoša galva būs pierasta lieta, nevajag iespringt, vajag atcerēties, ka var būt vēl trakāk! Starp citu, pasniedzējiem patīk, ja pēc lekcijas uzdod kādu jautājumu par viņu tēmu. Tad viņu sirdis atmaigst, un tas var būt tavs pluss, kad kārtosi ieskaiti!

Tātad rezumē: apmeklējam lekcijas no sākuma, esam aktīvi, praktiskās daļas cenšamies neizlaist, fizika, matemātika, teorētiskā mehānika, inženiermehānika, elektrotehnika, angļu valoda, cenšamies nokārot visas saistības ar šiem priekšmetiem laikus!

Mehāniķiem ir paveicies, tāpēc ka Kuģu mehānikas nodaļas katedras vadītājs profesors Cimanskis ir lielisks cilvēks, kurš kopā ar jums būs gatavs pat doties uz *copi* un parunāt par dzīvi. ■

LJA absolvents Ainārs Vizulis

Jū r n i e c ī b a s k o l e d ž a i – a u g s t ā k a i s n o v ē r t ē j u m s

2007. gadā Liepājas Jū r n i e c ī b a s k o l e d ž ā s t r ā d ā j a a k r e d i t ā c i j a s k o m i s i j a, k a s i z s k a t i j a i e s n i e g t o p a š n o v ē r t ē j u m u, p ā r b a u d i j a d o k u m e n t ā c i j u, u z k l a u s i j a a u d z ē k ņ u s, v i ņ u p a š p ā r v a l d ī u n m ā c ī b s p ē k u s, k ā a r ī i z p ē t i j a p i e d ā v ā t ā s m ā c ī b u p r o g r a m m a s. K o l e d ž a k ā m ā c ī b u i e s t ā d ē s a ņ ē m a b e z t e r m i ņ a a k r e d i t ā c i j u, s a v u k ā r t t r ī s p r o g r a m m a s – k u ģ u v a d ī t ā j u, k u ģ u m e h ā n i ģ u u n l o ģ i s t i k a s – t i k a a k r e d i t ē t a s u z m a k s i m ā l o t e r m i ņ u – s e š i e m g a d i e m.

2008. GADA ABSOLVENTI

2008. gadā Liepājas Jū r n i e c ī b a s k o l e d ž u p a b e i d z a 34 k u ģ u v a d ī t ā j i, k u r i i e g u v a s a r d z e s s t ū r m a ņ a k v a l i f i k ā c i j u, u n 34 k u ģ u m e h ā n i ģ i, k u r i i e g u v u š i s a r d z e s m e h ā n i ģ a k v a l i f i k ā c i j u. J a u n i e š i, k a s m ā c ī b a s s ā k a p ē c 9. k l a s e s b e i g š a n a s, l ī d z t e k u s p r o f e s i j a i i e g u v u š i a r ī v i d u s s k o l a s i z g l ī t ī b u. A b s o l v e n t u s s v e i c a k o l e d ž a s d i r e k t o r s I v a r s V i r g a, s p e c i a l i t ā š u v a d ī t ā j i, k l a š u a u d z i n ā t ā j i, v e c ā k i, r a d i n i e k i, d r a u ģ i.

I e g ū s t o t p i r m ā l ī m e ņ a a u g s t ā k o i z g l ī t ī b u, k o l e d ž u p a b e i d z a 11 m e h ā n i ģ i u n 14 s t ū r m a ņ i. P i r m o r e i z i n o t i k a i z l a i d u m s l o ģ i s t i k a s s p e c i a l i t ā t e s a u d z ē k ņ i e m – t o b e i d z a s e š i j a u n i e s p e c i ā l i s t i.

J A U N A K A T E D R A J Ū R N I E C Ī B A S K O L E D Ž Ā

2008./09. m ā c ī b u g a d ā L i e p ā j a s J ū r n i e c ī b a s k o l e d ž ā d u r v i s s t u d e n t i e m v ē r a j a u n a k a t e d r a. P i r m ā l ī m e ņ a a u g s t ā k ā s p r o f e s i o n ā l ā s i z g l ī t ī b a s s t u d i j u p r o g r a m m a i e t v a r o s j a u n i e c i l v ē k i t u r t r i j u g a d u g a i t ā v i e n l a i k u s v a r ē s a p g ū t t i e s ī b u z i n ā t n e s u n j ū r a s t i e s ī b a s. K ā p a s t ā s t ī j a j a u n ā s k a t e d r a s v a d ī t ā j s c i v i l t i e s ī b u m ā ģ i s t r s R ī t v a r s M a r t i n o v s, n e v i e n ā c i t ā m ā c ī b u i e s t ā d ē L a t v i j ā š ā d a k o m p l e k s a m ā c ī b u p r o g r a m m a n a v p a r e d z ē t a, u n t o a p g ū t s t u d e n t i e m p a l ī d z ē s 16 p a s n i e d z ē j i, s t a r p k u r i e m i r 14 m ā ģ i s t r i.

T i e s ī b u z i n ā t n ē s i e g ū t ā s z i n ā š a n a s l ī d z i n ā s i e s t ā m, k o n o d r o š i n a j u r i d i s k ā s k o l e d ž a s. S t u d e n t i a p g ū s p o l i t o l o ģ i j u, g r ā m a t v e d ī b a s p a m a t u s, e k o n o m i k u, p s i h o l o ģ i j u, l i e t v e d ī b u u n c i t u s p r i e k š m e t u s. T ā t a d J ū r n i e c ī b a s k o l e d ž a s j a u n ā s k a t e d r a s a b s o l v e n t i g l u ž i t ā p a t k ā j u r i d i s k o k o l e d ž u b e i d z ē j i v a r ē s p i l d ī t p i e n ā k u m u s z e m ā k o s a m a t o s t i e s ā, k ā a r ī d a ž ā d o s u z ņ ē m u m o s u n i e s t ā d ē s. T a č u v i ņ i p a p i l d u s b ū s s a ņ ē m u š i i z g l ī t ī b u j ū r a s t i e s ī b u j a u t ā j u m o s, b ū s m ā c ī j u š i e s k u ģ o š a n a s d r o š ī b u, j ū r a s v ī d e s a i z s a r d z ī b u, e k o l o ģ i s k ā s t i e s ī b a s, k r a v u p ā r v a d ā j u m u m e h ā n i k u u n c i t a s g u d r ī b a s, t ā d ē l v a r ā s i e ņ e m t l a b i

atalgotus un interesantus amatus kuģu aģentūrās, jūras apdrošināšanas sistēmā, ostas kapteiņdienestos un citās ar jūrniecību un zvejniecību saistītās organizācijās.

Jau esot noslēgta vienošanās ar biznesa augstskolas „Turība” un Baltijas Starptautiskās akadēmijas vadītājiem par to, ka Jūrniecības koledžas jaunās katedras absolventi varēs turpināt studijas šajās mācību iestādēs.

JŪRAS SPĒKU KUĢIS „NAMEJS” NODOTS JŪRNICĪBAS KOLEDŽAI

2009. gada sākumā Latvijas Jūras spēki nodeva mīnu kuģi „Namejs” Izglītības un zinātnes ministrijas pārraudzībā esošās Liepājas Jūrniecības koledžas valdījumā.

2008. gada martā Aizsardzības ministrijā tika nolemts kuģi „Namejs” nodot Liepājas pilsētas domei Jūras spēku muzeja ierīkošanai, bet Liepājas dome vērsās pie Aizsardzības ministrijas un lūdza kuģi nodot Jūrniecības koledžai. Šim lūgumam pievienojās arī Liepājas Jūrniecības koledža, paziņojot, ka Liepājas dome saziņā ar Liepājas muzeju un Jūrniecības koledžu apņemas uz kuģa izveidot Latvijas Jūras spēku un kara flotes vēstures ekspozīciju, kā arī izmantot kuģi mācību procesa nodrošināšanai, kas būtu ieguvums gan valstij, gan pilsētai, gan topošajiem jūrniekiem.

UZZIŅAI

„Namejs” būvēts 1960. gadā Vācijā, Latvija kuģi pārņēma 1999. gadā, tā bilances vērtība ir 41 036 lat. Kuģa garums ir 47 metri, platums – 8,30 metri, iegrime – 3,7 metri.

Tā kā kuģis „Namejs” savulaik tika saņemts no Vācijas, Latvijas Aizsardzības ministrija lūdza Vācijas Aizsardzības ministrijai atļauju nodot kuģi Liepājas Jūrniecības koledžai, un šāda atļauja tika saņemta.

NBS veica uz kuģa esošā 40 milimetru lielgabala „Bofor L-70” demilitarizāciju, un ir saņemta Valsts policijas Kriminālistikas pārvaldes eksperta izziņa, ka lielgabals nav derīgs lietošanai.

Pēc attiecīga Ministru kabineta lēmuma pieņemšanas par kuģa „Namejs” nodošanu Liepājas Jūrniecības koledžai AM sagatavos pavēli par kuģa izslēgšanu no Latvijas Jūras spēku Kuģu reģistra, sagatavos dokumentus Liepājas Jūrniecības koledžai un reģistrēs kuģi Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā. NBS Jūras spēki par saviem līdzekļiem nogādās kuģi līdz Liepājas Jūrniecības koledžas norādītajai vietai.

Domes priekšsēdētāja pirmā vietniece Silva Golde tikās ar Liepājas Jūrniecības koledžas direktoru Ivaru Virgu, Jūras spēku komandieri Jāni Rozi un kuģa „Namejs” apkalpes locekļiem, lai pārrunātu kuģa pārņemšanas procesu, kam būs nepieciešams arī attiecīgs finansējums. Veco, savu laiku nokalpojušo mācību kuģa „Afanasijs Nikitins” korpusu LR Finanšu ministrija atļāvuši pašvaldībai sagriezt metāllūžņos, bet iegūtos līdzekļus ieguldīt kuģa „Namejs”

sagatavošanā topošo jūrnieku apmācībai, kā arī neliela jūrniecības muzeja ierīkošanai uz kuģa.

Kā uzskata Golde, sen bija laiks aizvēkt sarūsējošo graustu no ostmalas promenādes – atpūtnieku un tūristu iecienītas pastaigu vietas. Tagad Jūrniecības koledžas audzēkņi iegūs daudz mūsdienīgāku mācību bāzi praktisko iemaņu apgūšanai.

Pārņemšanas process nebūs vienkāršs. Jūrniecības koledžas pārstāvjiem vispirms jātiekas ar kuģa mehāniķiem, lai sastādītu nododamās aparatūras sarakstu, kura paliks uz kuģa un būs izmantojama mācību procesā. Daļu no militārām vajadzībām domātā aprīkojuma plānots nodot Lietuvas Jūras spēkiem. Uz kuģa jāierīko trīs mācību klases, kā arī nepieciešams veikt aprēķinus, cik izmaksās kuģa uzturēšana.

NOTIEK JAUNSARGU JUNGU MĀCĪBAS

Kopš 2008. gada 9. janvāra Liepājas Jūrniecības koledžā notiek jaunsargu jungu mācības. Tās vada pieredzes bagāts jūrnieks un pedagogs Oļegs Zabelskis. Izveidot šādu skolu bija viņa paša iniciatīva, jo viņš uzskatīja, ka Liepājā, jūrniecības šūpulī, zēniem un arī meitenēm jādod iespēja iepazīt jūrnieka profesiju. Liepājas jaunsargu jungu skola darbojas Aizsardzības ministrijas Jaunsardzes centra ietvaros.

Jaunākajā jaunsargu grupā uzņem jauniešus no 12 gadu vecuma, viņiem nepieciešama vecāku atļauja, kā arī jābūt pamatskolā. Kurša ilgums ir četri gadi. Nodarbības notiek trīs reizes nedēļā – otrdienās, trešdienās un ceturtdienās no pulksten 16 līdz 17.30. Pieteikties jaunsargos jungās var nodarbību dienās. Mācības ir valsts valodā, bet tautībai un valodas prasmei nav nozīmes. Mācību gaitā paredzēts apgūt Latvijas Bruņoto spēku vēsturi, vadības pamatus, ierindas mācību, pirmās palīdzības pamatus, navigācijas pamatus, kuģu uzbūvi, visu par ieročiem, notiks arī apmācība šaušanā utt. Paredzēti izbraukumi jūrā, ekskursijas, nometnes. Mācības ir bez maksas.

KAD ALKAS PĒC JŪRAS IR IERAKSTĪTAS GĒNOS

Kad Liepājā un citviet Latvijā notiek Jūras svētki ar dziesmām, dejām un citām izdarībām, jūrnieki atzīst, ka viņu ikdienu nebūt nav jautra. Liepājai ir senas ar zvejniecību un jūrniecību saistītas tradīcijas, tāpēc vērts izzināt, cik stipras ir jauno cilvēku alkas pēc jūras, pēc kuģošanas, un vai mūsdienā

UZZIŅAI

Karakuģis „Namejs” līdz šim tika izmantots jūras mīnu meklēšanai un iznīcināšanai.

Kuģis piedalījies gan mācībās, gan reālās operācijās, atrodot un iznīcinot Baltijas jūrā kopš Otrā pasaules kara saglabājušās mīnas. „Namejs” bija vienīgais karakuģis Baltijas valstīs, kas savulaik izturēja NATO sertifikāciju, apliecinot, ka atbilst visām alianses prasībām gan tehnikas, gan personāla sagatavotības ziņā.



Jaunie speciālisti Kaspars Rasa (no kreisās), Artis Skudra un Arturs Rozentāls.



Ritvars Martinovs vadīs katedru, kurā studenti vienlaikus varēs apgūt tiesību zinātnes un jūras tiesības.



Jūrniecības koledžas direktors Ivars Virga sveic absolventus.

jauniešu uztverē ir dzīvs Krīšjāņa Valdemāra aicinājums „Latvji, brauciet jūrīnā!”.

Jūrniecības koledžas pasniedzēji novērojuši, ka vislabākie jūrnieki izaug no tiem audzēkņiem, kuri koledžas piedāvātās specialitātes izvēlas, sekojot ģimenes tradīcijai. Mācību iestādē pēc devītās klases beigšanas var mācīties par jūras transporta kuģu mehāniķiem un kuģu vadītājiem. Ir tādi puīši (jāpiebilst, ka skolā mācās arī pa kādai drosmīgai meitenei), kuriem jūrā ir gājis gan tēvs, gan vectēvs.

„Mans vectēvs kapteinis Juris Rasa arī savulaik beidzis mūsu jūrskolu, tagad viņš Liepājas ostā ir vecākais locis. Jūrniecības koledžā mācījās arī mans brālis Dainis Rasa,” ar lepnumu sacīja Kaspars Rasa.

Kaspars šopavasār ieguva sardzes stūrmaņa diplomu. Puišis pastāstīja, ka jau no pirmās klases zinājis, ka arī viņš kādreiz brauks jūrā. Vectēvs mazdēlu ne reizi vien vizinājis ar velkoni. Puika draugiem varējis palielīties, ka bijis atklātā jūrā, lai gan tagad par to pasmaida, sak', cik nu tālu es tur biju! Tagad ir īsti, lieli kuģi redzēti un pa dažādām jūrām kuģots – ir izbaudīti Baltijas jūras, Ziemeļjūras, Atlantijas okeāna viļņi. Kaspars prakses laikā iepazinis jūrnieka profesiju, sākot no pašas apakšas. Pirmajā braucienā viņš bijis klāja kadets, kuram jādara paši melnākie darbi – jātīra, jāmazgā, jākrāso.

Artis Skudra šopavasār pabeidza sardzes mehāniķa specialitātes

4. kursu. Jaunietis nav liepājnieks, viņš uz skolu atbraucis no Aizputes. Mācīties Jūrniecības koledžā ieteikuši draugi, kuri jau skolojušies Liepājā. Bet, kā atceras Artis, ģimenē varot atrast zināmas ar jūrniecību saistītas tradīcijas – viens no vectēviem bijis kapteinis. Neko vairāk par šā savas ģimenes locekļa gaitām viņš nezina, tomēr nākas vien secināt – alkas pēc jūras ir ieliktas gēnos.

Pēc pirmā reisa viņam tās *rozainās brilles* par jūrā iešanu gan nokritušas. Bijis brīdis, kad šķitis: es tomēr nebraukšu uz kuģiem, ir jāmeklē cita specialitāte. Pirmā prakse viņam bijusi Vidusjūrā, uz konteinerkuģa, kas piestājis Spānijas, Itālijas, Turcijas ostās, lai izkrautu un uzņemtu kravu. Viņš bijis arī pie Āfrikas krastiem. Arī Artim nācies veikt visus kadeta darbus. „Tomēr es paliku pie iesāktā un rudenī turpināšu mācīties jau koledžas līmenī, lai iegūtu pirmā līmeņa augstāko izglītību,” saka jaunais sardzes mehāniķis, kurš šajās dienās gatavojas atkal doties tālā jūras braucienā.

Arturs Rozentāls ir stūrmanis, viņš tāpat turpina izglītību koledžā, ir Jūrniecības koledžas studentu pašpārvaldes priekšsēdētājs. Viņš valkā koledžas formas tērpu un ar lepnumu stāsta par savu skolu. Viņš gribētu panākt, lai topošie jūrnieki valkātu formas tērpu, jo tas celtu skolas popularitāti.

„Kā lai neizvēlas jūrnieka profesiju, ja dzīvo Liepājā, simt metru no jūras,” ar humoru bilst Arturs. Viņa tēva patēvs arī savulaik ir gājis jūrā un vedis mazajam dāvanīņas no tālām zemēm. Lai pārliecinātos, vai patiesi vēlas braukt uz kuģiem, pēc pamatskolas beigšanas viņš mammas draudzenei aizbraucis līdz uz Klaipēdu ar transportkuģi, uz kura viņa strādājusi par stjuarti. Uz kuģa viņam paticis. „Mani ieinteresēja, kā noris braucieni, kā pārvadā kravas,” saka Arturs. „Man uz kuģa iepatikās. Un profesijas izvēli neesmu nožēlojis ne pēc pirmā prakses brauciena, ne pēc nākamās reizes.”

S Ā Ļ Ā ROMANTIKA

Ikdiena uz kuģa ir smaga un nogurdinoša. Jaunieši, kas jūrā jau pavadījuši kādu laiku, tagad zina daudzus brauciena plusus un mīnus. Arturs, piemēram, uz kuģa pavadījis sešarpus mēnešus. Viņa kravas kuģis piestājis gan pie Turcijas, gan Āfrikas un Amerikas Savienoto Valstu krastiem. Redzēta Itālija, Spānija un citas zemes. Tas tomēr ir zināms romantikas alku piepildījums.

Bet vai tik jauniem cilvēkiem nav par smagu ilgi būt šķirti no ģimenes, draugiem, no ierastās ikdienas dzīves? Puiši nenoliedz, ka, mēnešiem ilgi esot starp svešiem dažādās valodās runājošiem cilvēkiem, ir gadījies arī pa kādam izmisuma mirklī, ir bijuši brīži, kad gribējies mest visu pie malas un braukt mājās. Bet tas, izrādās, ir bijis tikai īslaicīgs vājums.

„Mums ir jābūt morāli stipriem,” apstiprina Artis. Bet Arturs pastāsta, ka viņam pirmajā reizē paveicies ar komandu, bijis labs un saprotošs kapteinis, un tas viss palīdzējis izturēt.

PIECI IEMESLI, KĀPĒC JAUNIEŠI IZVĒLAS APGŪT AR JŪRU UN KUĢIEM SAISTĪTAS PROFESIJAS:

1. Turpina ģimenes tradīcijas;
2. Mudina vecāki, kuriem bijusi saistība ar jūrniecību;
3. Ieteic draugi, kuri jau mācās Jūrniecības koledžā;
4. Romantikas meklējumi, tālu zemju apceļošana;
5. Vēlas nopelnīt daudz naudas.

„Nedrīkst būt tā, ka tu nolien maliņā un bēdājijs, ir jārūnā ar cilvēkiem, tas palīdz saņemties, izturēt,” novērojuši jaunie jūrnieki.

Sauszemes ļaudis parasti nevar atturēties, nepajautājot jūras braucējiem, kā tad ir ar vētrām, kā var izturēt lielo viļņošanos un vai ir pārciesta jūras slimība. Jaunie jūrnieki vētras ir piedzīvojuši un pārdzīvojuši vairākkārt. Arturs jau savā pirmajā braucienā iekļuvis lielajā vētrā „Vilma”, kas plosījās Atlantijas okeānā un, kā vēlāk ziņoja plašsaziņas līdzekļi, appludināja Amerikas krastus. Viļņi bijuši daudzstāvu mājas augstumā, kuģis zvalstījies ne pa jokam, piecas nakts neiznācis tā īsti pagulēt. Bet jaunieši tikai smaida: „Pirmajā reizē man tas bija patīkams piedzīvojums, es no tā ieguvu pozitīvas emocijas!”

Lai cilvēki, kam nav tuva lielo ūdeņu stihija, saprastu, kas tā īsti ir, Kaspars stāsta, ka, pārbraucis mājās pēc ilgāka brauciena pa jūru, viņš sākumā brīnījies, ka televizors nav nostiprināts. Uz kuģa viss aprīkots tā, lai vētras laikā mēbeles pa gaisu nelidotu. Ir arī speciāli galdauti, pa kuriem trauki neslīd.

„Visgrūtāk ir ēst zupu,” saka Kaspars. Un pastāsta, kā viņš vētras laikā žonglējis ar zupas šķīvi, lai kaut ko no tā dabūtu mutē. Bet kajītē viņa gulvieta gan tikusi noplūdināta, jo, vētrai tuvojoties, aizmirsis aiztaisīt iluminatoru. Puīši saka, ka jūras slimība gan viņus neesot piemeklējusi.

Jūras junga – pirmais ieskats jūrniecībā

Vasaras vidū Jūrniecības koledžā sākas jauns posms – audzēkņu uzņemšana. Pamatskolas beidzēji, devīto klašu absolventi, tiek aicināti mācīties par jūras transporta kuģu mehāniķiem un kuģu vadītājiem. Tālāk viņi jau koledžā varēs apgūt pirmā līmeņa profesionālo augstāko izglītību kuģu mehāniķa un kuģu vadītāja studiju programmās.

Koledžas pedagogi stāsta, ka labākie audzēkņi ir tie, kuri turpina ģimenes tradīcijas. Un skolā mācās bijušo absolventu atvases jau trešajā paaudzē. Tas parāda, ka ir labāk, ja par izvēlēto profesiju ir kaut mazākais priekšstats. Lai vēl vairāk ieinteresētu par jūrniecības specialitātēm un kuģošanas lietām, skolotājs Oļegs Zabeļskis izveidojis jūras jungu pulciņu. Tas darbojas uz Jūrniecības koledžas bāzes, un tajā skolēni no dažādām skolām var iepazīties ar jūras lietu knifiņiem – viņi mācās izprast komandas, siet mezglus, var apskatīt kuģus ne tikai no ārpuses.■

Daina Meistere, “Kurzemes Vārds”

„Jūras grāmata”

SIA „Jūras grāmata” sadarbībā ar SIA „GG” un SIA „GoodLuck” sniedz dažādus pakalpojumus: savā veikalā piedāvā jūras literatūru, studijas mācību centrā un jahtskolā, kā arī citus pakalpojumus.

SIA „Jūras grāmata” mācību centrs sniedz konsultācijas par iespējām studēt Krievijas augstskolās – Admirāļa S. Makarova Valsts jūras akadēmijā Sanktpēterburgā, Baltijas Valsts akadēmijā Kaļiņingradā un Sanktpēterburgas Jūras tehniskajā koledžā, kā arī palīdz noformēt nepieciešamos mācību dokumentus bez izbraukšanas uz Krieviju. Rīgas mācību centrs kopīgi ar Sanktpēterburgas Valsts universitāti organizē kursus „Hidrotehnisko būvju projektēšana, celtniecība, remonts, kontrole un ekspluatācija”. Pēc mācību beigām kursanti saņem profesionālās izglītības valsts diplomu, kas dod iespēju saskaņā ar Latvijas Jūrniecības savienības Sertificēšana centra noteikumiem iegūt sertifikātu hidrotehnisko būvju projektēšanai un uzraudzībai.

SIA „Jūras grāmata” mācību centrs tagad atrodas Purvciemā, kur nodarbībām ir teicami apstākļi – moderni aprīkotas mācību klases, liela bibliotēka, kā arī jūrniecības tehniskās literatūras veikals. Tuvākajā laikā šeit tiks uzstādīti speciāli treniņi, kādi vēl nav nevienā citā mācību centrā Latvijā, un tie topošajiem burātājiem palīdzēs peldlīdzekļu vadīšanas apgūšanā. Teorētiskās zināšanas topošie burātāji var apgūt visu gadu, bet praksi, protams, tikai vasarā. No aprīļa SIA „Jūras grāmata” jahtskolai Daugavā ir mācību kuteris, uz kura kursanti apgūst tauvošanas, „cilvēks aiz borta” un citas praktiskās iemaņas. SIA „Jūras grāmata” sadarbojas ar SIA „Šķiperis” un piedāvā kursantiem praktiskās nodarbības uz buru jahtas „Nirvana”, kas ir lieliska iespēja apvienot atpūtu un praksi. Pēdējā laikā burātāju Latvijā kļūst arvien vairāk, tie ir cilvēki, kuriem patīk atpūsties uz ūdens, un viņu vidū ir gan biznesa cilvēki, gan politiķi. Saņemot jahtas vadīšanas tiesības, viņi var kuģot ne tikai Baltijas jūrā, bet arī Vidusjūrā, Atlantijas plašumos, kā arī citos pasaules ūdeņos.

SIA „Jūras grāmata” veikalā tiek piedāvāts plašs jūrniecības tehniskās literatūras klāsts, kā arī jaunas grāmatas burātājiem un jūrniekiem latviešu, krievu un angļu valodā. SIA „Jūras grāmata” ir lielākais jūras literatūras veikals Baltijā.

SIA „Jūras grāmata” aktīvi sadarbojas ar Rīgas brīvostas pārvaldi – veic Rīgas brīvostas piestātņu tehniskās apskates, izsniedz piestātņu pases un īsteno piestātņu tehnisko menedžmentu.■

Adrese: Dž. Dudajeva gatve 5a, Rīga, LV-1084. Tālrunis: +371-67578707, fakss: +371-67311208, GSM: +371-28674054, e-mail: juras@apollo.lv

Otro gadu „Enkurs” aicina uz jūru

2008. gada 26. aprīlī Rīgas brīvdabas teritorijā notika konkursa vidusskolēniem „Enkurs 2008” fināls. Ar vienādu punktu skaitu uzvarēja Skrundas 1. vidusskolas un Liepājas 1. ģimnāzijas komandas, trešajā vietā atstājot Jaunpiebalgas vidusskolas komandu.



Konkurss „Enkurs” tiek rīkots jau otro gadu, tā mērķis ir ieinteresēt jauniešus par jūras virsnieka specialitāti, kā arī celt jūrnieka profesijas popularitāti un prestižu sabiedrībā.

Finālsacensības notika uz ledlauža „Varma”, kur skolēniem bija jāpierāda sava spēja orientēties uz kuģa, veicot uzdevumus uz klāja, kapteiņa tiltiņa un mašīntelpā. Bez tam skolnieki veica glābšanas operāciju, kuras laikā vajadzēja pēc kartes noteikt negadījuma koordinātas un, braucot ar Krasta apsardzes dienesta motorlaivām, atrast *cietušo*, izglābt to un pēc nogādāšanas krastā sniegt pirmo palīdzību.



Konkursa galvenā balva, ko iegūst trīs labākās komandas, ir vairāku dienu brauciens ar kādu no Latvijas karoga kuģiem. Šo balvu, tāpat kā pagājušā gadā, nodrošina AS „Tallink Latvija”.

Uzrunājot konkursa dalībniekus, Latvijas Jūrnieceības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters uzsvēra, ka konkursam ir ne tikai izdevies piesaistīt un





ieinteresēt vidusskolēnus, bet arī kopējam uzdevumam saliedēt Latvijas jūrniecības nozares uzņēmumus un organizācijas.

Konkursu rīko Latvijas Jūras administrācija, Rīgas brīvdostas pārvalde, Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Jūras akadēmija, jūrnieku treniņu centrs „Novikontas”, jūrnieku treniņu centrs LAPA, Jūras spēku Krasta apsardzes dienests, Katastrofu medicīnas centrs.

Konkursu atbalsta Liepājas SEZ osta, Ventspils brīvdosta, Latvijas kuģniecība, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, VA „Tēvijas sargs”, „Anglo-Eastern Limited”, SIA „Baltic Navigation”, SIA „Euro sailor”, AS „Tallink Latvija”, kā arī citas jūrniecības organizācijas un uzņēmumi. ■

Engures jūrskola

Pēc Krišjāņa Valdemāra iniciatīvas Latvijā nodibināja 10 jūrskolas, tautā tās sauca par "Valdemāra skolām". Viena no "Valdemāra skolām" bija Engures jūrskola. Tā bija celtā. Dibināta 1875. gada 2. maijā.



Engures jūrskola bija iekārtota kādreizējā muižas lopu kūtī. Pēc 1867. gada jūrskolu likuma Engures jūrskola bija 1. (zemākās) kategorijas jūrskola, kurā sagatavoja kabotāžas stūrmaņus. Pēc 1880. gada tā bija 2. kategorijas jūrskola, kurā sagatavoja tālbraucējus stūrmaņus. Mācības notika krievu valodā. Audzēkņi mācījās trīs gadus. Pirmajos 23 gados skolā mācījušies

413 audzēkņi. Pēc jūrskolas likuma jūrskolā vajadzēja strādāt skolas pārzinim un vienam skolotājam. Viens no viņiem mācīja vispārīzglītojošos priekšmetus, bet otrs – diplomēts jūrnieris (kapteinis) – speciālos jūrnierības priekšmetus. 1915. gadā, kad sākās Pirmais pasaules karš, jūrskolu evakuēja uz Krieviju, un Latvijā tā beidza pastāvēt.

Engures jūrskolas priekšnieks no 1877. līdz 1909. gadam bija Kārlis Zandbergs, viņa palīgs un speciālo priekšmetu skolotājs no 1883. līdz 1893. gadam – Jānis Liepiņš. 1904. gadā un no 1906. līdz 1914. gadam par skolotāju strādāja Andrejs Lonfelds, no 1908. gada viņš pasniedza speciālos priekšmetus. 1910.–1915. gadā (līdz jūrskolas slēgšanai) šeit strādājis Valdemārs Alksnis. Vēl Engures jūrskolā strādājuši tādi pazīstami pedagogi kā M. Bergs, Dīlings, Eglītis, Šteinhards u.c. Šeit mācījušies un tālākai izglītībai sekmīgi sagatavoti pazīstamie latviešu kuģu vadītāji Vilis Gelbe, Andrejs Fišers, Miķelis Grīnbergs, Jānis un Meļķis Pūliņi u.c. ■

Piektais kapteiņa parādes tērps – dāvana Viktoram Kleinam dzimšanas dienā

Tālbraucējam kapteinim un Engures jūrskolas skolotājam Viktoram Kleinam piektos parādes formas svārkus 75 gadu dzimšanas dienā uzdāvināja jūrskolas 2. kursa audzēkņi.

V. Kleins pirmoreiz uz kuģa uzkāpa 1954. gadā Liepājā. Pabraucis jūrā, vēl paskolojās, līdz tika pie pirmā kapteiņa formas svārka.

„Kā svinējāt jauno formas tērpu?” pavaicājām jubilāram. Jūrnieki un pats arī lūkoja četras lielās svītras uz apročēm un izdvesa: „Baigi forši!” Bija jau arī. Pavisam cits svars – būt kapteinim. Arī puīši no 2. kursa, kas dāvināja parādes svārku, bija skopi



uzslavās par savas profesijas vadošo skolotāju: „Kapteinis – galvenais uz kuģa, arī skolā, un neko vairāk nekomentēsim. Kapteiņa pavēle ir likums.”

Pašam jubilāram vaicājām, kā sācis darba dzīvi krastā. Izrādās, sieva izteikusi ultimātu: „Es vai jūra!” Vēl vienu reizi atļāvies, bet vairāk nav riskējis. Turpmāk bijis darbs Engurē, zvejnieku kolhozā, un jūrskolā kopš tās dibināšanas 1986. gadā. Un tā pa visiem šiem gadiem nodiluši četri svārki. Bīkses neskaitās. Tās jau dučiem novalkātas.

Atceroties vecos laikus, V. Kleins stāstīja, kā kapteinis kāpis uz klāja pieņemt kuģi. Pirmo konjaku uzsaucis tas, kurš pieņem komandu. Otro – kurš nodod.

V. Kleins atzina, ka pirms jubilejas bijis pagalam uztraucies – kā nekā 75! Pašam grūti tam noticēt, jo sprauņums vēl kaulos un vētras, kas te reizēm pārstaigā, pie zemes neliec.■

UZZIŅAI

LJA Jūrskolas Engures filiālē dienas nodaļā sagatavo kuģu vadītājus (sardzes stūrmanis uz kuģiem līdz 500 BT). Mācību ilgums – četri gadi. Mācības notiek latviešu valodā. Jūrskolā uzņem jauniešus līdz 25 gadu vecumam ar pamatskolas izglītību.

Ainiņas no Jūras svētkiem 2008

Jau otro gadu jūlija otrajā sestdienā Latvijā oficiāli tika svinēti Jūras svētki jeb, kā citi tos joprojām dēvē, Zvejnieku svētki. Sauc kā gribi, bet šai nedēļas nogalē vai visos piejūras ciematos un pilsētās smaržoja kūpinātas zivis, bija izbraucieni ar kuģīšiem un – par spīti tam, ka zvejniecība piekrastē kļuvusi par itin retu arodu, – arī zvejnieku godināšana.

PĀVILOSTA ZVEJNIEKI RŪC, BET SVĒTKUS TOMĒR SVIN...

Pirmie Zvejnieku svētki, visticamāk, tika svinēti jau 1936. gadā Latvijas rietumu piekrastes pilsētā Pāvilostā. Toreiz gan tie bija zvejnieku un zemnieku svētki, un tajos piedalījās arī zemkopības ministrs, kurš kopā ar zvejniekiem devās jūrā uz plekšu zveju, bet izbraucienam sekoja mielasts kooperatīva jaunajā žāvētavā.

Šogad vislielāko apmeklētāju pieplūdumu, protams, sagaidīja osta, akmeņainie moli un liedags. Pludmalē notika sacensības volejbolā, futbolā un citos sporta veidos, bet bērniem bija iespēja izlēkāties uz batuta klājumiem. Taču vislielākās emocijas uzvirvoja, kad atpūtnieku pulkā ar savu svītu parādījās Neptūns.

Tie atpūtnieki, kas Jūras svētkos vēlējās izbaudīt sāļā ūdens klaida vilņu šūpas, pulcējās zvejas kuģu piestātnē pie meijām rotātajiem peldlīdzekļiem. Tomēr daudzu sejās bija vērojama vilšanās, jo gribētāju bija krietni vien vairāk nekā vizinātāju. Un ne jau tāpēc, ka piestātnē nebūtu kuģīšu vai kuteru, bet gan tādēļ, ka īsi pirms Jūras svētkiem esot ieviesti jauni pasažieru vizināšanas noteikumi, kas pieprasa, lai pasažieriem tiktu



izsniegti čeki. Skumji, jo zvejnieki jutās nobijušies un tāpēc atteicās vizināt ļaudis. Viņi pau-
da viedokli, ka labāk ir nedarīt neko, nekā par katru pasažieri uz-
ņemt lielu atbildību, kas turklāt saistīta ar
liekiem krenķiem un tē-
riņiem. No zvejniekiem
taču tiek prasīts, lai
viņi katru pasažieri ap-



gādātu ar glābšanas riņķi. Turklāt degvielu, par kuru atmaksā akcīzes nodokli, viņi drīkst izmantot tikai zvejošanai jūrā, nevis pasažieru vizināšanai. Tas nozīmē, ka atpūtnieku izklaidēšanai kuģīšu saimniekiem jālej tvertnēs par savu naudu pirktā degviela, kas nebūt nav lēta. Bet atgūt iztērētos līdzekļus esot kļuvis sarežģīti, jo vairs nevar rīkoties kā agrāk, tagad katram pasažierim par braucienu jāizsniedz kvīts. Zvejnieki domā, ka Valsts ieņēmumu dienesta amatpersonas sadarbībā ar pašvaldību varēja šo problēmu atrisināt, vienojoties par kaut kādām kompensācijām, taču tas netika darīts.

Nebija grūti pamanīt, ka vietējo ļaužu liedagā un citās vietās, kur pulcējās ciemiņi, ir pamaz. Diemžēl daudzi, it īpaši vecākās paaudzes pāvilostnieki Jūras svētku svinēšanai bija izraudzījušies savus pagalmus. Tur bija klāti galdi, kūpēja gaļas grili. Nē, cilvēki nesūdzējās, ka diena būtu neizdevusies. „Šogad svētki ir daudz iespaidīgāki nekā iepriekšējos gados,” dodoties prom no Neptūna sagaidīšanas ceremonijas, atzina Alberts Šķila, kas bija atbraucis no Valtaiķiem Kuldīgas rajonā, lai apciemotu savu brāli, bijušo zvejnieku Edmundu.

Ar viņu vienisprātis nebija velkoņa „Namejs” mehāniķis Kārlis Āboliņš, kurš atcerējās, ka kādreiz Zvejnieku svētkos Pāvilostā gājis skatīties, kā koncertā, sacenšoties ar vietējiem pašdarbniekiem, priekšnesumus sniedz no Lietuvas, Ukrainas un Baltkrievijas atbraukušie tautas deju kolektīvi. „Toreiz liksme sīta augstu vilni,” viņš sacīja. Īpaši Kārlim kremt tas, ka zvejnieki ir atstumti. „Mums valstī ir trīs galvenās bagātības: zeme, jūra un mežs. Tomēr es skatos, tā jūra un zeme ir diezgan pamestas,” viņš teica, atzīstot, ka vienīgi meži vēl tiekot kaut cik izmantoti cilvēku interesēs. Viņaprāt, tas neesot pareizi, jo latvieši vienmēr turējušies pie savām vērtībām. Jūrā ar burinieku un vēlāk ar savu zvejas laivu gājis gan Kārļa vectēvs un apkārtņē tālu pazīstamais Mārtiņš Langbaums, gan arī viņa tēvs, bet namiņš, kurā Kārlis pašlaik atrodoties, uzcelts jau 1900. gadā par zvejā nopelnīto naudu.



ENGURE GRĀMATA, KAS PIEDZIMST SVĒTKOS

2008. gada Jūras svētki Engures pagastam bija īpaši, jo dienasgaismu ieraudzīja grāmata par Engures pagasta vēsturi „Engures pagasts. Ieraudzīt, iepazīt, izjust”, kas izdota, autorēm Agritai un Sintijai Ozolām sadarbojoties ar Tukuma muzeju.



Engures pagastā ir septiņi zvejniekciemi – Abrugciems (vēsturiski Ābragciems), Bērzciems, Engure (vēsturiski – Engurciems), Ķesterciems, Plienčiems, Apšuciems un Klāpkalniems. Nav pagastā ne dižu kalnu, ne tīrumu, bet ir jūra, meži un vislielākais lepnums – cilvēki. Grāmatas autores pateicās tiem pagasta iedzīvotājiem, kas dalījās savās atmiņās un dāvināja fotogrāfijas grāmatas tapšanai, – Līvijai Āboliņai, Dzidrai Freimanei, Indrai Gīlei, Elizabetei Kambalai, Oskaram Kambalam, Birutai Kleinai, Skaidrītei Kodoliņai, Emīlijai un Maigonim Lasmaņiem.



Paldies tiem, kas palīdzēja grāmatu rakstīt, – Annai Liepiņai, Ilzei Novicānei, Sofijai Puķītei, Almai Raginskai, Vijai Rozenštamai, Žanim Rudaus-Rudovskim, Ilgai Švalbei un Maijai Veinbergai (paldies arī Intai Dišlerei, Andrim Kalnozolam un Guntai Frišfeldei).

Svētkos sumināti tika pagasta vecākie jūras arāji – Indulis Tomelis, Rolands Štāls, Alberts Broks-Bručs, Artūrs Ozoliņš, Alberts Španks, Jānis Andersons, Laimonis Zanders un goda kapteinis Viktors Kleins.

Svētkos sumināti tika pagasta vecākie jūras arāji – Indulis Tomelis, Rolands Štāls, Alberts Broks-Bručs, Artūrs Ozoliņš, Alberts Španks, Jānis Andersons, Laimonis Zanders un goda kapteinis Viktors Kleins.

LAPMEŽCIEMS LIETUS SVĒTKIEM NESKĀDĒ

Lai gan 12. jūlija rīts ausa, drūmos mākoņos tīts, tos, kas gatavojās svinēt Zvejnieku svētkus, kā zvejniekciemā vēl arvien tradicionāli dēvē Jūras svētkus, laika apstākļi nespēja satraukt.

Jāteic, ka katram, kas vēlējās, bija iespēja iesaistīties gan dažādās sacensībās, gan jautrās atrakcijās: veiklākie nepaguruši (brīžam arī lietū) sacentās futbolā un volejbolā, spēcīgākie – virves vilkšanā, trāpīgākie – zābaka mešanā. Visi pārējie varēja klausīties un skatīties dziedošus un dejojošus māksliniekus, sagaidīt Neptūnu un izbaudīt svētku atmosfēru pie bufetēm, atrakciju namiņiem un karuseļos. Varēja arī vienkārši tāpat baudīt sauli, pamatīgu lietu, svētku prieku un, protams, vakara un nakts muzikālās izklaides un zaļumballi.

Vaicāts par Zvejnieku svētkiem un to svinēšanu, Lapmežciema zvejnieks Ilmārs Legzdiņš nosmin – tie svētki jau neesot zvejniekiem, bet gan atpūtniekiem: „Cik tad mums vairs to zvejnieku, vien trīs brigādes.” Tomēr, izkāpis no laivas un sarīkējies to pie enkura, saimnieks atvadās, lai paraudzītos, ko labu rādīs svētkos: „Jāpalūko, kas tepat uz vietas vien notiek...”

SALACGRĪVA SENĀS TRADĪCIJAS TIEK TURĒTAS GODĀ

2008. gadā Salacgrīva atzīmēja savu 80. gadskārtu. Kas tad ir šī vieta, kurā dzīvo, priecājas, pārcieš neveiksmes, audzina bērnus? Šajā jubilejas gadā salacgrīvieši vienkārši un sirsnīgi savai pilsētai atzinās: „Es mīlu Salacgrīvu!”

Tā ir jūra, pa kuru ienāk un aiziet kuģi, tā ir mīļā Salaca, tā ir maģistrāle, pa kuru nerimtīgi plūst auto straumes, kas savieno divu valstu galvaspilsētas.



Tie ir draugi – gan šeit, gan ārzemēs. Tie ir cilvēki, kuri, balstoties uz šīm pamatvērtībām, veido savu vēsturi un nākotni. Šajos laikos svarīgāk nekā jebkad agrāk ir nezaudēt vienotību kopējo mērķu sasniegšanai, kas šīs puses ļaudīm līdz šim vienmēr ir izdevies un izdodas arī tagad.

12. jūlijā Salacgrīvā notika tradicionālie Jūras svētki. Lai gan Neptūns šajā pusē parasti neieskatās, svētki kā allaž sita augstu vilni: ostmalā notika sacensības smaļošanā, glābšanas riņķa mešanā, varēja vizināties ar kuģīti, vēlāk bija arī zvejnieku zābaka mešana, sacensības basketbolā un pludmales volejbolā. Bija sadancošanās piejūras meitenēm ar igauņu bāleliņiem, tautas sadziedāšanās kopā ar lustīgiem muzikantiem, eksotiskas jūras veltes „Hotel Bergs” šefpavāra Kaspars Jansons gaumē, zivju apgleznošana un izsole, jokošanās un smiešanās, un to visu vadīja Gints Grāvelis. Vakarā Zvejnieku parka estrādē uzstājās Liene Šomase ar koncertprogrammu „Vārdos nepateiktais”, pēc tam bija balle ar „Lauku muzikantiem”, „Dzelzs vilku” un „Traveling band”. Pusnaktī, protams, neizpalika svētku uguņošana.

Bet Jūras svētki pēc senas tradīcijas sākās ar lašu zupas smeķēšanu no lielā saimes grāpja. Lai nu Dievs dod, ka tā saimes sajūta nepazūd un cilvēki, kopā sanākuši, jūtas vienoti.



VENTSPILS

Jau no pulksten 8.00 Vecpilsētas tirgus laukumā darbojās Jūras svētku gadatirgus, notika dažādi sporta un kultūras pasākumi bērniem un pieaugušajiem. Vakarā svētku apmeklētāji varēja piedalīties pat trijos pasākumos vienlaikus: kino naktī Livonijas ordeņa pils pagalmā, komponista Gunāra Freidenfelda 50 darba gadu jubilejas koncertā ar Viktora Lapčenoka, grupas „Klaidonis” un citu mākslinieku piedalīšanos, kā arī izklaides sarīkojumā „Terra Vinda”, kura apmeklētāji baudīja „Double Faced Eals”, „Melo-M” un citu mākslinieku priekšnesumus uz vairākām skatuvēm.



LIEPĀJA SVĒTA JŪRNIKU PIEMIŅA

Liepājā Jūras svētki sākās ar piemiņas brīdi pie pieminekļa bojā gājušajiem jūrnikiem. Pusdienas laikā sākušies, tie turpinājās līdz rītausmai Liepājas promenādē ar dziesmām, dejām, atrakcijām, pārsteigumiem un balvām. Laikā, kad dziedošie un dejojošie liepājnieki pieskandēja un piedejāja Rīgu, mājās palicējus un tos, kuri tā arī netika pie XXIV Vispārējo latviešu Dziesmu un XIV Deju svētku biļetēm, uz jautrību aicināja Igetas Gaiķes radītais ceļojums ar dziesmām, dejām, karaoki, atrakcijām, leļļu teātra izrādi, pārsteigumiem un balvām, kas ievīti piedzīvojuma stāstījumā par Vecā Pirāta un Kuģa Žurkas ceļojumu. Savukārt vakarā visi tika mīļi aicināti uz jautriem dančiem kopā ar labākajiem Liepājas dueti. Svētku ietvaros notika arī „Avantis ekstrēmā tūre” un 2. starptautiskā ielu teātru festivāla noslēguma pasākums, kā arī mākslas plenēra „Liepājas marīna” noslēgums un darbu izstāde.■

Pēteris Jaunzems, Agita Puķīte



Neptūna svētki

Jūrnieki nesvin jūras svētkus tā, kā to dara piekrastē dzīvojošie. Uz kuģa strādājošie nevar atļauties visu dienu atpūsties un ballēties līdz rīta gaismai. Viņus gaida darbs.

Nelielas svinības jūrnieki atļaujas, tikai šķērsojot ekvatoru. Tas ir īpašs notikums, ko uz kuģa dēvē par Neptūna svētkiem. Visticamāk, tieši no šiem svētkiem aizgūta tradīcija jūras svētkos uz sauszemes sveikt jūras valdnieku Neptūnu.

„Neptūna svētki uz kuģa ir tik senī, cik sena ir jūrniecība,” par svētku rašanos stāsta AS „Latvijas kuģniecība” sauskravas kuģa kapteinis Andrejs Krilovs un piebilst, ka „šāda tradīcija saglabājusies vēl no buru kuģu laikiem un to svin visā pasaulē”.

„Neptūna svētku būtība uz kuģa ir pavisam citāda nekā ikgadējam burzinam uz sauszemes. Jūrnieki šos svētkus svin, šķērsojot ekvatoru, un tie ir kā iesvētības jaunažiem jūrniekiem, kas to dara pirmo reizi. Tikai pēc noteikta rituāla veikšanas jauniņie kļūst par īstiem jūrniekiem,” stāsta A. Krilovs.



Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters
1970. gada 13. aprīlī Neptūna svētkos.

Kapteinis saka, ka flote bez humora neesot īsta flote, tāpēc palaist garām tādu notikumu kā ekvatora šķērsošana ar jauniem un nepieredzējušiem jūrniekiem uz kuģa nekādā gadījumā nevarot. Jau naktī ekvatoru vēl nešķērsojušos jūrniekus pamodinot. Viņiem iestāstot, ka jūrā pa ekvatoru esot saliktas bojas dažādās krāsās. Tad viņus vedot bojas apskatīt. Pēc apskates jūrniekiem ļaujot izgulēties, un no rīta daži apgalvojot, ka tumsā redzējuši, kā iezīmēts ekvators, kaut gan patiesībā uz ekvatora krāsainu boju nav.

„Neptūna svētki jūrniekiem ir divkārtši svētki, jo uz kuģa atpūtas brīžus ir ļoti maz. Cilvēku ir tikai tik, cik nepieciešams, tāpēc jāstrādā visu laiku. Arī Neptūna svētku laikā kuģis turpina savu ceļu, tas neapstājas. Laikam tāpēc jūrnieki ir tik atsaucīgi un gatavi pārgērbties pat par nārām,” saka A. Krilovs.

Iesvētību ceremonija sākoties ar Neptūna un viņa svītas ierašanos. Jūras valdnieku pavadot nāras jeb nāri, zvaigžņu tulks un velni. Kad uz kuģa ir Neptūns, kapteinis esot parasts apkalpes loceklis. Katrs jaunais jūrnieks iepazīstina ar sevi, pēc tam Neptūna uzticamie palīgi dzenot viņus cauri šķīstītavai, kur nenosmērēties esot neiespējami. Pēc šķīstītavas grēkus mazgājot ar ūdeni – vai nu baseinā, vai ar parastu šļūteni.

„Kad grēki nomazgāti, nedaudz zemāk par vietu, kur beidzas mugura, tiek uzspiests speciāli šim gadījumam veidots zīmogs,” saka kapteinis.

Par tālāko norisi A. Krilovs stāsta, ka zvaigžņu tulks katram iesvētāmajam dodot kādas zvaigznes vārdu. Kad iegūts jauns vārds, esot jādzer čarka – glāze jūras ūdens ar sāli, pipariem vai citām garšvielām.

Ceremonijas noslēgumā katram jaunajam jūrniekam tiekot iedota virve un cirvis. Virve jāpārcērt. Šī darbība simbolizējot ekvatora šķērsošanu. Kad tas izdarīts, jūrnieki no paša Neptūna saņemot apliecību, kas dod atļauju kuģot pa visām jūrām un okeāniem.

Pēc apliecības saņemšanas uz kuģa vairs neesot neviena jauniņā, un tiekot ieturēta maltīte, pēc kuras jūrnieki atgriežoties pie saviem darbiem.■



Par to, ka ekvatora šķērsošanas pārbaudījumi ir godam izturēti, liecina saņemtais diploms.

Kapteini, rīkojies!

Dažus pēdējos gadus darbs Rīgas ostā arī ziemā rit šķietami mierīgi, jo nav ārkārtas apstākļu aizsalušā Rīgas jūras līča dēļ. Bet, kad 1995. gadā tālbraucējs kapteinis Eduards Delvers kļuva ar Rīgas ostas kapteini, laika apstākļi viņu nesaudzēja. Bija darbs ziemas navigācijā, bija jāpieņem drosmīgi un profesionāli izsvērti lēmumi, jācinās ar „papīra” kuģiem, to īpašniekiem, aģentiem un vēl daudz ko citu. Atbildība un negulētas naktis. Skaudri ziemas apstākļi pie mums atkārtojas ik pēc pieciem sešiem gadiem, bet patiesībā pie ziemas apstākļiem kapteinim Eduardam Deveram nav jāpierod, viņam tas nav nekas ārkārtējs, jo kapteinis daudzus gadus strādājis ziemeļrietumu ceļa Arktikas sektorā – Murmanskā, Arhangeļskā, tā ka arī ziemas navigācija viņu nebaida.

Eduards Delvers: „Atklāti runājot, man kā Rīgas ostas kapteinim nav nekādu problēmu, ir ikdienas darbs, kas, nenoliedzami, reizēm var sagādāt arī rūpes. Lai Rīgas brīvostas pārvaldei būtu precīza informācija, katru nedēļu rakstu ziņojumu, kas paveikts, kāda bijusi kuģu kustība, cik kuģi ienākuši un izgājuši. Tas manā ziņojumā parasti ir pirmais punkts, bet ziņojuma otrajā punktā vienmēr rakstu: ikdienas jautājumu risināšana. Šie daži vārdi ir ļoti ietilpīgi, jo tie sevī ietver katru aizvadītās nedēļas dienu un katru šīs dienas minūti. Tas ir mans darbs, es to daru. Atšķirībā no Ventspils un Liepājas ostas kapteiņiem man nav vietnieka un, godīgi sakot, man vietnieku arī nevajag, jo ar saviem uzdevumiem cenšos tiek galā pats. Esmu pieradis paļauties uz sevi.

Domāju, ka pratu iekļauties Rīgas ostas pārvaldes darba ritmā. Ja ir kādi jautājumi vai rodas problēmas, visu risinām kopīgi ar ostas pārvaldes speciālistiem, pārsvarā jau tas ir ostas pārvaldnieka vietnieks Aigars Pečaks, ar kuru mums ir līdzīgs redzējums, kādai jābūt kuģošanas drošībai ostā.”

ATKĀPE PAR ZIEMU UN VALSTISKU PIEEJU

2003. gada ziema bija ļoti bargā, pirms tam aukstums trakoja 1996. gadā. Atceroties negulētās naktis, ostas kapteinis atzina, ka ziema tiešām bijusi grūta. Jau 25. decembrī ledū iestrēga pirmie kuģi, un jau Ziemassvētku laikā nācās pamatīgi nocīnīties, lai ievestu un izvestu kuģus no ostas. Bija pat tādas reizes, kad sarežģītos apstākļos no Rīgas līdz Kolkai ar kuģiem gāja sešas diennaktis. „Lai gan veidojām karavānas, nevaru teikt, ka mums kuģus izdevās vest karavānās, jo katrs kuģis faktiski bija jāvelk, ledus bija tik biezs,



Rīgas brīvostas kapteinis savā darba kabinetā Kuģu satiksmes vadības centrā.

ka kuģīši ģība nost. Tad vēl sanesumi jeb torosi trīs četrus metrus augsti, tur pat „Varma” strēga iekšā,” atcerējās Delvers. Toreiz viņš neveltīja diez cik glaimojošus apzīmējumus Rīgas ostas stividoriem un aģentiem. „Atvainojiet, bet jūs nebijāt gatavi šādai ziemai, jo vecie „Volga-Balt”, „Baltijsk”, „Ladoga”, „Sormovskij” un „Amur” tipa kuģīši nevar iet ledū. Šie kuģīši vēl nepaspēj iziet ārā no ostas, kad jau klieudz – velciet mani!”

Uz jautājumu, vai ostas kapteinis tajā bargajā ziemā tika saņēmis arī kādus draudus, viņš sev raksturīgajā manierē tikai viltīgi pasmaidīja. „Ko var uzskatīt par draudiem? Apmainīšanos ar viedokļiem es īsti par draudiem neuzskatu. Esmu daudz ko piedzīvojis, pie daudz kā pieradis, tāpēc arī daudzas lietas uztveru mierīgi.” Bet jautāts par valsts politiku un valstisku pieeju ostai svarīgu jautājumu risināšanā, viņš atzina, ka, par valstisku pieeju runājot, visi tūlīt domā par nozares ministrijas rīcību, bet aizmirst, ka valstiska pieeja ir arī katra cilvēka attieksme pret darbu.

ATBILDĪBA CAURI VISAM MŪŽAM

„Ir reizes, kad vienpersoniski nākas uzņemties atbildību. Arī no tā es nebaidos, jo par saviem darbiem un vārdiem mēdzu atbildēt,” saka ostas kapteinis. Viņam nav raksturīgi meklēt vainīgos vai slēpties aiz citu mugurām, jo viņa moto vienmēr ir bijis: nekad nepiesiegties un nemeklēt vainīgos citur. Arī tad, ja pats tieši nav bijis vainojams notikušajā, bet kaut ko izdarījis vai



H. Legzdīņš kopā ar saviem skolniekiem.

nav izdarījis kāds no viņa dienesta speciālistiem, par vainīgu uzskata sevi, jo neviens cits kā ostas kapteinis jau nevada šo dienestu. Ja arī kas atgadījies, galvu jau neviens nerauj nost, un lai vai kā, bet katrs pats sev ir vislielākais soģis. Kā pats Delvers atzīst, tad iekšēji visu ļoti pārdzīvo, un tikai ārēji var likties, ka spēj stāvēt daudz kam pāri.

Parasti nevajadzīgas problēmas rodas, kad zini, kā vajadzētu rīkoties, un esi spējīgs uzņemties risku, bet nevari to darīt, jo kādam jālūdz atļauja. Esmu pateicīgs tagadējiem darba devējiem, jo jūtu, ka ostas pārvaldes vadība man uzticas un rokas man nav saistītas."

Uz jautājumu, kā ir tad, kad rokas saistītas, kapteinis atkal viltīgi pasmaida un atceras, ka arī šādu situāciju viņš ir piedzīvojis, kaut vai tad, kad kapteiņdienests bija Latvijas Jūras administrācijas pakļautībā un to vēl nebija skārusi restrukturizācija.

„Visu cieņu administrācijai, tagad tās darba stils un profesionalitāte ir pavisam citā līmenī, bet pirmajos gados, kad sāku strādāt kapteiņa amatā, man bieži vien *brauca virsū*, kas un kā jādara, kādi kuģi ostā vedami. Bieži vien to teica un rīkoja cilvēki, kuri no jūras lietām daudz ko nesaprata. Reiz pat kāds man aizrādīja, ka Rīgas ostas latīņa man ir par augstu. Izrādījās, ka nav vis! Esmu 43 gadus nostrādājis jūrā, un man vajadzētu būt pilnīgi dumjam, lai nesaprastu ar ostu un kuģošanas drošību saistītus jautājumus. Nezinu, cik ilgi strādāšu par ostas kapteini, reiz pat aizgāju pie vadības un teicu, ka varbūt



Valsts prezidents Valdis Zatlers pasniedz Triju Zvaigžņu ordeni Eduardam Delveram.

laiks posties prom, bet man atbildēja: „Liecies mierā!” Un tā nu es turpinu. Paldies Dievam, veselība atļauj strādāt.

Par sevi grūti spriest, bet šķiet, ka mans darbs tagad tomēr tiek novērtēts, savukārt arī es sevi pilnībā atodu darbam un neskatos – sestdienu vai svētdiena, darba laiks vai tas jau beidzies. Kad jāstrādā, tad arī strādāju. „Kapteiņi, rīkojies!” Tāds uzdevums man ir dots, un es to godprātīgi cenšos pildīt.

KĀ KĻŪT PAR PROFESIONĀLI?

Atceroties savus kuģošanas pirmsākumus, Eduards Delvers atzīst, ka ir pateicīgs visiem saviem skolotājiem un visiem kapteiņiem, no kuriem mācījies un paņēmis to labāko. Kā pats smeļ, „to slikto – to maliņā, labo sev”.

Bet pirms reālās kuģošanas bija lielais sapnis par jūru. Piedzimis Latgalē starp ezeriem, viņa gars laužās uz jūru. Jau tad, kad kopā ar skolas draugu nospertā laivā dienām kuģojuši pa savā starpā savienotajiem Latgales ezeriem,

viņš iztēlojies jūras plašumus. Gribu būt jūrniece, gribu tikt uz ārzemēm – lūk, domas, kas ik dienu urdīja un nedeva mieru. Kad vecākais brālis braucis uz Rīgu mācīties mākslinieka amata smalkumus, arī jaunākais posies līdzī: kaut vai iesākumā par koktēlnieku, ka tikai tuvāk jūrai. Pirmajā gadā nav veicies, atzīts par jaunu, bet tas jau nebija šķērslis, lai uz Rīgu dotos arī nākamajā gadā.

„Bija 1949. gads. Atbraucu uz Rīgu stāties jūrskolā. Tā kā nebija kur dzīvot, iekārtojās kādā siena zārdā pļavā aiz „Sarkanā kvadrāta”. Viens pats. Ne Rīgu es pazinu, nekā. Uz jūrskolas eksāmeniem no Rīgas centra uz Vecmīlgrāvi gāju kājām. Kārtoju ģeometrijas eksāmenu, kāds lūdza palīdzēt, beigās no eksāmena izmeta mūs abus. Domāju, ko darīt? Lai nevajadzētu braukt atpakaļ uz mājām, devos uz 1. kuģu remonta arodskolu, kur tolaik visus ņēma pretī. Kāda tantīna skatās uz mani un līdzjūtīgi saka: „Vai, puisīt, ko tu te starp žuļikiem meklē? Tev vajadzētu par zeltkālī mācīties!” Kad redzēju, ar ko kopā būs jā-mācās, sapratu, ka te man tiešām nav ko darīt. Iestājos poligrāfos, bet arī no turienes aizlaidos, jo sapratu, ka mana sirds velk tikai uz jūru. Kādu dienu pavisam nejauši uz ielas satieku jūrniece, kuram uz cepures rakstīts „Rīzskoje učiljšče MRP”. Saku viņam, ka arī es gribu mācīties par jūrniece un strādāt jūrā. „Nav problēmu,” viņš atbild un aizved mani uz jūrskolu. Man palaimējās satikt Rīgas zvejniecības jūrskolas priekšnieku Edgaru Zālīti, kurš, paskatījies uz mani, teica: „Tev jābūt par kapteini!””

Tā Eduards Delvers nokļuva pie jūrniece un pie Hugo Legzdiņa, kas bijis viņa visu laiku labākais un arī mīļākais skolotājs. Stingrs un prasīgs, viņš katram savam skolniekam redzēja cauri. Pie viņa neviens nav varējis atlaist grožus, bet, kā atceras Delvers, „kad iegāja ritmā, tad viņa prasības vairs nelikās nekas īpašs”. „Prakses laikā viņš mums bija tāds kā audzinātājs, kurš daudz ko iemācīja, kaut vai cieņu pret maizi, kā pareizi turēt nazi un dakšīņu, un pat tik elementāru lietu kā personiskā higiēna. Mēs pārsvarā bijām pēckara lauku puikas, kuri no galda kultūras un etiķetes neko daudz nezinājām, bet, pateicoties Legzdiņam, daudz apguvām un iegaumējām uz visu mūžu.”

KRUSTĀM ŠĶĒRSĀM PA ATLANTIJU

Strādādams Latvijas zvejas pārvaldē, Eduards Delvers ir izkuģojis Atlantiju, kā pats saka, krustām šķērsām: no Šetlendas līdz Farēru salām, Dāņu šaurumu un smagāko rajonu – ap Grenlandi, Īslandi, Jana Majena salu un Lāču salu, Lofotu salas, Sklīna, Haltena, Eneja un Vikinga sēklus un Vinglungu gar piekrasti, kur zivis nārstoja.

1954. gadā no Latvijas uz Atlantiju devās pirmie četri zvejas kuģi, un uz viena no tiem bija arī Eduards Delvers. Visiem zvejošana Atlantijā toreiz bijusi pilnīgi tumša bilde, bet apstākļi vienkārši šausmīgi. Par to, kā tolaik strādājuši un dzīvojuši, stāsta pats Eduards Delvers:



1973. gads. Kuģa apkalpe ciemos pie vietējiem. Trešais no kreisās E. Delvers.

„Mūsu kuģa kapteinis bija latvietis Rudzītis, kurš pirms tam strādāja Tālajos Austrumos, Aleutu flotē, un par darbu bija apbalvots ar Ļeņina ordeni*, bet komandā bija savākti tādi, kas pilnīgi neko nezināja ne par zvejošanu, ne zivju pirmsapstrādi. Palīgā atsūtīja vienu speciālistu no Kaļiņingradas, kurš it kā mūs varētu apmācīt zvejošanās gudrībās, bet izrādījās, ka viņš kaut ko ir darījis tikai kambīzē. Tā nu visam lauzāties cauri pašu spēkiem. Es biju piekomandēts zivju sālīšanai. Skanēja jau lepni – zivju meistars, kurš patiesībā nemaz nezināja, ko tāds zivju meistars vispār dara. Man saka, neuztraucies, tevi apmācīs. Nu, labi, ko tur! Bet, kad jāsāk sālīt zivis, neviens nezina, cik daudz sāls tajās zivīs jāmaisa iekšā. Jautāju piekomandētajam padomdevējam, bet viņš nezina, arī kapteinis nezina. Kāds saka – uz divām mucām siļķu jāber viena muca sāls. Pirmās trīsdesmit tonnas tādā garā arī sataisu. Piegājām pie poļu bāzes kuģa, tolaik Atlantijā strādāja divas poļu bāzes – „Narvik” un „Tobrik”, lai nodotu sasālīto produkciju, bet uz bāzes kuģa meistare saķer galvu: „Ko tu, puisīt, esi izdarījis! Pārsālījis!” Tomēr viņa bija laba tante un, lai man galvu nenorautu, apžēlojās: „Nu, labi, es paņemšu, salikšu čanos un jūras ūdenī nomērcēšu to sāli nost.”

Tagad gandrīz vai kauns atzīties, ka toreiz man likās pavisam jocīgi, kāpēc tās siļķes vispār vēl jāsāla, ja tās jau tā visu laiku peld pa šausmīgi sāļo Atlantijas okeānu. Atbildes uz daudziem jautājumiem nāca ar laiku. Un arī atziņa, ka cilvēks visu var iemācīties, protams, ja pats to vēlas.”

KUMOSS KAKLĀ

Klausoties kapteiņa stāstījumā, šķiet, ka tagad pat vissliktākajos apstākļos strādājošie zvejnieki nespētu iztēloties tos darba un sadzīves apstākļus, kādos nācās strādāt pirmajiem Atlantijas zvejas celmlaužiem.

„Nedēļā katram pienācās trīsdesmit pieci litri saldūdens, un ar to vajadzēja iztikt – varēja mazgāt drēbes vai mazgāties, tas katra paša ziņā. Bija veselības problēmas un problēmas arī ar pārtiku. Tolaik uz kuģa nebija saldētavu, kur uzglabāt gaļu, tāpēc gaļā iegrieza dziļas vagas, pamatīgi sabēra sāli, aptina ar plēvi un karināja pie masta. Tā kā temperatūra turējās plusos, sāls daudz neko nelīdzēja un gaļa tāpat bija tārpju pilna. Pirms lietošanas ar *šcotku smetku*, tā sauca birsti, purināja tārpus nost, un katlā iekšā. Lai kaut kā dažādotu ēdienkarti un mazinātu izsalkumu, vīri uz siļķi ķēra albatrosus. Reiz arī es palūdzu motoristam noķert kādu kajjveidīgo un *šefam* to pagatavot. Pēc pāris stundām *šefs* saka: gatavs. Kā šodien atceros: laiks riebiņš, kuģi šūpo, un kā paceļu katla vāku, pretī sitas tāda nepasakāmi specifiska smaka, ka jau bez ēšanas nelaba dūša. Es nekādi tos putņus nevarēju dabūt iekšā, atdevu mehāniķim, un tas apēda ar gardu muti. Cilvēki ir dažādi – vieni to var, citi nevar.

KAD SIĻĶE UN KARJERA NĀK

Taisnība, ka vieni var, bet citi nevar. Un tas neattiecas tikai uz kajjveidīgo ēšanu. Arī uz karjeru un profesionalitāti. Kapteinis Delvers saka, ka viņam vienmēr ir veicies. Bet diez vai ar veiksmi vien pietiek, lai divdesmit sešu gadu vecumā kļūtu par kapteini.

„Neuzskatu, ka biju kāds īpašs eksemplārs, nevaru izskaidrot, kāpēc man līdzī nāca tāda veiksmē. Strādāju par kapteiņa vecāko palīgu uz lielā zvejas kuģa, pēc tam mani uzlika uz maza tankkuģīša, bet tas nebija ilgi, jo saļecos ar partijas sekretāru, kurš teica, ka uz peldošās bāzes bērni nedrīkst būt par kapteiņiem. Tā es aizgāju strādāt par kapteini uz zvejnieku kolhoza „Enkurs”, vēlāk arī zvejnieku kolhoza „Banga” zvejas kuģiem, un man ļoti labi veicās ar zveju. Jau pēc pirmā reisa nopirku automašīnu „Volga” un vēl nauda palika pāri.”

Taču darbs Atlantijā sākās ar lielo nezināmo, strādājot uz zivju meklētāja kuģa. Vajadzēja saprast, kad un kur siļķes jāmeklē, kad un kā tās jāzvejo. Vēl strādājot par kapteiņa vecāko palīgu, Eduards Delvers bija pārsteigts, ka reizēm skaļas frāzes un ūdens liešanu atskaitēs – mēs meklējām, atradām, nozvejojām – uzskata par laba darba apliecinājumu, bet patiesi labi speciālisti netiek pienācīgi novērtēti. Viena lieta ir skaisti runāt, pavisam cita – meklēt zivis. Delveram bija iespēja salīdzināt kapteiņus, kuri patiešām strādāja un pārdzīvoja un kuri tikai skaļi runāja. Pats nekad nav mīlējis tukšu muldēt, jo uzskata, ka cilvēku vislabāk raksturo viņa paveiktais darbs.

Sākums bija grūts. „Galvenokārt zvejojām siļķes, un to bija tik daudz, ka Murmanskas pētniecības institūts pat brīdināja: ja tik un tik liels daudzums zivju netiks nozvejots, skābekļa trūkuma dēļ tās nosmaks. Kopumā no Padomju savienības zvejoja kādi deviņsimt kuģi, starp tiem mēs. Ar laiku nāca pieredze un palīdzēja gadu gaitā uzkrātie novērojumi, piemēram, ka siļķu zveja ir atkarīga no mēness fāzes. Pilnā mēnesī tās aiziet simt trīsdesmit metru lielā dziļumā un neceļas augšā. Ar eholoti tu to siļķu baru redzi, bet tīklus mest ir veltīgi, jo siļķes augšā nenāks, tās aizies vēl dziļāk. Savukārt, kad siļķes iet uz nārstu, tās ar lielu ātrumu, tā ap astoņiem kilometriem stundā, skrien gandrīz pa ūdens virsu. Kad redzam – ahā, siļķes nāk, tad mūsu rīcībai jābūt pārdomātai līdz pēdējam sikumam. Vispirms it kā skrienam prom no siļķu bara un, kad esam aizskrējuši pietiekamā attālumā, metam tīklus ar tādu aprēķinu, lai tie pagātu izlīdzināties zivju ceļā, pirms siļķes ir mūs panākušas. Ja viss pareizi izdarīts un pagūts precīzi laikā, nabaga siļķēm vairs nav kur palikt, un tās ieskrien tieši tīklos. Viens tīkls bija trīsdesmit divus metrus garš un divpadsmit metrus plats, likām pa simt trīsdesmit – simt piecdesmit tīkliem, un tie aizstiepās četru piecu kilometru garumā. Vienā tīklā varēja nozvejot pat līdz piecām tonnām. Iedomājieties šo skatu – cik tālu vien var saskatīt, zivis spīd un laistās. Jā, Atlantija ir Atlantija... (kapteinis uz mirkli grimst tādā kā atmiņu jūrā). Nu jā, bet viss ir skaisti tik ilgi, kamēr zivis ir dzīvas un turas virs ūdens. Pa šo laiku jāpagūst izcelt tīklus, jo, kad zivis sāk smakt, tās grimst. Iedomājieties, ka tīklā ir piecas tonnas un tās ar visu tīklu lēnām sāk slīdēt uz leju. Ar to arī ir cauri, tad tīklu vairs nav iespējams izcelt, tas jāgriež nost. Patiesībā šāda zvejošana bija noziegums, jo tūkstošiem tonnu zivju jūrā sapuva un ar tādu zveju mēs tās zivis sabendējām. Visu šo ārpārū redzot, Norvēģija sāka ieviest zvejas zonas. Godīgi sakot, es pārdzīvoju šādu kaitniecisku attieksmi pret apkārtējo vidi, bet man jau nebija, kur mukt. Gribējās tikt uz ārzemēm, bet tad man vēl bija trešā vīza, kas nozīmēja – bez izkāpšanas krastā. Vēl tagad nesaprotu, kāpēc man neatvēra vīzu, jo mana ģimene taču nebija nekādi budži. Latgalē jau vispār nebija lielu zemes īpašnieku, visi sitās, lai savilktu galus.

Bet Atlantijā mēs labi strādājām un diezgan normāli pelnījām, tomēr bija vēl kas tāds, ko es nekādi nevarēju pārdzīvot – tā bija sīvā lietošana.”

ATKĀPE PAR BĒRNĪBU

Jautāts, vai tad arī pats nav ierāvis, Eduards Delvers noraidoši krata galvu un, rādot attālumu starp īkšķi un rādītājpirkstu un sev tik raksturīgi pasmaidot, piebilst, ka ļoti reti jau gan pa maziņam var.

„Vispār iedzeru pavisam maz un nesmēķēju. Arī Atlantijā ar to neaizrāvos. Laikam jau tas nāk no bērnības. Tēvs bija guvis ievainojumus un četrus gadus ārstējās slimnīcā. Māte ar pieciem maziem bērniem palika

viena. Mamma bija stingra. Reiz mēs ar kaimiņu puiku aiz baļķiem uztinām tabaku un pamēģinājām uzsmēķēt. Mums istabas stūrī stāvēja svētbilde, bet aiz tās bija aizbāzta pūpola rīkste, kā šodien atceros – tāda lokana. Kad mamma pamanīja, ko mēs darām, viņa vakarā mani tā *notēsa*, ka uz kājām, muguras un dibena palika kārtīgas vagas. „Es tevi nositīšu, ja tu vēl kādu reizi pīpēsi!” viņa teica, un es, goda vārds, domāju, varbūt nosit arī. Baigi jau sāpēja, un ja vēl nosit...

KĀ ĪSTENOT SAPNI?

„Trīspadsmit gadus nostrādāju Atlantijā un ne mirkli neatmetu cerību tikt uz tirdzniecības kuģiem. Lai gan regulāri gāju uz Latvijas jūras kuģniecību, lai pieteiktos darbā, atbilde vienmēr bija vienāda: ziemā teica, lai atnāku pavasarī, savukārt vasarā, lai pienāku rudenī. Godīgi sakot, man palīdzēja zvejnieku kolhoza „Banga” priekšsēdētājs Lisments, kuram bija „savi gali” partijas komitejā. Es vēl strādāju Kuivižu „Enkurā”, kad kādā sarunā Lismets man saka, ka viņam esot jauns SRTM**, bet tas nepilda plānu, vai es negribētu pamēģināt kaut ko darīt lietas labā. Pats nezinu, no kurienes rāvu tādu pārliecību, bet atbildu, ka apņemos to kuģi izvilkt, tikai par to jums būs jāpalīdz man tikt uz tirdzniecības floti. Viņš saka – mēģināsim, es atkal savu – ja norunājam, tad norunājam, bez nekādiem mēģināsim! Lai tiktu prom no Atlantijas, es atkal gāju Atlantijā, šoreiz ar plāna nepildītāju kuģi. Par reisa trīs mēnešiem dabūju vissavienības prēmiju un nopelnīju četrdesmit četrus tūkstošus rubļu. Bet vēl reisa laikā tika atsūtīta telegramma no Maskavas: „Sakarā ar padomju varas nodibināšanas 50. gadadienu lūdzam jūs uzņemties paaugstinātas saistības.” Es Maskavai atbildu: „Paaugstinātas saistības neuzņemšos, bet apsolu godīgi strādāt.” Kad atnācu krastā, Lisments man saka, ka man par labu darbu pienākas vēl divpadsmit tūkstoši prēmija, bet to nevaru saņemt, jo esmu aizsūtījis Maskavai nepieklājīgu atbildi. Ja gribi saņemt prēmiju, viņš saka, tev vēlreiz jāiet zvejā. Nu ko, aizgāju vēl vienā reisā un atkal ļoti labi nopelnīju. Bet es arī ļoti centos. Pie Farēru salām biju uzodis labas zvejas vietas. Zinot, ka mums labi nāk zivis, gandrīz blakus stāvēja nelielais saldētājkūģis „Zvaigzne”. Mēs tik zvejojām, viņi tik saldēja, tā mēs izpildījām dubultplānu. Es turēju savu solījumu un *izvilku* kuģi, savukārt Lisments turēja savējo, un drīz vien gāju uz sarunām kuģniecībā, kur mani vispirms paņēma uzskaitē, bet 1967. gadā sāku strādāt par otrā stūrmaņa dublieri. Nepagāja mēnesis, kad jau kļuva par otro stūrmani, jo mans priekšgājējs tika norakstīts krastā.

KARJERAS LĪKLOČI

Stāstot par savu dzīvi un darbu, kapteinis ir patiess: atzīstas nezināšanā, neslēpj, ka reizēm kļūdījies, slavē savus skolotājus un kapteiņus, no kuriem



Kopā ar savu skolotāju H. Legzdiņu.

daudz mācījies. Darbs, lūk, atskaites punkts un cilvēka vislabākais raksturrotājs. Ja kāds sevi patiešām velta izraudzītajai specialitātei un darbu veic profesionāli, viņam gluži vai no debesīm tiek sūtīta veiksmē, un Eduardam Delveram šī veiksmē ir gājusi līdzī, viņš pats ir cieši pārliecināts, ka ar darbu un kolēģiem dzīve viņu ir lutinājusi. Un tomēr kapteinim ir vēl kāda rakstura iezīme, kuru ne vienmēr un ne visi spējuši pareizi novērtēt, jo dažam šķitis, ka tā ir nepieklājība, savas vietas neapzināšanās un ierādīto robežu pārkāpšana. Eduards Delvers to uzskata par taisnīgumu, taisnības teikšanu acīs, par savu un sev pakļauto darbinieku tiesību aizstāvību. Diemžēl par to viņam ir nācies arī ciest.

„Es ļoti ātri kāpu augšā pa karjeras kāpnēm un ātri kļuva par kapteini,” saka Eduards Delvers. Nu, protams, par kapteini jau šāds tāds jūrniece nemaz nevarēja un arī tagad nevar kļūt, kur nu vēl trīsdesmit sešu gadu vecumā vadīt Latvijas jūras kuģniecības kuģus. Tur jābūt daudzu apstākļu sakritībai: izglītībai, jūras pieredzei, ķērienam, spējai vadīt ne tikai kuģi, bet arī cilvēkus, prasmei darbā ielikt sirdi un prātu.

„Esmu kuģojis Angolā, Mozambikā, Nikaragvā, strādāju taimčarterā Kubā, kur pārvadājām kravu starp divām no šīs valsts divdesmit septiņām ostām – starp Santjago de Kuba un Havannu. Parasti ik pēc četrarpus mēnešiem mainīja kuģi kopā ar apkalpi. Kā jau parasti, pirms iziešanas

jūrā notika tā sauktā *nakačka*. Vispirms sanāksmē tāds Ivanovs masēja pa politisko līniju, tad nāca citi *speciālisti*, kuri arī no savas puses deva līdzīgu ceļamaizi. Kad pienāca kadru daļas priekšnieka kārta, es viņam jautāju, uz cik ilgu laiku mēs aizejam reisā, viņš uz mani skatās un jautā, vai es esmu no gaisa nokritis, ka uzdodu šādu jautājumu. Es paskaidroju, ka nav nekāda zemteksta, vēlos tikai zināt, vai tie būs četri, seši vai astoņi mēneši, jo maniem cilvēkiem ir jāzina, uz ko gatavoties. Kad bijām nostrādājuši trīsarpus mēnešus, vēl nebija nekādu pazīmju, ka kāds gatavotos mūs mainīt. Tā kā no Latvijas līdz Kubai kuģim jāiet aptuveni divdesmit divas dienas, skaidri sapratu, ka mūsu reiss automātiski ir pagarināts, tikai nezināju, uz cik ilgu laiku. Kad atpazī, ka mūs jāmaina, bija pagājuši jau vairāk nekā astoņi mēneši. Savā reisa atskaitē uzrakstīju, ka viss jau būtu labi, tikai kadru daļa aizmirs par cilvēkiem. Personāldaļa man atbild: „Nejauciet neizdarību ar ražošanas nepieciešamību!” Bet es nelielos mierā: „Nejauciet ražošanas nepieciešamību ar paviršu savu pienākumu pildīšanu! Tas Kuģniecībai godu nedara!”

Par šādu atklātību un taisnīgumu nāca sods – mani no tik brīnišķīgas zemes ar tik pasakainu dabu kā Kuba aizsūtīja uz ziemeļiem.

Arī ziemeļiem nav nekādas vainas, man patīk ledi, un es esmu bijis tur, kur citiem nav bijusi izdevība nokļūt. Novaja Zemļa, Franča Jozefa Zeme, Diksona, Ohotskas jūra, Arhangeļska, Murmanska. Slikti bija tikai tas, ka te nemaksāja valūtu, kas jūrnikiem bija ļoti liels stimulants strādāt.

Esmu redzējis, kā *zeki* klintīs cērt tādas ejas, kur četras mūsu „Varmas” var iziet cauri. Mans kuģis ir stāvējis blakus lielai, divdesmit vienu metru augstai zemūdenei, kurā izvietotas sešpadsmit raķetes, katra ar piecām atomlādiņu galviņām. Tikai viens šāds lādiņš varēja noslaucīt no zemes virsas tādu pilsetu kā Liepāja vai Daugavpils. Klintīs, kur, šķiet, nevar būt nevienas dzīvas dvēseles, bija ciemati, kuru apkurei piegādājām mazutu.

ATKĀPE PAR ZIEMEĻOS REDZĒTO

Klausoties Eduarda Delvera stāstījumu par redzēto un pārdzīvoto, negribas ticēt, ka divdesmitā gadsimta astoņdesmitajos gados kaut kas tāds vispār ir bijis iespējams. Godīgi sakot, ja to nestāstītu Delvers, varētu domāt, ka stāstījums ir piepušķots. Bet kapteinis Delvers nav pieradis runāt nepatiesību, tāpēc nav pamata viņa stāstījumam neticēt.

„Man nācās būt pie Habarova raga. Kad pa Jeņisejas upi gājām garām lēģerim, vietējais locis man ieteica izmest enkuru un ar glābšanas laivām izcelties krastā, lai apskatītu šīs vietas. Tas patiešām bija briesmīgs skats. Barakas un nāras stāv kā stāvējušas, stabi kā tikai vakar ierakti, tikai dzelondrātis sarūsējušas. Koki tajos klimatiskajos apstākļos nepūst. Jau lēģeris uzzdzina tirpuļus, bet vēl šausmīgāks skats pavērās uz upi, kurā peldēja



1998. gads. Kuģošana Rīgā būs droša. Par to priecājas (no kreisās) SM Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš, Rīgas mērs Andris Bērziņš un Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers.

tūkstošiem galvaskausu, citi vēl ar matiem, citi jau ar sūnu apauguši. Kā stāstīja vietējie, kad pie varas esot nācis Hruščovs, viņš licis turp aizgādāt buldozerus, ar kuriem cilvēku kaulus no kapsētas sastūmuši upē. Laikam jau, lai nebūtu lieku pierādījumu par bojā gājušajiem, bet, ūdens līmenim krītot, kauli un galvaskausi kļūst redzami. Nu gluži kā nāves upe, šis skats man paliks atmiņā uz mūžu.

Cilvēku dzīve ziemeļos, maigi sakot, ir skarba. Murmanskā vēl bija salīdzinoši labi, pat augļus varēja nopirkt, bet Arhangeļskā, tas bija kaut kas traks, kā dzīvoja cilvēki. Lūk, viena ainiņa no redzētā. Bija astoņdesmito gadu sākums. Piena kannās atvestas olas, tās, protams, saplīsušas un sajaukušās kopā ar čaumalām. Bet cilvēki pēc tām stāv rindā. Pārdevējs jautā: Cik jums? Trauks ir? Ar lielo kausu sajauc un kaut kādā burkā ielej olas. Skatāmies, olu pļūrā kopā ar čaumalām peld arī kūts labumi. Pienu var nopirkt, ja tavš vārds ir ierakstīts kartotēkā, arī gaļa uz kartiņām, pienācās 800 gramu, bet nebija teikts, kāda gaļa – aknas, nieres vai govju tesmenis. No Arhangeļskas kuģi gāja zvejā, bet visas zivis nodeva citur, un vietējie iedzīvotāji pie tām netika. Bet cilvēki bija tik sirsnīgi un laipni, ka varēja tikai brīnīties, kā, dzīvojot šādos apstākļos, viņi spēj saglabāt tādu cilvēcību. Tie bija īstie pomori. Savukārt par murmanskiešiem neko labu nevarēja teikt.



Ostas kapteinis kopā ar Rīgas brīvostas Starptautisko sakaru un administrācijas departamenta direktori Irinu Gorbatikovu (abi centrā) uzņem ārzemju viesus.

ĢIMENE KĀ SVĒTUMS

Kapteinis Delvers ar lielu prieku stāsta par darbu, par pieredzēto un pārdzīvoto, bet par ģimeni ir vārdos skops. Ģimene ir svētums, un Dievs viņu esot lutinājis arī šajā ziņā, jo sieva ir bijusi gudra un saprotoša. Bet personiskā dzīve jūrniekam jau nu esot tāda, kāda esot. Nav viegli astoņus mēnešus būt prom no mājām, bet zvejniekiem piedevām vēl arī krastu neredzēt. Savukārt tirdzniecības flotes jūrniekiem bija noteikums, ka krastā jāiet ne mazāk kā pa trim un ne vairāk kā pa pieciem kopā. Ja bija sakari ar dāmām, tā skaitījās dzimtenes nodevība. „Kad kuģis atgriezās no reisa Kubā, sākās personisko lietu izskatīšana. Kurš bija sagrēkojis, tika sodīts, piemēram, izmests no dzīvokļa rindas. Bija sievas, kuras gāja uz *partkomu* ieviest kārtību un apvienojās jūrnieku sievu organizācijā, ko jūrnieki sauca par *ženb...sovet*. Paldies Dievam, mana sieva visā tajā nekad nepiedalījās, bet mana vecākā mehāniķa sieva bija tāda aktīvistē, ka nabaga cilvēks pat mājās negribēja iet, bija gatavs strādāt bez atelpas, lai tikai nebūtu jāatgriežas mājās. Es gan vienmēr ar prieku atgriezos.” Vēl kapteinis ir priecīgs, ka viņam ir dēls, deviņpadsmit gadus jauna mazmeita, kura mācās Sanktpēterburgas Jūras akadēmijas pirmajā kursā, un astoņus gadus vecs mazdēls. Un kapteinis sirsnīgi pasmaida.

NO ŠODIENAS UZ RĪTDIENU

Rīgas brīvostas kapteinis Eduards Delvers pasmaida un atzīst, ka nepielūdzami ātri steidzas laiks. Tagad viss tik ļoti mainījies, ja salīdzina ar piecdesmito gadu sākumu, kad aizsākās viņa darba mūžs.

„Nevar jau salīdzināt, kādi bija un kādi tagad ir kuģi – moderni un labi aprīkoti, tikai jaunie cilvēki vairs īsti negrib iet jūrā. Kapteiņdienestā man ir pilna mape ar Latvijas Jūras akadēmijas absolventu iesniegumiem, kuri stāv rindā, lai iekārtotos kras-
ta darbā. Viņi vēlas strādāt par ločiem, viens pat ir gatavs strādāt uz maza ostas kuterīša, lai tikai nevajadzētu doties jūrā. Es viņiem iesaku vismaz dažus gadījumus pastrādāt jūrā, iegūt pieredzi, tad arī krastā būs pavisam cits svars. Velti. Varbūt jāatzīst, ka vienam tas jūras vilinājums ir dots, citam nav. Bet visiem, kas lasa Gadagrāmatu, lai piepildās vēlmes un cerības. Arī krīzēs nedrīkst zaudēt cerību, un jūrnieceki jau ar visu tiks galā. Jāstrādā, jo to tavā vietā nevar darīt neviens.■

Anita Freiberga

*Ļeņina ordenis – augstākais

PSRS apbalvojums

** SRTM – vidējas tonnāžas

zvejas saldētājtraleris

PATEICĪBA PAR DARBU

2008. gadā Latvijas Jūrniecības savienība un „Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas” sastādītāja SIA „Jūras informācija” pirmo reizi atjaunotās Latvijas jūrniecības vēsturē piešķīra titulu „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā”, un toreiz par mūža darbu pateicību saņēma tālbraucējs kapteinis Igors Vītols.

Aizsāktā tradīcija tiek turpināta, un 2009. gadā tituls „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā” tiek piešķirts tālbraucējam kapteinim, Rīgas brīvostas kapteinim Eduardam Delveram. Padomju laikos strādājis zvejniecībā, vēlāk bijis Ziemeļu kara flotes norīkojumā, kur viņam ir bijusi iespēja pabūt PSRS stratēģisko spēku bāzēs Gadžijevā un Jagelņajā.

Jau atjaunotās Latvijas laikā Eduards Delvers strādājis par kapteini uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem, 1995. gadā kļuva par Rīgas ostas kapteini, ir Starptautiskās Ostu kapteiņu asociācijas biedrs un 12 gadus bijis Latvijas Jūras akadēmijas valsts eksāmenu komisijas priekšsēdētājs.

Latvijas Jūrniecības savienība un visa jūrniecības sabiedrība var būt gandarīta un lepna, ka kapteinis Eduards Delvers ar savu profesionālo darbu ir vairojis un joprojām vairo Latvijas jūrniecības prestižu.

Arī jūrā just zemi zem kājām

„Jūrniekiem un mediķiem ir ļoti daudz kopēja – mēs nevaram būt individuālisti, jo no mūsu darba ir atkarīgi citi cilvēki. Ja mediķu komandā kāds kļūdās, citam šī kļūda ir jālabo un jāglābj situācija. Tieši tāpat ir jūrā – ja kāds kļūdās, briesmās var nonākt visa kuģa komanda. Dzīvē man bieži vien ir traucējusi lieta, ko iemācījos jūrā: tas ir reglaments. Jūrnieki to neapspriež, jūrnieki to vienkārši pilda un apzinās, ja būs savādāk, sekas var būt ļoti bēdīgas. Jūrā katrs zināja savu vietu, savu pienākumu un savu atbildību, un neviens negaidīja, ka viņa darbu darīs kāds cits. Krastā ir savādāk. Te bieži vien tiek uzdots jautājums: „Kāpēc viņš to nedara?” Bet es vēlējos, lai arī krastā cilvēki dzīvo tik skaidri, kā to prot jūrnieki. Viņu attiecības ir tik saprotamas un tiešas,” tā saka Latvijas Jūras medicīnas centra (LJMC) valdes priekšsēdētāja veselības aprūpes galvenā ārste Marta Aizsilniece, kura savulaik strādājusi par galvenā ārsta vietnieci sanatorijā “Liepāja”, par galveno ārsti Liepājas rajona centrālajā slimnīcā un par galveno ārsti Rīgas pilsētas Ostas slimnīcā.

Latvijas Jūras medicīnas centra Vecmīlgrāvja slimnīcu Marta Aizsilniece vada no 1981. gada, bet par akciju sabiedrības „Latvijas Jūras medicīnas centrs” valdes priekšsēdētāju kļuva 2005. gadā.

2008. gada februārī laikraksts „Diena” rīkoja konkursu par labāko biznesa vadītāju. LJMC konkursam pieteica Martu Aizsilnieci, savu izvēli motivējot šādi: „Viens no svarīgākajiem Martas Aizsilnieces nopelniem ir tas, ka uzņēmums pieder pašiem darbiniekiem, nevis pārdots ārzemniekiem. Viņa spēj motivēt darbiniekus darbu paveikt no sirds un prot saliedēt kolektīvu.”

Tāds darbinieku novērtējums lieliski raksturo cilvēku, šajā gadījumā dakteri Aizsilnieci. Savukārt jautāta, vai ir lepna par savu slimnīcu, viņa saka: „Es esmu lepna, ka Latvijas Jūras medicīnas centrā strādā ļoti labi speciālisti, ka kopīgi esam pratuši pārdzīvot visus grūtos laikus, un ceru, ka spēsīm pārdzīvot arī pašreizējās krīzes uzliktos pārbaudījumus. No saviem pacientiem saņemam ļoti daudz siltu pateicības vārdu par ārstēšanu. Iespējams, tas tāpēc, ka slimnīcas vadība no ārstiem prasa individuālu attieksmi pret katru pacientu. Lai nav „tur tas vīrs pie loga”, bet lai ir mūsu patients Jānis Bērziņš. Nekad neesmu varējusi paciest bezpersonisku uzrunu, katrs cilvēks ir jāuzrunā ar cieņu.

- Jums ir bijusi veiksmīga karjera.

- Neesmu apzināti veidojusi savu karjeru un neesmu īpaši piestrādājusi, lai kļūtu par priekšnieci. Tā sanāca, ka divdesmit septiņu gadu vecumā mani iecēla par Liepājas tuberkulozes dispansera vadītāju, un tur es dabūju iziet kārtīgu skolu. Man bija priekšniece, kura stingri novilka svītru starp priekšniekiem un padotajiem, bet man šāds vadības stils *nepielīpa*. Varbūt reizēm arī esmu bijusi pārāk demokrātiska pret saviem darbiniekiem, bet vienmēr biju un arī tagad esmu pārliecināta, ka ir



Marta Aizsilniece.

ļoti labi, ja katrs izsaka savas domas un to dara no sirds, nevis aiz muguras pin intrigas. Ja kāds kaut ko zina labāk par mani, lai viņš nebaidās pateikt savu viedokli. Vienmēr esmu gribējusi, lai man apkārt ir gudri un zinoši cilvēki, jo viens jau nekad visu nevar zināt.

- Kāds attiecībā uz darbu un padotajiem ir bijis jūsu galvenais princips?

- Ieklausīties katrā cilvēkā. Kad vēl biju praktizējoša ārste, vienmēr iejutos sava pacienta *ādā*, tas nebija viegli, bet citādi nespēju strādāt. Arī tad, kad nodarbojos ar adatu terapiju, man bija gandrīz vai fiziski jāsaplūst ar cilvēku, kuram dūru adatas. Ja to dara tāpat vien, bez atdeves, tad jau ir vienalga, durt galdā vai miesā, procedūrai tāpat nebūs nekādas jēgas. Bet, ja pie manis kā priekšnieces kāds nāk sūdzēties par otru, es vienmēr jautāju: „Un tu pats? Paskaties uz sevi!” Vienmēr der atcerēties, ka taisnība ir pa vidu, un mums vajadzētu iemācīties sadzirdēt citam citu. Taču cilvēki cits citu nedzird, katrs saklausa tikai to, ko pats grib dzirdēt, un redz, ko pats vēlas saskatīt. Raugoties no sava kalniņa, katram ir sava taisnība: es pa logu to priedi redzu savādāk, nekā kāds to redz no ielas pretējās puses, tāpēc nevar gribēt, lai divi



1973. gads. Marta Aizsilniece – daktere uz „Dzintarzemes”.



Jaungada svinības uz „Dzintarzemes”.

cilvēki uz vienu un to pašu problēmu skatītos vienādi, bet ir jāprot nonākt pie kopsaucēja. Konfūcijs ir teicis: netiesā cilvēkus par situāciju, kurā neesi bijis klāt. Un vēl es nevaru ciest, ja tiek atgādīnātas vecas lietas, neveiksmes vai pārkāpumi. Kas beidzies, tas aizgājis un vairs nav jāpieņem. Visaugstāk vērtēju godīgu attieksmi katram pret sevi un citiem.

– Strādāt slimnīcā – tas ir pavisam kas cits, nekā strādāt jūrā. Tie laikam ir pavisam citi noteikumi, kas regulē cilvēku attiecības?

– Jūrā strādāt ir psiholoģiski grūti. Kad es savulaik strādāju par ārstu uz kuģa, blakus tiešajiem ārsta pienākumiem, bieži vajadzēja strādāt arī par psihologu. Un es arī atradu veidu, kā runāt ar jūrnikiem, lai mazinātu viņu psiholoģisko spriedzi. Ar adatu terapiju ārstēju viņus no dzeršanas, smēķēšanas un muguras sāpēm. Biežāk es viņiem biju nevis dakteris, bet psihologs un mamma, lai gan pēc padomju laiku priekšrakstiem *mam-*



ma skaitījās kapteiņa pirmais palīgs, kuram par katru jūrnieku vajadzēja visu zināt. Tomēr jūrnieki pēc palīdzības nāca pie manis. Tolaik uz katra kuģa bija ārsts, uz bāzes kuģiem bija ierīkoti hospitāļi, kur strādāja labi ārsti. Tagad kuģu komandas ir nelielas un reisi nav gari – no vienas ostas līdz otrai. Savulaik „Latvijas kuģniecība” bija viena no pirmajām, kas atteicās no kuģu ārstiem.

– Bet kāda bija pirmā sastapšanās ar darbu jūrā?

– Nikolajevā uzbūvēja kuģi „Dzintarzeme”, un visa komanda devās uz turieni, lai pēc tam ietu pusgadu zvejot uz Āfrikas krastiem. Es strādāju uz „Dzintarzemes” par dakteri. Tā kā uz kuģa bija apmēram deviņdesmit cilvēku, darba bija ļoti daudz, bija negadījumi, traumas. Kā šodien atceros, kādam jūrskolniekam, kurš bija praksē uz kuģa, bija jāveic apendektomija, vienkāršāk sakot, aklās zarnas operācija. Mēs bijām apmēram divpadsmit stundu braucienā no krasta, bet kapteinis atteicās doties uz ostu, jo tieši tolaik ļoti labi ķērās zivis. Jaunā jūrnieceiņa stāvoklis tiešām bija nopietns, tāpēc mans vīrs, kuģa galvenais mehāniķis Jānis Aizsilnieks, ar kuru kopā bijām šajā reisā, teica, lai rakstu ziņojumu, ka nevaru uzņemties atbildību par jaunieša dzīvību. Bet es jau pati biju gatava operēt, lai gan nekad to nebiju darījusi, tikai tik, cik institūta prakses laikā. Viens no motoristiem, kurš bija nedaudz mācījies medicīnu, bija ar mieru man asistēt. Kad viss jau bija sagatavots operācijai, kapteinis tomēr pieņēma lēmumu iet uz krastu. Bet jūrā vienmēr ir jābūt gatavam izlemt un rīkoties, negaidot un nedomājot, ka kāds varētu nākt palīgā.



Neptūna svētki uz „Dzintarzemes”.

– Ko nozīmē pusgadu strādāt jūrā?

– Kā jau teicu, tas cilvēkam ir psiholoģiski ļoti grūti. Tolaik bāzes kuģi brauca no Āfrikas uz Latviju vai Kaļiņingradu, tāpēc jūrnieki varēja saņemt vēstules un paciņas no mājām. Ja jūs zinātu, kā jūrnieki gaidīja šīs paciņas un ziņas! Ar kādām ilgām viņi gaidīja vēstules, kad to atceros, šermuļi skrien pār kauliem. Godīgi sakot, man bieži bija dusmas uz sievietēm, kuras nesaprata savus vīrus, kā to vajadzēja. Varbūt, ka vīrs arī bija nogrēkojies pirms izešanas jūrā, varbūt bija aizsēdējies krogā, bet vai tad to vajadzēja visu laiku atgādināt? Taču sievietes par vīru grēkiem neaizmirsā un *mazgāja* viņiem galvu katrā vēstulē, visu laiku atgādinot, cik nekrietna bijusi tāda izturēšanās. Tas jūrniekiem ļoti sāpēja... Viņi jau arī paši saprata, ka tā nevajadzēja darīt, ka ģimene pelnījusi lielāku uzmanību. Laika pārdomām viņiem bija pietiekami daudz. Ja padomā, protams, taisnība vieniem un taisnība otriem. Sievas neko nevarēja padarīt ar savām dusmām par vīra

nepaklausību, tāpēc visdrīzāk jau arī sievietēm vajadzēja psihologa palīdzību, kā tagad saka – vai tu gribi par to parunāt? Lai paliktu vieglāk ap sirdi, jūrnieki nāca pie manis izrunāties. Varu droši teikt, ka tie, kuru sievietes atrakstīja kādu mīlestības pilnu rindīņu, jutās daudz labāk, bet skumjas un ilgas pēc mājām bija visiem. Tā kā mans vecaistēvs un brālis bija jūrnieki, man vīrs bija jūrnieks, ļoti daudzi draugi bija jūrnieki, arī es pati esmu bijusi jūrniece un jūrnieka sieva, ar pilnu atbildību varu teikt, ka jūrnieki ir pilnīgi citādi cilvēki un šīs profesijas ļaudis nav salīdzināmi ne ar vienas citas profesijas cilvēkiem. Jūrnieki ir ļoti patiesi. Es neesmu satikusi patiesākus un gaišākus cilvēkus par viņiem. Bet ir jāprot viņus saprast un jāvēlas to darīt.

– Jums ir vēl kāda unikāla pieredze. Esat bijusi daktere un tai pašā laikā arī sieviete uz kuģa.

– Ar mani kā sievieti uz kuģa bija tā. Jaunībā strādāju kopā ar vīru un visapkārt man bija draugi – mani un vīra draugi, liepājnieki, Aivars Boja, Voldemārs Einiņš, Harijs Jaunzems, vēl daudzi citi. Varbūt, ka viņiem bija grūti skatīties, ka man blakus ir vīrs, vai otrādi, ka manam vīram blakus ir sieva, lai gan mēs nekad nestaigājām rokās saķērušies un publiski netaisījāmies. Reizēm viņi mani draudzīgi *paķēra*. Piemēram, kad ar kafijas krūzi gāju pie vīra uz kajīti, šie jautā: „Jānītim tēju nes? Vai tad Jānītis gul?”

Draugi mēs bijām un arī vēl tagad esam. Savukārt, kad ar „Latvijas kuģniecības” kuģiem gāju jūrā, biju jau solīds cilvēks. Visi zināja, ka esmu Rīgas ostas galvenā ārste, bija mani redzējuši ārstu komisijās, varbūt tāpēc pret mani bija citāda attieksme, nekā būtu pret jaunu garkājainu meiteni ar blondiem matiem.

Uz kuģa jau strādāja diezgan daudz sieviešu. Viņas bija aptekšnes, virtuves darbinieces, bufetnieces, uz zvejas bāzes kuģiem zivju apstrādātājas, bet es nevarētu teikt, ka būtu manījusi kādu nepieklājīgu uzņēmšanos viņām no kolēģu puses. Protams, arī uz kuģa dzima mīlestība, tika dibinātas ģimenes, bija šķiršanās asaras. Viss kā jau dzīvē, kas arī uz jūras taču neapstājas.

Ja godīgi, tad ar sievietēm bija lielākas problēmas nekā ar vīriešiem. Atceros, ka uz „Dzintarzemes” strādāja kādas vienpadsmit sievietes, kuras pa trim vai četrām dzīvoja vienā kajītē. Mūžīgi bija sūdzības, ka kāda ne tur,



Ārstes darbs uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem.

kur vajag, uzkārusi savu apakšveļu, vai vēl kaut kas, kāpēc nevar sadalīt savu dzīves telpu. Iespējams, viņas cīnījās par *barvedes* vietu, varbūt bija vēl citi apsvērumi, bet ar viņām problēmas bija vienmēr. Daudzi kapteiņi uzskatīja, ka uz kuģa sievietes nav vajadzīgas, jo tās tikai rada liekus sarežģījumus.

Savukārt man jūras dzīve ir bijusi 1973. gadā pusgads uz „Dzintarjūras” un uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem reizes sešas, tur strādāju tikai sava atvaļinājuma laikā mēnesi vai pusotru. Divas reizes strādāju uz „Džona Rīda”, biju uz „Suhorukova” un vēl citiem kuģniecības kuģiem.

– Jūs teicāt, ka jūrnieki ir jāsaprot, vismaz jācenšas to darīt. Kā pati to spējāt?

– Jūrnieka sievai bija jāprot gaidīt. Jāstrādā, jāaudzina bērns un jāgaida vīrs no jūras. Kad vīrs atnāca mājās, bija svētki. Tika ieņemts Liepājas restorāns „Jūra” un citi, bija dejas, braucām ciemos pie radiem. Arī bērnam tie bija svētki, jo mēs visi bijām kopā, bet, kad tēvs atkal devās jūrā, sākās darba dienas. Par ģimenes atšķirtību domājot, varu teikt, ka laikam no tā visvairāk cieš bērni, piemēram, manai meitai nebija iespējas redzēt tradicionālo ģimenes modeli. Šī allaž ir bijusi un arī tagad ir viena no lielākajām ģimenes problēmām. Bet es gan vienmēr esmu centusies savu vīru saprast un atbalstīt.

– Kā jūs domājāt, vai kapteiņi ir vientuļnieki?

– Kapteiņi patiešām ir ļoti vientuļi, to varu oficiāli apliecināt, jo visi kapteiņi, ar kuriem esmu runājusi, ir atzinušies, ka viņi tiešām tā jūtas. Kapteinis ir tas, kas nosaka toni uz kuģa, kuram visi pakļaujas, bet savās četrās sienās viņš paliek viens ar savām emocijām, domām un ilgām. Ja es būtu kapteinis, droši vien *čomotos* ar citiem, bet varbūt reglaments to nemaz neatļauj. Iespējams, ka visi priekšnieki ir nedaudz vientuļi.

– Vai arī jūs to esat izjutusi?

– Varbūt tagad, jaunos laikos, es nedaudz tā arī jūtos. Ekonomiskās krīzes apstākļos cilvēki cits no cita ir novērsušies. Neesmu vēlējusies celt sienu starp sevi un saviem padotajiem, bet droši vien jau kolēģi mani uztver savādāk nekā citus. Esmu novērojusi, ka daži vēlas uzsvērt, ka viņi ir priekšnieki, bet man tas nekad nav bijis vajadzīgs. Esmu centusies būt tik laba, cik katrā attiecīgajā situācijā varēju būt, bet manu attieksmi arī katrs var uztvert un izskaidrot savādāk.

– Kā jūrnieki tagad tiek galā ar savām kaitēm, kad nav ārsta uz kuģa?

– Kuģa ārsti bija labi sagatavoti, bet tagad, kad ārstu uz kuģiem nav, jāatzīst, ka paši jūrnieki ir ļoti labi apmācīti, lai sniegtu pirmo palīdzību, ja rodas tāda nepieciešamība. Viņiursos ir tik labi sagatavoti, ka lieliski prot noteikt diagnozi, bet vajadzības gadījumā zvana mums vai starptautiskajam medicīniskās palīdzības centram, lai konsultētos par palīdzības sniegšanu katrā atsevišķā gadījumā. Mūsu slimnīcas ārsti ir gatavi sniegt konsultācijas visu diennakti, tas mums ir goda jautājums, jo par šīm konsultācijām mēs



2005. gads. Triju Zvaigžņu ordeņa saņemšanas reizē. No kreisās: Jānis Birks, Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga un Marta Aizsilniece.

nesaņemam samaksu. Krastam parasti prasa padomu, ko darīt, ja ir paaugstināta temperatūra, ja ir vēdera vai kādas citas sāpes. Visbiežāk konsultējas tieši sāpju gadījumā. Ir bijušas arī bezsamaņas. Šādos gadījumos mēs dodam padomu un sekojam, kā noris klīniskā aina, regulāri sazvanāmies, lai to uzzinātu un kontrolētu. Būtu jau ļoti labi, ja šādos gadījumos varētu izmantot telemedicīnas seansus, bet diemžēl pagaidām ne mums, ne arī uz kuģiem šādu iespēju nav.

Ilgus gadus strādājot ar jūrniekiem un sekojot viņu veselības stāvoklim, jāteic, ka gadu gaitā lielas pārmaiņas jūrnieku slimību uzskaitījumā nav notikušas. Visvairāk jūrnieki sirgst ar sirds un asinsvadu saslimšanām, ir dažādas kaulu un locītavu slimības, bet pēdējā laikā pieaugušas arī vēnu problēmas. Nemainīgas ir vecum vecās kaites, kas rodas no lielas spriedzes un psiholoģiska rakstura pārdzīvojumiem. Un vēl jūrnieki mēdz nevērīgi izturēties pret saviem zobiem, to ārstēšanu novelkot līdz pēdējam. Statistika liecina, ka visvairāk ostās tiek meklēta tieši zobārsta palīdzība, jo zobu sāpes taču ir mokošas, un ar zālēm vien tur nekas nav līdzams.

Arī mums reizēm ir problēmas ar jūrniekiem, kuri atnāk uz medicīnisko komisiju, lai saņemtu atļauju doties jūrā. Bieži vien viņi ārstējas pie citiem ārstiem, ko ir atļauts darīt, bet mums viņi slēpj savas kaites. Pirms diviem gadiem bija gadījums, kad kāds jūrnieks noslēpa, ka viņam ir bijusi galvas trepanācija. Viņam bijusi trauma, kuras rezultātā gūts vaļējs galvaskausa lū-



Kopā ar kolēģiem starptautiskajā mediķu konferencē.

zums, tikusi veikta operācija, bet pēc pusgada viņš aizgāja jūrā, jo nevienam to nepateica. Katra pacienta medicīniskā vēsture ir slepena informācija, un mēs nevaram uzzināt to, ka cilvēkam operācija veikta kādā citā klīnikā. Tā kā ģimenes ārsti un ārstu komisijas ar informāciju neapmainās, mums nav ziņu par katru jūrnieku, vienīgi, ja cilvēks pats godīgi pastāsta, kas ar viņu noticis. Bet jūrnieki savas patiesās vainas slēpj, jo grib iet jūrā, lai ģimenei nopelnītu naudu. Var jau viņus saprast, tomēr nevajadzētu aizmirst, ka katram cilvēkam veselība un dzīvība ir tikai viena.

TĀ BIJA...

Ar dakteri Aizsilnieci runājam par darbu, cilvēkiem, mīlestību, pārdzīvojumiem. Runājam par dzīvi. Viņa saka, varbūt tāpēc, ka tas bija jaunībā, bet agrāk cilvēki esot bijuši draudzīgāki un izpalīdzīgāki. Palīdzējuši no sirds, negaidot, kas par to būs. „Liepāja – tā ir jaunība, mīlestība, bērna dzimšana, draugi,” atceras dakterīte. Joprojām labākie draugi esot Liepājā, bet tagad, aizbraucot pie viņiem, jūtams tāds kā stīvums, kā nomāktība. „Kādreiz mēs pratām priecāties, dziedāt un dejot, tagad vairāk katrs ierāvēs sevī, lai gan viņu materiālā labklājība ir augusi. Liepājā ir tāds teiciens: „Kas ir! Kas tevi plēš?!” Uzpurinot savus vecos draugus, to arī vienmēr saku. Ja kādu laiku neesmu ar viņiem satikusies, Aivars Boja man saka: „Tu sen neesi bijusi mūs nobārt!””

Marta Aizsilniece ir pārliecināta, ka ar smaidu un humoru var vieglāk pārvarēt dzīves problēmas un rūgtumu. Jūrniekiem humora nekad nav trūcis. Viņa atceras, kā šķersojusi ekvatoru. Jauniņajiem tad jāiztur dažādi pārbaudījumi.