

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

**LATVIJAS JŪRNICĪBAS
GADAGRĀMATA
2009**

17. grāmata

RĪGA 2010

Redkolēģija

Antons Vjaters, Anita Freiberga, Ilze Bernsone

Redaktore

Anita Freiberga

Datorgrafika

Kaspars Vēveris

Ilustrācijām izmantoti:

Ā. Freiberga, H. Apoga, S. Ivančenko, S. Kočānes, R. Ābeles, L. Bojāres, G. Skunstiņa, G. Deiziņa, V. Novikova, V. Putānes, U. Kalmaņa, O. Jūras 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, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūras spēku, JS Krasta apsardzes dienesta, LDz preses dienesta, VUGD, laikraksta „Tēvijas Sargs”, LU Preses centra, EPA, jahtas „Spaniel” un izdevuma „Jūras Vēstis” arhīva.

Rakstos izmantota ES, EK, IMO, Satiksmes ministrijas, aģentūras LETA, BNS, laikrakstu „Diena”, „Dienas Bizness”, „Neatkarīgā Rīta Avīze”, „Kurzemes Vārds” „Latvijas Avīze”, Latvijas Jūras administrācijas žurnāla „Jūrnieris”, „Vides Vēstis”, „Tēvijas sargs”, portālu „Delfi”, „Apollo”, „Viss liepājniekiem”, „Ventspils aktuāli” informācija. Rakstus publicēšanai sagatavojuši Anita Freiberga.

© „Latvijas Jūrnierības gadagrāmata 2009” sagatavota SIA „Jūras informācija”

© Latvijas Jūrnierības savienība

Verdzības mīts joprojām dzīvs

Īsti nevar saprast, kāpēc paaudžu paaudzēm dziļi iekšā sēž mīti, kas ir tik noturīgi un stipri, ka paiet gadu desmiti, gadsimts nomaina gadsimtu, viena sabiedriskā iekārta otru, bet tie joprojām ir dzīvi. Latviešu kolektīvajā apziņā visnoturīgākais ir mīts par latviešu septiņsimt gadu ilgo verdzību, arī mīts par arāņu un bāreņu tautu, mīts par mums kā grūtdieņiem un sērdieņiem, kas, starp citu, lielā mērā radies, pateicoties mītam par verdzību. Mīta zemteksts ir skaidri noprojams – latvieši ir vergu tauta un viņu vēsture ir vergu vēsture. Mūs verdzināja, mēs cietām. Mums nebija citas izejas. Vēstures pētnieki gan apgalvo, ka dzimtbūšana Latvijā noritējusi savādāk, nekā to pierasts interpretēt, un vēstures liecības rāda, ka atšķirības un naidis starp dažādām iedzīvotāju kārtām un tautībām – vāciešiem, latviešiem, lībiešiem, igauņiem. Baltazara Rusova 16. gadsimta hronikā aprakstītas zemes pārvaldnieku, vasaļu, garīdznieku un zemnieku kopējās dzīres, kad visi sēdēja pie viena galda, spilgti baznīcas svētki ar zemnieku muzicēšanu. Par dzimtbūšanas sākumu varot runāt tikai no 15. gadsimta beigām un 16. gadsimta sākuma. Protams, nav mūsu senčiem bijušas tikai dzīres un izpriecās, tāpat kā citas tautas, arī mūsu senči ir daudz cietuši un piedzīvojuši smagus dzimtbūšanas laikus. Citi ar to ir tikuši galā, bet mēs esam grūtdieņu un bāreņu sindroma mantinieki. Arī šodien ir dzīvi senie mīti. Mēs turpinām vilkt savu smago verdzības nastu, turpinām būt pakļauti un paklausīgi. Tikai kungi mums ir citi Tagad nopūšoties sakām: „Ko tad mēs varam, Eiropa, Valūtas fonds, valdība nosaka...” Un aizmirstam, ka mums ir bijis latvietis Krišjānis Valdemārs, kurš nerespektēja verdzības un padevības mantojumu.

UZ GADAGRĀMATAS DIVDESMIT GADIEM ATSKATOTIES...

Ne tikai Latvijas žurniecības presē daudz rakstīts par Krišjāņa Valdemāra laiku, viņa lomu Latvijas valsts dibināšanā, ieguldījumu cilvēka pašapziņas celšanā un latviskā gara uzturēšanā. Un, protams, viņa nenovērtējamo devumu Latvijas žurniecības attīstībā.

Iespējams, ka nevajadzētu atkal un atkal celt gaismā tik senus laikus un slavināt sen mūžībā aizgājušus cilvēkus, ja vien vēsture tik tieši nesasauktos ar mūsdienu realitāti un tik skaudri neuzrunātu mūs šīsdienu politiskajā un ekonomiskajā situācijā. Valdemāra laiks deviņpadsmitā gadsimta otrajā pusē uzrunāja cilvēkus, kuri vēl bija apjukuši no iegūtās brīvības dzimtbūšanas atcelšanas rezultātā. Daudzi savā būtībā joprojām bija vergi, tādi palika un to mantojumā nodeva arī nākamajām paaudzēm līdz pat mūsdienām. Bet Valdemārs aicināja cilvēkus kļūt brīviem, pacelt galvu, atvērt acis un visam notiekošajam pieslēgt prātu un sirdi.

Arī „Latvijas žurniecības gadagrāmata” savos septiņpadsmit izdevumos ir aicinājusi žurniecības sabiedrību atvērt sirdi. 2009. gadā Gadagrāmata piedzīvoja savu divdesmito gadskārtu, un, iespējams, savulaik dienasgaismu



ieraudzija, tieši pateicoties Krišjāņa Valdemāra pirmās atmodas laikā izteiktajām idejām par prāta apgaismību un jaunu zināšanu apguvi. Gadagrāmatas idejas autori Egons Līvs un Arvis Pope nebija verga dvēseles un augstu turēja nacionālo pašapziņu. Viņi iesēja jūrniecības gadagrāmatas sēklu, no kuras uzdīga, izauga un salapoja izdevums, kas ik gadus cenšas sniegt iespējami plašu un vispusīgu informāciju, atvērt savu lasītāju sirdis un pacelt cilvēcisko pašcieņu. Gadagrāmatas veidošanā iesaistījās Ilze Bernsone, Gints Šīmanis, Jānis Hartmanis, gadu gaitā viņiem piedāvājās daudzi jo daudzi autori, kuru uzskaitīšana šeit būtu praktiski neiespējama. Ikviens no iznākušajām Gadagrāmatām varbūt ir neliels, tomēr būtisks un paliekošs pilns kopējā Latvijas jūrniecības atjaunošanas, popularizēšanas un dokumentēšanas jūrā. Bet, atgriežoties pie domas par Krišjāni Valdemāru un viņa atstāto mantojumu, jāatzīst, ka šis grā-



Krišjānis Valdemārs jaunībā un pastmarkā.



Arvis Pope.

matas tapšanas laikā man īpaši svarīga šķita atziņa, ka viņa līdzgaitnieki nacionālās kustības virzītāju Krišjāni Valdemāru salīdzināja ar baznīcas reformatoru Mārtiņu Luteru, bet viņa devumu Krievijas impērijas jūrniecības attīstībā ar Pētera I ieguldījumu. Tas tikai nozīmē, ka ikviens no mums var būt tas cinitis, kas gāž lielu vezumu. „Latvijas jūrniecības gadagrāmatas” pamatlicējs Arvis Pope otrās grāmatas ievadrakstā dalās pārdomās par K. Valdemāru: „1891. gadā no latviešu tautas dzīvajiem sarakstiem tika svītrots Krišjānis Valdemārs. No dzīvajiem sarakstiem, taču ne no vēstures. Daudz darījis, daudz cildināts, daudz arī peltis. Varētu Valdemāru nosaukt par lielāko latvieti, kāds mūsu patiesajā vēsturē piedzīvots, taču viņa kritizētāji iebildīs. Un tomēr: lai šie kritiķi sameklē kādu citu, kas būtu cienīgs stāvēt Krišjānim Valdemāram blakus uz mūsu vēstures pjedestāla un būtu kaut par pirksta biezuma tiesu labāks!”

Savulaik Krišjānis Valdemārs ar saviem rakstiem par tirdzniecības flotes attīstību piesaistīja Krievijas flotes ģenerāladmirāļa un jūrlietu ministra lielkņaza Konstantīna Nikolajeviča (*Константин Николаевич*; 1827–1892) – ķeizara Aleksandra II brāļa – uzmanību, kurš lūdza savam tuvākajam palīgam Aleksandram Golovņinam (*Головнин*; 1821–1886) savākt ziņas par šo rakstu autoru. A. Golovņins par iegūto informāciju bija visai pārsteigts. „Beidzot es uzzināju, kas ir Valdemāra kungs – rakstu par mūsu tirdzniecības floti autors,” viņš ziņoja Konstantīnam Nikolajevičam. „Iedomājieties tikai, Jūsu Augstība, viņš ir latvietis, Kurzemes zemnieka dēls, kurš alkās pēc zinībām iestājās Tērbatas universitātē. Tagad viņš ir ierēdnis mūsu Nodokļu dzēšanas komisijā.

Nododot Jūsu Augstībai trīs viņa brošūras, lūdzu atļauju tās publicēt žurnālā *“Морской сборник”*.” Lielkņaza Konstantīna Nikolajeviča interesi par neparastā kurzemnieka personību neradīja vienkārša ziņkāriba. Ķeizara brālis ne tikai nekavējoties atļāva publicēt K. Valdemāra sacerējumus par jūrniecību, bet arī lika viņu tieši iesaistīt Jūrlietu ministrijas darbā. „Var publicēt,” ģenerāladmirālis rakstīja, „bet man šķiet, ka vajag pievērst uzmanību viņam pašam, vai nevar izmantot viņu jūrniecības lietā.”

Vēlāk Krievijas Jūrlietu ministrija, ko vadīja ģenerāladmirālis lielkņazs Konstantīns Nikolajevičs, aktīvi līdzdarbojoties arī K. Valdemāram, kļuva par Aleksandra II nozīmīgākās militārās reformas – dzimtbūtnieciskās rekrūšu sistēmas nomaiņas ar vispārēju militāro dienestu – iniciatori.

Krišjānis Valdemārs bija pirmais, kurš uzdrošinājās sevi dēvēt par latvieti. 1854. gadā, Tērbatas Universitātes students būdams, viņš pie savas istabiņas durvīm piestiprina plāksni, uz kuras bija rakstīts: „Krišjānis Valdemārs, kamerāliju students. Latvietis”. Šī Valdemāra uzdrīkstēšanās bija pa-



mats uzdrīkstēties dibināt Latvijas Republiku. Bez vēsturiskās vizītkartes, iespējams, nebūtu arī 18. novembra, nebūtu mūsu tautas, nebūtu politiskās brīvības un neatkarības. Vai neatkarīga Latvijas valsts pastāvēs, vai būs cilvēki, kas vēlēties dzīvot un strādāt šajā valstī? Tas būs atkarīgs tikai no mums un no tā, vai sadzirdēsim no vēstures dzīlēm skanošo Krišjāņa Valdemāra aicinājumu augstu turēt savu godu un pašcieņu, vai arī virsroku ņems sendienās iesētā verdzības sēkla. Par to gan varat būt droši, ka „Latvijas jūrniecības gadagrāmata” rosinās ieklausīties Valdemāra aicinājumā.■

Anita Freiberga, „Latvijas jūrniecības gadagrāmata” redaktore

VĒLREIZ IEVĒL ŽOŽĒ MANUELU BARROZO

2009. gada 22. jūlijā Eiroparlaments ar balsu vairākumu par jauno Eiropas Komisijas prezidentu ievēlēja bijušo Portugāles premjerministru Žozē Manuelu Barrozo. Ministru prezidents Valdis Dombrovskis nosūtīja apsveikumu Žozē Manuelam Barrozo sakarā ar atkārtotu ievēlēšanu Eiropas Komisijas prezidenta amatā. V. Dombrovskis uzskata, ka Ž. M. Barrozo veiksmīgi vada EK darbu laikā, kad Eiropas Savienība piedzīvo dziļāko ekonomisko un finanšu krīzi pēdējo piecdesmit gadu laikā. „Latvija ir pateicīga par Eiropas Komisijas atbalstu valsts maksātspējas nodrošināšanā un starptautiskā aizdevuma piešķiršanā. Eiropas Komisijas jaunā sastāva galvenais izaicinājums būs atjaunot Eiropas ekonomisko izaugsmi un ilgtermiņā nostiprināt tās konkurētspēju. Lai to panāktu, nepieciešams samazināt sociālās un ekonomiskās atšķirības starp jaunajām un vecajām dalībvalstīm. Eiropas Komisija ir un paliek kopējās ES darba kārtības veidotāja,” vēstulē raksta V. Dombrovskis.

EIROPAS PARLAMENTĀRIEŠI UN PAŠVALDĪBAS IEVĒLĒTAS

2009. gada 6. jūnijā Latvijā notika Eiropas Parlamenta (EP) un pašvaldību vēlēšanas. Pašvaldību vēlēšanas norisinājās 118 vēlēšanu apgabalos, kuru robežas atbilst 109 novadu un 9 republikas pilsētu robežām. Savukārt EP vēlēšanās Latvija bija viens vēlēšanu apgabals.

Ja tā padomā, Latvija tiešām ir demokrātiska valsts, jo vai gan citādi varētu gadīties, ka Eiropas Parlamentā kopā ar tēvzemiešiem tagad ievēlēti tādi Latvijai naidīgi noskaņoti cilvēki kā Alfrēds Rubiks un Tatjana Ždanoka. Aizkalniem nav arī kārtējas Saeimas vēlēšanas 2010. gada rudenī, un nebūs nekāds brīnums, ja arī Latvijā pie varas nāks interfrontieši.

PIECI GADI NATO SAIMĒ

Ir pagājuši pieci gadi, kopš Latvija un vēl sešas Austrumeiropas valstis uņemtas NATO. Tas notika 2004. gada 29. martā. Ir mainījusies Latvija un mūsu armija, ir mainījusies arī NATO, taču galvenais, ka mēs neapšaubāmi esam izvēlējušies pareizo ceļu. Nekad savā pastāvēšanas vēsturē Latvija nav varējusi justies tik droši kā šobrīd. Mums uzticas un mēs uzticamies NATO. Tā 29. martā, atzīmējot piecus gadus kopš Latvijas iestāšanās NATO, sacīja Valsts prezidents Valdis Zatlers.

LATS GAVILĒ, BAUMAS NEPIEPILDĀS

2009. gada 5. martā apritēja 16 gadi, kopš Latvijā atkal ieviesta nacionālā valūta – lats. Bet gada sākumā paklīda baumas par lata devalvāciju. Latvijas Bankas prezidents Ilmārs Rimšēvičs šīs baumas kategoriski noliedza un norādīja: „Tā būtu inde, nevis zāles Latvijas ekonomikai!”



Bankas vadītājs vēlreiz atkārtāja, ka valdība vai parlaments nevar pieņemt lēmumu par lata devalvāciju. „To var izdarīt tikai Latvijas Banka,” sacīja Rimšēvičs, „bet bankai šādu plānu nav.” Līdz šim lats vēl turas.

DZĪVOJAM „UZ KRĪTA”

Visa gada garumā viens no būtiskajiem jautājumiem bija, vai Starptautiskais Valūtas fonds un citas institūcijas aizdos vai neaizdos naudu, lai Latvijas nebankrotētu. Pirms pašvaldību vēlēšanām valdība solīja, ka pensijas vairs netiks mazinātas un nodokļi celti, bet tūlīt pēc vēlēšanām nepatīkamas ziņas sekoja cita citai. Algas un pensijas samazināt, nodokļus palielināt! Valsts krīze. Tomēr vairāk gan taisnības tiem, kuri uzskata, ka krīze ir ne jau valstī, bet valsts pārvaldē. Savu naudu esam uzticējuši tādiem, kas nav pratuši un vēlējušies ar to rīkoties taupīgi un saprātīgi. Tā arī pienāca laiks Latvijai stāvēt uz ielas stūra ar izstieptu roku un lūgt žēlastības dāvanas. Bet kokainu ģimju pārvaldnieki no starptautiskajām finanšu institūcijām tik groza galvas un krata pirkstus, atgādinot, ka ne tikai sevi, bet nākamās divas trīs paaudzes esam iedzinuši parādu verdzībā. Nu ko, dzīvosim *uz krīta* un cerēsim, ka kādreiz pasaules izkārtotumā viss mainīsies tā, ka nākamajām paaudzēm vairs nebūs kam atdot parādus. Protams, ļoti muļķīga vēlēšanās, bet ne jau daudz muļķīgāka kā mūsu vadītāju rīkošanās ar kopīgo mantu.

VAI KLŪSIM PAR NAFTAS LIELVALSTI?

Oktobrī ekonomikas ministrs Artis Kampars izsniedza licenci uzņēmumam „Balin Energy”, kas Baltijas jūrā pētīs naftas ieguves iespējas. Licence uzņēmumam dod tiesības Latvijas Republikas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā Baltijas jūrā Latvijas un Zviedrijas robežas tuvumā sākt naftas izpēti un, ja atklātos *melnā zelta* atradnes, veikt tā ieguvu. Ar valdības rīkojumu ir noteikta valsts līdzdalība 10% apmērā, ko valsts īstenos tikai naftas ieguves gadījumā.

Ekonomikas ministrija norāda, ka nafta Latvijā tika atrasta jau pagājušā gadsimta 60. gados, bet tās ieguve nav notikusi, jo krājumi tika atzīti par nelieliem, salīdzinot, piemēram, ar Sibīrijas atradnēm. Kopš tā laika naftas ieguves tehnoloģijas ir strauji progresējušas, un tagad iespējama arī salīdzinoši nelielu iegulu izstrāde un šīs uzņēmējdarbības nozares attīstība Latvijā.

AMATPERSONU MAIŅA 2009

2009. gads bija iezīmīgs ar dažāda līmeņa amatpersonu nomaiņu.

■ **Ministru kabinetā.** 2009. gada 20. februārī pēc gandrīz divu mēnešu ilgas spriedzes un neskaidrības par valdības likteni premjers Ivars Godmanis tomēr paziņoja par savu demisiju. Formāli valdība krita, jo koalīcija nespēja vienoties par Ministru kabineta reformu. Valsts prezidents Valdis Zatlers premjera Godmaņa demisiju pieņēma un 26. februārī par premjerministra

amata kandidātu nominēja eiroparlamentārieti Valdi Dombrovski, kā galveno argumentu minot pieredzi finanšu jautājumos, kā arī jautājumos, kas skar sadarbību ar Eiropas Savienības institūcijām. Tāpat svarīgs bijis apstāklis, ka Dombrovskim atbalstu paidušas sešas Saeimā pārstāvētās partijas.

Pēc pirmajām 100 valdīšanas dienām Ministru prezidents Valdis Dombrovskis atzina, ka sakarā ar smago ekonomisko situāciju valstī šai valdībai nemaz netika dotas 100 dienas, lai iestrādātos: „Šīs valdības galvenais uzdevums bija budžeta izdevumu daļas ievērojama samazināšanas un faktiski Latvijas vēsturē visgrūtāk tapušā budžeta pieņemšana, kam ir tikai viens mērķis – paglābt valsti no bankrota. To mēs esam paveikuši, lai gan emocionāli tas ir ārkārtīgi smags lēmums. Tomēr jāapzinās, ka, nesamazinot budžeta deficītu, situācija Latvijā varētu kļūt krietni nopietnāka.”

Valdis Dombrovskis kļuva arī par Latvijas Ostu padomes vadītāju.

■ **Satiksmes ministrijā.** Notikušās restrukturizācijas un optimizācijas rezultātā tika pārkārtota Jūrniecības departamenta darbība. Ilggadējais Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš tika pārcelts darbā uz Latvijas Jūras administrāciju un kļuva par Jūrniecības standartu un attīstības nodaļas vadītāju. Savukārt Jūrniecības departaments pārdēvēts par Jūrlietu departamentu, un par tā vadītāju kļuvusi Laima Rituma.

■ **Latvijas Jūras administrācijā.** Gada laikā Jūras administrācija piedzīvojusi galvu reibinošas pārmaiņas. 2009. gada 29. jūnijā no JA valdes priekšsēdētāja un direktora amata pēc paša vēlēšanās aizgāja Ansis Zeltiņš. Viņa vietā tika iecelts tālbraucējs kapteinis, līdzšinējais direktora vietnieks Artūrs Brokovskis. 2009. gada 17. novembrī viņu no amata atbrīvoja un par JA direktoru kļuva bijušais Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Nils Freivalds.

■ **Latvijas Jūras akadēmijā.** 2009. gada 27. februārī ar balsu vairākumu par LJA rektoru ievēlēja inženierzinātņu doktoru profesoru Grigoriju Gladkovu, bet vēlāk līdz šim īsti nesaprotamu iemeslu dēļ LJA vēlēšanas tika atzītas par nelegitīmām un notika jaunas vēlēšanas. 2009. gada 30. septembrī Latvijas Jūras akadēmijas Satversmes sapulcē par LJA rektoru ievēlēja inženierzinātņu doktoru profesoru Jāni Bērziņu. Vēlēšanās startēja divi kandidāti – inženierzinātņu doktors profesors Grigorijs Gladkovs un inženierzinātņu doktors profesors Jānis Bērziņš. 2010. gada 12. janvārī Ministru kabinets apstiprināja inženierzinātņu doktoru profesoru Jāni Bērziņu Latvijas Jūras akadēmijas rektora amatā.

■ **Latvijas Jūras spēkos.** 2009. gada 5. oktobrī notika Jūras spēku komandieru maiņa. Jūras kapteiņa Aleksandra Pavloviča vietā stājās jūras kapteinis Rimants Štrimaitis, kurš no Latvijas Nacionālo bruņoto spēku komandiera Jura Maklakova saņēma JS karogu un kļuva par Jūras spēku komandiera pienākumu izpildītāju.■

Mēs gājām uz priekšu

Gunārs Šteinerts, tālbraucējs kapteinis, Latvijas Jūrmieciņas savienības dibinātājs, pedagogs, jūrmieciņas darbinieks, Atzinības krusta kavalieris: „Kas bija tie, kas sāka un tagad turpina nozāres problēmu risināšanu? Lai atbildētu uz šo jautājumu un raksturotu tā laika situāciju, kā piemēru varu minēt sevi. Biju sabiedriski aktīvs Atmodas laikā, arī tad, kad tika dibināta Jūrmieciņas savienība. Kāpēc kļuva par ierēdni un vairs nebraucu jūrā, kur darbs bija labi apmaksāts? Viennozīmīgi nevaru uz to atbildēt, bet laikam jau tāpēc, ka tāda bija nacionālā stāja. Ja ne es, tad kurš, ja ne tagad, tad kad? Pārejas laikā daudzi gudri, cienjami un autoritatīvi cilvēki šīm idejām staigāja riņķī apkārt, bet tomēr neriskēja iesaistīties procesos, jo bija apdomīgi, varbūt arī kādreiz jau dabūjuši pa spārnēm. Dažos, iespējams, bija vairāk pārgatības, bet vēl daudzus toreiz bija pārņēmusi ideja, tāpēc patiesā situācija ar vēsu prātu netika izvērtēta. Taču bez šādiem cilvēkiem nekas arī nenotiek, vai ne? Nedomāju, ka tā toreiz bija kāda gaišredzīga nākotnes vīzija, kas mūs virzīja. Tā vairāk bija praktiska ķēpurošanās. Es gribu noliekt galvu to cilvēku priekšā, kuri strādāja neatkarības pirmajos gados, vispirms jau satiksmes ministra Jankovska priekšā, kurš bija vēl padomju laika ministrs, bet pietiekami drosmīgs, lai pārņemtu varu un izveidotu jauno sistēmu. Mēs daudz ko pieredzējām un pārdzīvojām, uzkrājām pieredzi, saņēmām belzienus, bet gājām uz priekšu. Nekas jau nerodas vienā dienā, tāpēc, lai raudzītos nākotnē, ir jāprot paskatīties pagātnē.

LATVIJAS KULTŪRAS FONDA JŪRNICĪBAS VĒSTURES KOPAS MATERIĀLU JAUNĀ MĀJVIETA

2007. gada aprīlī aizsaulē aizgāja viens no Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas dibinātājiem un tās ilggadējais vadītājs Arvis Pope. Tā paša gada nogalē ar Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas speciālistiem sazinājās Maija Frīdbergas kundze, A. Popes dzīvesbiedre, lai kopā organizētu un koordinētu Jūrniecības vēstures kopas darbības laikā savāktu vēsturisko materiālu nodošanu nodaļas krājumā. Īsumā – lai izpildītu A. Popes vēlējumu, ka pēc viņa aiziešanas no šīs dzīves visiem viņa un līdzbiedru savāktajiem datiem, atmiņu stāstījumiem, fotomateriāliem un dokumentiem par latviešu jūrniecības darbiniekiem, jūrskolām, kuģiem jānonāk muzeja rīcībā, lai tur tie ne tikai droši tiktu glabāti krājuma novietnēs, bet arī būtu pieejami jebkuram Latvijas jūrniecības vēstures interesentam.

LKF Jūrniecības vēstures kopa tika dibināta 1988. gada 4. novembrī Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures ekspozīcijas zālē. Kopas dibināšanas sapulcē piedalījās ap 150 interesentu. Tā sākās Jūrniecības kopas ikdienas darbs A. Popes vadībā. Katrs Latvijas jūrniecības darbinieks, vēsturnieks vai vienkārši aktīvs cilvēks, kurš ar savu atbalstu sekmēja



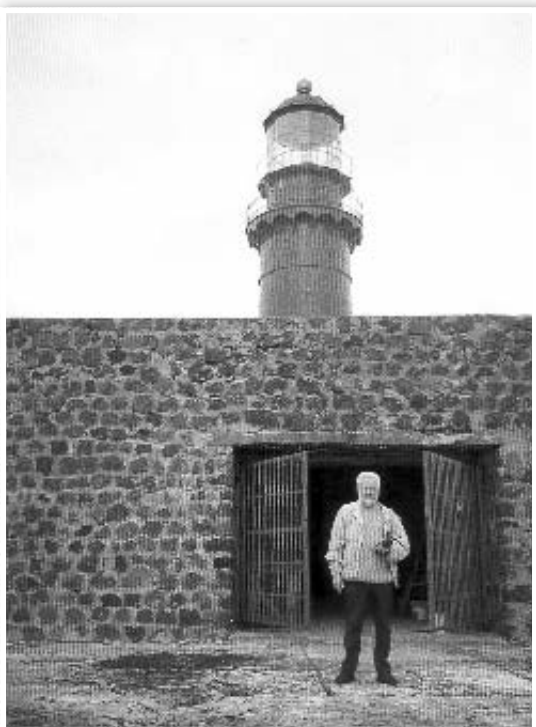
Cilvēku grupa uz tvaikoņa „Pauls Faulbaums” klāja. 20. gs. 30. gadi.

vai arī piedalījās kopas darbībā, zina, ka tika izdarīts daudz, piemēram, tika veidotas pirmās trīs Latvijas jūrniecības gadagrāmatas, Dzimtenē pārvesti Latvijas kara flotes komandiera admirāļa Teodora Spādes pišļi, kopā ar muzeja darbiniekiem izlolots pirmais Latvijas kuģniecības vēstures lieldarbs – enciklopēdija, kuras tapšanā aktīvi iesaistījās A. Popes kungs. Enciklopēdijas rakstu sagatavošanā izmantotas arī Jūrniecības kopas dalībnieku savāktās vēstures liecības. Tās, kuru nozīmīga daļa tagad atrodas Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumā.

Tagad par Jūrniecības vēstures kopas biedru savāktajiem materiāliem, kuri tika nodoti Latvijas kuģniecības vēstures krājumā. Jāatzīmē, ka tie, nonākot Jūrniecības vēstures kopas rīcībā, tika iegrāmatoti speciālā uzskaites žurnālā, piešķirot katrai jaunajai vienībai savu kārtas numuru. Atsevišķi tika nodalīti dažādu personu jūrniecības un citi juridiski



Tālbraucēja kapteiņa Vilhelma Teodora Soles jūrnierka braukšanas grāmatiņa, izdota 1912. gadā.



Kolkas bāka. Priekšplānā pie bākas aizsargsienas – Latvijas Jūrniecības vēstures kopas vadītājs Arvis Pope. 1996. gads.

dokumenti – tie glabājās speciālās aploksnēs, uz kurām bija rakstīti īpašnieku vārdi un uzvārdi. Tā kā A. Pope, kā zināms, bija aktīvs un kompetents Latvijas un pasaules bāku un citu ugunszīmju vēstures pētnieks, materiāli par šo jūrniecības vēstures nozari atradās speciālās kartona kastēs (katrai Latvijas bākai bija izveidota īpaša kaste). Tādējādi šo materiālu apzināšanas un sistematizēšanas darbs tika krietni atvieglots. Nozīmīgu daļu no Jūrniecības vēstures kopas biedru savāktā veido foto un citi materiāli par Latvijas pirmās brīvvalsts jūras kara floti, kara flotes jūrniekiem un tās vadošajiem komandieriem, tāpēc jau darba sākumā kopā ar M. Frīdbergas kundzi tika nolemts, ka ar šīm vēstures liecībām jāiepazīstina Latvijas Kara muzeja speciālisti. Kā raksta autoram zināms, daudzi no Latvijas kara flotei veltītajiem materiāliem jau apzināti un nodoti Latvijas Kara muzeja krājumā.

Jūrniecības vēstures kopas materiālu apzināšanas un nodošanas darbs sākās 2008. gada vasarā un noslēgsies 2010. gadā. Pirmajā reizē tika nodotas 255 vienības, te minamas LR burinieku, tvaikoņu, velkoņu fotogrāfijas, vairāku nozīmīgu pagātnes jūrniecības darbinieku personīgie dokumenti un atmiņu krājumi, Latvijas tirdzniecības flotes kuģu saraksti, dažādas jūrniecības tēmai veltītas grāmatas un izdevumi u.c. vēstures liecības. Vēlāk nodaļas krājumu papildināja galvenokārt A. Popes uzņemtās Latvijas melnbaltās un krāsainās fotogrāfijas – savos Latvijas jūras piekrastes apceļojumos viņš padomju laikā, riskējams labākajā gadījumā ar fotoaparāta filmas konfiskāciju, iemūžināja t. s. *slepenos objektus* – Baltijas jūras Kurzemes slēgtās piekrastes zonas bākas. Uzņemtās Latvijas bāku krāsu fotogrāfijas attiecas uz 20. gs. 90. gadiem, un tās nozīmīgi papildina Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krājumu – to ir tieši tikpat daudz, cik līdz šim atradās krājuma novietnēs, proti, 61 vienība. Starp muzejam nodotajām krāsu fotogrāfijām jāpiemin 13 labas kvalitātes Latvijas Kuģniecības sauskravas un tankkuģu fotogrāfijas.

Protams, šajā rakstā nav iespējams aprakstīt visus no Jūrniecības vēstures kopas saņemtos vēsturiskos materiālus, tomēr dažus nozīmīgākos ir vērts pieminēt. Te var minēt brāļu Jāņa un Kārļa Milleru personu apliecinošus dokumentus, t.sk. tālbraucēju kapteiņu diplomus, Latvijas un citu valstu pilsoņu pasas, kā arī Kārļa Millera pašrocīgi rakstītu autobiogrāfiju. Tālbraucējs kapteinis Jānis Millers, Mangaļu jūrscolas absolvents, 1897. gadā sāka jūrnieka gaitas un savas dzīves laikā bija gan burinieku „Wladimir”, „Bethania”, „Anna Alwine” kapteinis, gan brauca tālās jūrās kā Ķīnas tvaikoņu kapteinis. Jau 1910. gada 29. septembrī viņš saņēma sava tālbraucēja kapteiņa diploma tulkojumu angļu valodā. Tas izsniegts Ķīnas pilsētā Šanhajā. Mūža pēdējo cēlienu kapteinis J. Millers pavadīja Lielbritānijā, kur 1947. gadā ieguva Lielbritānijas pavalstniecību, par ko liecina viņa pase, kas tagad glabājas nodaļas krājumā. Muzeja krājumu tagad papildina arī Jāņa Millera personīgās lietas, to vidū buru šujamais cimds, tauvu bīdmērs un māļšpiks, kurus viņš izmantoja ikdienas darbā uz buriniekiem.

Latvijas Jūrniecības enciklopēdijas pirmajā sējumā A. Pope sagatavoja rakstu par tālbraucēju kapteini Vilhelmu Teodoru Soli (1894.28.IX–1947.8.IX). Starp saņemtajiem materiāliem ir kapteiņa Mangaļu jūrskolas absolvēšanas atestāts, kas datēts ar 1918. gada 31. janvāri un saņemts Rostovā pie Donas, kur šī jūrskola atradās pēc evakuācijas, sākoties Pirmajam pasaules karam. Tāpat saņemām arī V. Soles LR pilsoņa reģistrācijas sertifikātu, kas izsniegts 1928. gada 25. janvārī Šanhajā. Pie vērtīgiem jaunieguvumiem var minēt tālbraucējam kapteinim Mārtiņam Bitem (1862.4.VI–1948.8.XI) pasniegto Japānas valsts apbalvojuma – ordeņa – apliecību, ko kopā ar ordeni par cilvēka glābšanu jūrā M. Bite saņēma pirms Pirmā pasaules kara. Ordeņa apliecības teksts rakstīts japāņu valodā. Mārtiņš Bite, tāpat kā tālbraucēji kapteiņi brāļi Jānis un Kārlis Milleri, nozīmīgu savas dzīves posmu pavadīja Tālajos Austrumos. 1923. gadā M. Bite atgriezās Latvijā, pēdējā nozīmīgā viņa darba vieta bija Rīgas ostas loču dienests, kur viņš pildīja loču komandiera pienākumus.

Starp Latvijas Jūrniecības vēstures kopas materiāliem ir arī 20. gs. sākumā veidotas pastkartes un fotogrāfijas. Piemēram, pastkarte, kurā attēlota 1901. gadā uzceltā Rīgas Meiteņu



Vecie jūrnieki 1994. gada 15. oktobrī Ainažu jūrskolā.



Jūrniecības vēstures kopa regulāri rīkoja Valdemāra lasījumus.



Jūrniecības vēstures kopas vadītājs Arvis Pope pasniedz grāmatas jaunajiem jūrniekiem.



Ar jūrniecības vēstures kopas līdzdalību organizētās jahtas „Bravo” ekspedīcijas dalībnieki pie latviešu jūrnieku kapa Kilčetanas kapsētā Luīngas salā Skotijā 1989. gada augustā.



1994. gada 15. oktobrī Ainažu jūrskolas 130 gadu jubilejā Valsts prezidents Guntis Ulmanis uzrunā vecos jūras vilkus.

amatniecības skola. No 1927. gada šajā ēkā atradās Rīgas Valsts komercskola, bet no 1944. līdz 2006. gadam – Rīgas jūrskola. Arī pastkartes, kurās redzama Ventspils zvejas osta 20. gs. 20.–30. gados un Ainažu jūrskola 1910. gadā. Starp interesantākajām fotogrāfijām ir Latvijas tirdzniecības flotes kravas tvaikozu („Lidums”, „Arija”, „Curonia”, „Spīdola”, „Everonika”) attēli. Kolekcijā varam skatīt Latvijas jūras ledlauža „Krišjānis Valdemārs” un hidrogrāfiskā tvaikozu „Hidrogrāfs” 20. gs. 20.–30. gadu fotogrāfijas, t.sk. fotogrāfiju, kurā iemūžināts mirklis no 1937. gada 5. decembrī notikušā Liepājas ostas Dienvidu vārtu atklāšanas pasākuma uz tvaikozu „Hidrogrāfs”.

Sastopamas dažu latviešu tālbraucēju kapteiņu, tādu kā Gustavs Priede, Arturs Bērziņš, Arvīds Kalniņš, 20. gs. sākumā uzņemtās fotogrāfijas. Latvijas Kultūras fonda paspārnē aktīvi darbojošās Latvijas Jūrniecības vēstures kopas pienesums mūsu zemes jūrniecības vēstures izzināšanā un popularizēšanā ir bijis nozīmīgs. Laika gaitā iegūtie vēsturiskie materiāli tagad ieguvuši jaunu mājvietu Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā un nepazudis laika straujajā un mainīgajā ritējumā. Par visu, kas darīts, lai vēstures liecības tiktu saglabātas un nodotas nākamajiem pētniekiem, izsakām pateicību Maijai Frīdbergas kundzei, Latvijas Jūrniecības vēstures kopas biedriem un nu jau aizsaulē aizgājušajam kopas priekšsēdētājam Arvim Popem.■

A. Cekuls

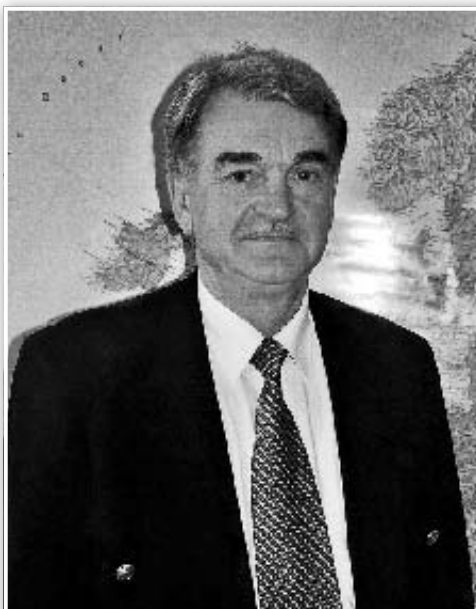
KAD BIJĀM UZ VIENA VIĻŅA

Tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts savu mūžu ir saistījis ar jūru. Atmosdā laikā bijis viens no iniciatoriem Latvijas Jūrnieceības savienības un Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanai. Latvijas Republikas neatkarības pirmajos gados piedalījies Jūras lietu ministrijas izveidošanā, bijis ministra vietnieks, vēlāk Latvijas pārstāvis Starptautiskajā Jūras organizācijā (IMO), arī Jūras administrācijas Kuģošanas departamenta direktors, šobrīd Latvijas Jūras akadēmijas Jūras transporta nodaļas direktors.

Latvijas Jūrnieceības savienība un visa jūrnieceības nozares sabiedrība tālbraucējam kapteinim Gunāram Šteinertam izsaka pateicību par ieguldījumu Latvijas Jūrnieceības savienības dibināšanā, jūrnieceības attīstībā un jūrnieceības likumdošanas izveidē.

2009. gads Latvijas jūrnieceībai ir bijis īpašs, jubilejām bagāts. Pagājuši divdesmit gadi kopš Latvijas Jūrnieceības savienības un Latvijas Jūras akadēmijas dibināšanas. Bet vispār jau latviešu jūrnieceības izglītība svinēja 220 gadus. It kā nosacīts gadaskaitlis, bet tomēr visai iespaidīgs.

Atjaunotā Latvijas jūrnieceība balstījās uz trim vaļiem – Gunāru Šteinertu, Jūrnieceības savienību un Jūras akadēmiju. Protams, viens nav cīnītājs, un, lai arī cik profesionāls būtu kapteinis, viens, bez apkalpes, viņš praktiski neko nespēj izdarīt. Arī jūrnieceības atjaunošanā, Jūrnieceības savienības un Jūras akadēmijas dibināšanā bez aktīva nozares speciālistu kopdarba nekas nebūtu paveicams. Kopā sanāca dažādi ļaudis: tālbraucēji kapteiņi no tirdznieceības un zvejas flotes, pedagogi, kuģu mehāniķi, burātāji, juristi, ekonomisti un žurnālisti, un katrs jūrnieceības atjaunotnes ēkā iemūrēja savu ķieģeli.



2004. gads. Gunārs Šteinerts Latvijas Jūras administrācijā.



1995. gads. Jūrniecības sabiedrība aplūko Rīgas ostu.



Gunārs Šteinerts un Miķelis Elsbergs diskutē
par topošo LJS kopsapulces rezolūciju.

1989. gada 3. novembrī aptuveni piecdesmit jūrniecībai piederīgu cilvēku sprieda par Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanu, lai palīdzētu valdībai Latvijā atjaunot jūrniecības nozari, un par jaundibināmās organizācijas priekšsēdētāju ievēlēja tālbraucēju kapteini Gunāru Šteinertu. Jau 21. decembrī sasauca kopsapulci, kur no visām piejūras malām kopā pulcējās 133 dalībnieki, bet jauno savienību atbalstīja jau 400 biedru. Daudzi bija Egona Līva izveidotās Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopas dalībnieki. Uzskaitīt visus aktīvākos nav viegli, bet kādu nepieminēt nebūtu pareizi.

JAUNAS ĒRAS SĀKUMS

Aizsākās liels atjaunotnes process. Jūrniecības savienība par savu galveno uzdevumu un mērķi izvirzīja iespēju apgūt jūrniecības specialitātes latviešu valodā, atgūt Latvijas Republikas īpašumā visas ostas un kuģus, dot iespēju latviešiem strādāt uz saviem, kā arī ārzemju kuģiem.

Toreiz Jūrniecības savienība kļuva par reālu virzītājspēku, bet tajā pat laikā vīriem vajadzēja arī izteikt gadu desmitos krāto sāpi un aizvainojumu, pārdzīvoto un neizrunāto. Bija nepieciešami saieti, sapulces, kongresi un arī kopīgi svētki, tomēr visvairāk vajadzēja radīt likumisko bāzi, uz kuras stabilā pamata celt atjaunojamās jūrniecības ēku. Laikam jau vislabāk to saprata tieši Gunārs Šteinerts.

„Astonādesmit astotais, astoņdesmit devītais gads vēl bija Gorbačova ēra, tas bija laiks, kad it kā tika atraisītas rokas. Bija *perestroika*, un gribējās pierādīt, ka varam izdarīt kaut ko vairāk, nekā sistēma līdz šim pieļāva. Sajutām



2005. gada 3. maijā Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga Latviešu biedrības namā pasniedza valsts augstāko apbalvojumu V šķiras Atzinības krustu Gunāram Šteinertam. Reizē ar viņu šādu apbalvojumu saņēma arī divi citi cienījami jūrniecības darbinieki – Ilze Bernsone un Staņislavs Šmulāns, bet Harijs Līdaks tika apbalvots ar Atzinības krusta zelta goda zīmi.

impulsu darboties, bet, protams, tas nenožīmēja, ka mums izdosies īstenot vēl nesen tik šķietami nerasniedzamo brīvības sapni, tikpat labi varēja nekas arī nenotikt un neizdoties. Astoņdesmit devītajā gadā, dibinot Latvijas Jūrniecības savienību, tika pausta sabiedriskā aktivitāte jūrniecībā, un Jūrniecības savienība, tāpat kā Tautas fronte, tolaik cīnījās par savas valsts, bet jūrniecības ļaudis vēl arī par savas jūrniecības atjaunošanu. Jāteic, ka cittautieši, kā viņus dēvēja, piemēram, Transporta flotes priekšnieks Oļegs Kolosovs, Zvejas ostas direktors Georgijs Ševčuks šiem mūsu centieniem bija ļoti labvēlīgi noskaņoti un simpatizēja Jūrniecības savienības idejām. Neatkarība bija iegūta, nu vajadzēja strādāt, lai sapnis par neatkarīgu Latviju un neatkarīgu jūrniecību tiešām piepildītos. Tā kā tolaik strādāju Satiksmes ministrijā, lieliski sapratu, kas reāli darāms un kāda sistēma ir iedibināma,” Gunārs Šteinerts atceras Atmodas laika pirmsākumus jūrniecībā.

Tolaik pie neatkarības atgūšanas maratona starta līnijas visi stāvēja it kā vienādās pozīcijās, tomēr ne jau visi vēl pirms starta šāvienu spēja saprast, kāda taktika nepieciešama, lai veiktu distanci. Kur Šteinerts smēlās nepieciešamās zināšanas, spēju skatīties nākotnē, kur ieguva vadīšanas prasmi? Esot jāpateicas „Latvijas jūras kuģniecībā”, tagadējā „Latvijas kuģniecībā” nostrādātajam

Jūrniecības savienība



Latvijas Jūrniecības savienības iedibinātā Latvijas Ostu padome, kuras darbībā arī tagad ir pārstāvēta LJS.



LJS valdes sēde.

laikam. Kad nebija jāva-
da kuģis, varēja vērot, kā
dzīvo cilvēki citur pasau-
lē, kā tur darbojas dažā-
das jūrlietu institūcijas,
kā tiek organizēta ostu
darbība, un, protams,
lasīt, lasīt un vēlreiz lasīt
iespējami vairāk profe-
sionālas lasāmvielas. Tad
pienāca laiks par visu
pārliicināties praksē.
Joprojām gan neatbil-
dēts palika jautājums,
vai Latvija tikai atradīsies
Baltijas jūras krastā, vai
arī tā kļūs par jūras val-
sti? Lai īstenotu visas la-
bās jūrniecības atjaunot-
nes idejas, 1990. gada 7.
jūlijā Latvijas Republikas
valdība Satiksmes minis-
trijas ietvaros nodibināja
Jūrniecības departa-
mentu, par kura direk-
toru tika iecelts Gunārs
Šteinerts – profesionāls

jūrniece, kurš septiņpadsmit gadus bija nostrādājis jūrā, pēdējos astoņus par
kapteini „Latvijas jūras kuģniecībā”.

1991. gada augustā laikrakstam „Jūras Vēstis” viņš saka: „Visam pamatā
jāliek neatkarīgas Latvijas jūrniecības likumdošana un Latvijas Jūrniecības ko-
dekss. Tāpēc jau pirmajos darbības mēnešos gan Latvijas Jūrniecības savienī-
ba, gan Jūrniecības departaments stājās pie attiecīgas likumdošanas izstrādā-
šanas, sākot ar Latvijas Jūrniecības kodeksu. Ar Latvijas Republikas Augstākās
Padomes Jūras lietu komisiju mums nodibinājušies lietišķi kontakti Jūrniecī-
bas kodeksa izstrādāšanā. Latvijā ir nepieciešama vienota jūras administrāci-
ja. Domāju, ka, neraugoties uz politiskajām un administratīvajām problēmām,
Latvijas jūrniecības attīstībai ir jāiet pa demokrātijas un privatizācijas ceļu un
valstij jānodrošina uzņēmējiem labvēlīgi un demokrātiski apstākļi. Latvijai
droši jāiekļaujas starptautiskajā jūrniecības aprītē. Gan tiesiskajā, gan ekono-
miskajā. Pagaidām gandrīz viss Latvijas jūrniecībā, arī jūras transportā, saistīts

ar PSRS resoriem. Taču pamazām veidojas alternatīva uzņēmējdarbība. Visas aktivitātes ir cieši saistītas ar tiesisko nodrošinājumu, ar Latvijas ostu statusu un Latvijas valsts karaģa iziešanu starptautiskajos ūdeņos. Tie ir mūsu vissvarīgākie un vistuvākie mērķi, un tie mums jāizcīna vienoti."

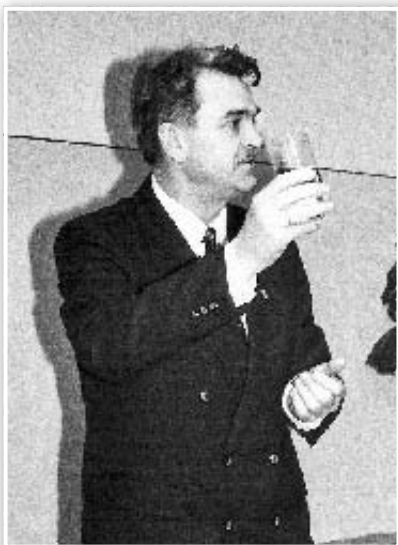
Dzīve ritēja it kā divās paralēlās pasaulēs. Padomju Savienības vadoni, lai arī saprata, ka nevarēs vairs pagriezt atpakaļ vēstures ratu, atdot kuģa stūri neatkarību alkstošo republiku rokās arī nesteidzās. Visu vēl noteica PSRS likumi, no „lielā brāļa” puses varēja just politisku spiedienu, un arī līgums par jaunām attiecībām joprojām nebija noslēgts. Bet jaunizveidotais Jūrnieceības departaments ar savu direktoru priekšgalā tik strādāja pie likumiem un nolikumiem. Viena no Latvijas jūrnieceības likumdošanas pirmajām uzvarām bija karaģa pacelšana uz motorkuģa „Rēzekne”. Guņārs Šteinerts atceras, ka tolaik jau bija sagatavots nolikums par kuģu reģistru, kas, piemēram, esot bijis norakstīts no vēl spēkā nestājušās Starptautiskās Jūras organizācijas konvencijas, nolikums par ostām, par kapteiņu dienestu, tāpēc tikai loģiski, ka iespējami ātrāk gribējās tos pārbaudīt praksē.



1992. gads. Jūras lietu ministra vietnieka G. Šteinerta svarīgākais uzdevums – Latvijas jūrnieceības likumdošanas izstrādāšana.

LIELAM KUĢIM DZIĻŠ PELDĒJUMS

„Pacilāju vecus žurnālus un „Liesmā” uzgāju Daiņa Caunes interviju ar mani. Ko visu astoņdesmito gadu beigās biju tur sarunājis! Par Padomju Savienības tirdzniecības flotes iegūšanu Latvijas īpašumā. Tolaik tās bija pilnīgi nereālas lietas! Bet, ja mēs nebūtu savlaicīgi reaģējuši, ka tā laika „Latvijas jūras kuģniecības” vadība dibina akciju sabiedrību, lai pārņemtu visus uzņēmuma kuģus, un nebūtu rīkojušies, lai to nepieļautu, tad, protams, nekad arī



Lai dzīvo Latvijas jūrniecība un Latvijas jūrnieki!

nevarētu īstenoties manas intervijā izteiktās vīzijas, jo 1991. gadā vairs nebūtu neviena kuģa, ko pārņemt. Tomēr mums viss izdevās, kuģi nonāca Latvijas īpašumā, „Latvijas jūras kuģniecība” pārtapa par „Latvijas kuģniecību”, tās veco direktoru Juriju Paderovu nomainīja Pēteris Avotiņš. Tolaik, kad omoniešu klātbūtnē notika varas pārņemšana „Latvijas jūras kuģniecībā”, visistākajā Interfrontes midzenī, bija jautājums, ko likt par direktoru. Šo amatu piedāvāja man, bet es atteicos, un amatā apstiprināja Avotiņu. Tagad varu atzīties, ka izdarīju nepareizu izvēli un to nožēloju. Par direktoru vajadzēja iet man pašam, bet tolaik šķita, ka jāuzņemas atbildība par valsti. Biju pārāk romanti-

tisks.” Jautāts, vai kuģniecībā būtu ko darījis savādāk nekā Pēteris, Gunārs atbild apstiprinoši. „Nedomāju, ka būtu rīkojies kā Pēteris Avotiņš. Es noteikti stingrāk ievērotu likumus, jo mans uzskats par valsts uzņēmuma pārvaldi bija savādāks nekā Pēterim. Viņš bija spējīgs administrators, kurš ignorēja esošo likumdošanu. Es droši vien būtu bijis pareizāks. Nu, jā, iespējams, ka arī kaklu būtu laužis daudz ātrāk nekā viņš. Tur sākās nauda un sākās politika.”

1993. gada 18. septembrī Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcē bija paredzētas jauna valdes priekšsēdētāja vēlēšanas, bet pirms tam nolasīja Gunāra Šteinerta vēstuli: „Mana veselība pamazām uzlabojas. Cenšos daudz staigāt. Vienreiz jau izpeldējos baseinā. [...] Lūdzu nodot manus sveicienus visiem LJS biedriem un novēlu veiksmi kopsapulcē. [...] No savas puses gribu atzīmēt, ka jūrnieki, būdami šīs sevišķās profesijas pārstāvji, vienmēr atgādina jūru – tā, kā sākusī vilņoties, nekad nenorimst. Jūra šalc, vilņojas, bango un atkal šalc...”

Šādi poētismi Šteinertam izklausās gandrīz vai netipiski, ja vien nezinātu, ka 29. jūnija rītā uz viņu tika raidīti trīs šāvienī, kas visai nopietni iedragāja veselību, radot draudus dzīvībai. Šteinerts parādīja savu sīksto dabu, pēc pāris nedēļām jau bija uz kājām, protams, rehabilitācijas periods bija daudz ilgāks. Tā gada 9. jūlijā viņš nevarēja piedalīties arī Jūrnieku kongresā, kura organizēšanai un politisko nostādņu veidošanai pats bija iniciators. Jautāts, kas un kāpēc, pēc viņa domām, bija šaušanas organizators, tikai atteica: „Nezinu, kāpēc uz mani šāva.” Arī pēc tam, vairākkārt jautāts par atentātu, kapteinis nekad

nav vēlējies runāt par šo tematu. Bet varbūt vēstulē LJS bija ielikts kādam vien domāts un saprotams vēstījums? 1993. gadā par Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētāju ievēlēja Miķeli Elsbergu, bet Gunārs Šteinerts devās uz darbu Londonā.

Kad 1997. gada vasarā Gunārs Šteinerts kļuva par Latvijas Jūras administrācijas direktora vietnieku kuģošanas drošības jautājumos, viņš tikko bija atgriezies no vairāk nekā trīs gadus ilgā darba Londonā, kur pārstāvēja Latviju Starptautiskajā Jūras organizācijā (IMO). Iegūtā darba pieredze ļāva labāk izprast norises starptautiskajos kuģošanas jautājumos, sekot aktualitātēm jūrniecības likumdošanā un ieviest tās Latvijā. Gunārs Šteinerts toreiz teica: „IMO galvenokārt izstrādā tehniskus un juridiskus normatīvus, kas ir obligāti visām tās dalībvalstīm. Tēlaini runājot, šie dokumenti jūrniekam ir kā Bībele, un mums bija tas gods šo Bībeli gan vietām uzrakstīt no jauna, gan pilnveidot, ja tā vairs neatbilda mūsdienu prasībām. Tagad mūsu uzdevums ir to iedibināt dzīvē.”

„Kad deviņdesmito sākumā pirmo reizi devos uz IMO Londonā, es kā jauns puika skrēju pa Temzas malu un skatījos, kur tad ir tas IMO. Ieraudzīju karogus, un man iekšā viss sagriezās otrādi. Pagāja tikai daži gadi, un darbs tur kļuva par manu ikdienu, bet tolaik IMO šķita kaut kas satraucošs.”

Lai gan 1991. gada 17. septembrī Latviju uzņēma Apvienoto Nāciju Organizācijā, kas pavēra ceļu arī uz pilntiesīgu dalību IMO, gada nogalē Latvija IMO darbā piedalījās tikai ar novērotājas tiesībām. Pēc atgriešanās no Londonas,



1991. gadā pēc pusgadsimta pārtraukuma uz Latvijas kuģiem atkal pacēla Latvijas karogu. Pirmais Latvijas karogu atguva motorkuģis „Rēzekne”.

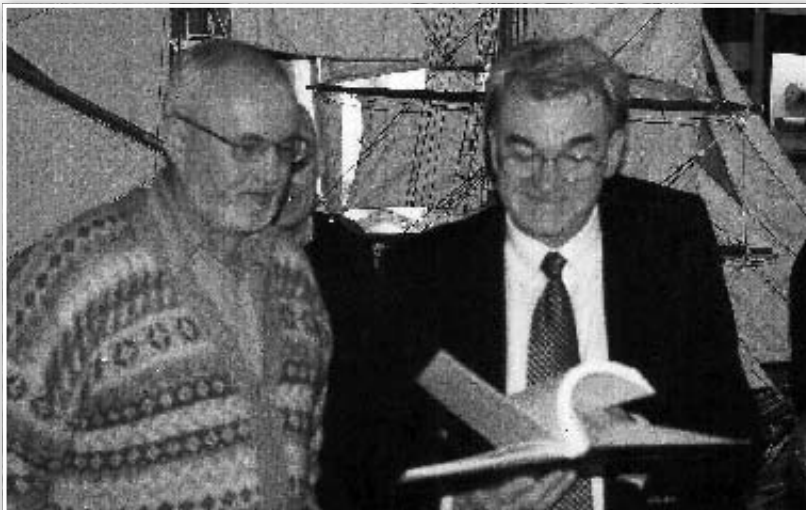


Kapteinis Sergejs Semjonovs (no kreisās), Gunārs Šteinerts, Antons Ikaunieks un LR satiksmes ministrs Jānis Janovskis karoga pacelšanas brīdī.



G. Šteinerts kopā ar studentiem Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

kas deviņdesmito sākumā pats par sevi jau bija notikums, Gunārs Šteinerts stāstīja: „IMO asambleja man personīgi bija nozīmīgs un savīļojošs notikums. Pie galvenās ēkas plīvoja visu dalībvalstu karogi, arī Austrijas karogs, kas tik līdzīgs Latvijas karogam... Aizpildījis nepieciešamās veidlapas, devos uz galveno konferenču zāli, lai uzmeklētu savu vietu. Priecīgi pārsteigts ieraudzīju uzrakstu



G. Šteinerts un A. Ikaunieks priecājās, ka beidzot izdevies sagaidīt mācību grāmatu latviešu valodā.

„Latvija” kopējā rindā ar citiem asamblejas novērotājiem.

Galvenais secinājums ir tas, ka Latvijai pēc iespējas ātrāk jāklūst par IMO dalībvalsti, un tāpēc dokumentu paketi šā uzdevuma veikšanai uzskatu par vērtīgāko mantu savā ceļasomā, atgriežoties mājās. Un vēl viena atziņa – Latvijas Republikas pārstāvniecības izveidošana Londonā, pasaules finanšu un jūrniecības centrā, ir viens no visneatliekamākajiem uzdevumiem mūsu valsts ārējo sakaru attīstības ceļā.”

JŪRA RADA ATKARĪBU

Jautāts, vai viņam jau kopš bērnības ir bijis sapnis par jūru, Gunārs Šteinerts noliedzoši krata galvu: „Romantiskas ilgas pēc jūras man nebija. Pēc pamatskolas beigšanas aizgāju uz dārzkopības tehnikumu, no kura mani izmeta laukā, jo mani senči bija izsūtītie. Tad aizgāju uz meža tehnikumu un nevienam nestāstīju par saviem senčiem. Laikam jau man bija partizāna tieksmes. Pēc tehnikuma beigšanas gadu nostrādāju pa mežiem, tad mani iesauca armijā un es nokļuvu kara flotē, kur nodienēju četrus gadus, kuros tad arī saslimu ar jūru.”

Nāca Makarova augstākā jūrskola, kam sekoja jūrnieka karjera. Īsts jūrnieks nevar palikt krastā, jo ir kāds nepārvarams spēks, kas viņam atkal un atkal liek doties jūrā, izdzīvot to īpašo jūras dzīvi, ko laikam jau *sauszemes žurkas* nevar



Kā turpmāk strādās jaunizveidotā Latvijas Jūras administrācija?
Par to domā G. Šteinerts un pirmais JA direktors B. Zeļiņš.



Kopā ar I. Rosu, I. Burvi un H. Legzdiņu.



G. Šteinerta jahta „Spaniel” tiek nodota jauno burātāju ziņā.

UZZIŅAI

„Spaniel” – okeāna kreiserjahta, kuras garums ir 17 metri, uzbūvēta 1979. gadā Ščecinā kā „Spaniel II” un Kazimira Javorska vadīta, piedaloties „OSTAR-80” sacīkstēs, veica pārgājieni no Plimutas uz Ņūportu 19 dienu 13 stundu un 25 minūšu laikā, kas tolaik bija vienkorpasa jahtu transatlantijas rekords un tika reģistrēts Ginesa rekordu grāmatā. 1981. gadā „Spaniel II” nopirka Latvijas Zinātņu akadēmija, to nosauca par „Spaniel” un par tās kapteini kļuva Egons Stieģelis. Jahtu pār-būvēja, pārveidojot lielākas apkāpes izvietojumam un piemērojot zinātniskajam darbam – jūras ūde-ņu izpētei. „Spaniel” piedalījās pirmajos Latvijas jahtu reisos uz Ziemeļjūru 1988. gadā un Vidusjūru 1989. gadā. 1997. gadā no Zinātņu akadēmijas jahtu nopirka kapteinis Gunārs Šteinerts. Kopš tā laika „Spaniel” aktīvi piedalās gan Latvijas burāšanas sacīkstēs, gan no 1998. gada starptautiskajās burāšanas mācību organizācijas „Sail Training International” rīkotajās regatēs „Cutty Sark Tall Ships’ Races”. Burāšanas pieredzi un jūras praksi uz „Spaniel” ir apguvuši ap 200 jauniešu vecumā līdz 25 gadiem.

saprast. Tagad nepieciešamo jūras devu un vajadzību pēc tās viņš remdē uz savas jahtas „Spaniel”.

Latvijas slavenāko burātāju grāmatā ierakstīti Jevgēnijs (Eižens) Kanskis, Valdis Grenenbergs-Grinbergs, Edvīns Bruvers, Gunārs Šteinerts, Egons Stieģelis.

Jaunieši, kuri pirmo jūras rūdījumu ir izgājuši uz Gunāra Šteinerta jahtas, visi kā viens atzīst, ka pieredzējušā kapteiņa zināšanas, pieredze, attieksme pret jūru un veicamajiem pienākumiem ir tas, ko, esot ar viņu kopā, cenšas smelties ikviens komandas dalībnieks. „Entuziasms un mīlestība pret burāšanu ir tas, ko mēs visi no viņa iemācāmies,” atzīst jaunie burātāji.

Savukārt „Spaniel” kapteinis Gunārs Šteinerts atzīstas, ka jaunības dullums viņam pašā laikā, bet dažkārt

gan sev jautā: „Kāpēc es tajā jahtā kratos? Ko gan es šeit meklēju? Vai tad neesmu gana jūrā braucis?” Tomēr jūra ir stiprāka. Ja citi par burāšanu runā kā par sportu, tad Gunārs Šteinerts to uzskata par dzīvesveidu.

ATKĀPE PAR JŪRU UN PRINCIPIEM

No 2002. gada intervijas laikrakstam „Diena”

„Kapteiņa Šteinerta vadīto jahtu „Spaniel” burinieku regates „Cutty Sark Tall Ships Race” posmā no Santanderas līdz Portsmutai laika apstākļi nelutināja. 600 jūras jūdžu braucienā viļņi neganti daudzīja laivu, vējš saplēsa buru. Tomēr galā jahta nonāca pirmā, izcīnot pirmo vietu gan savā klasē, gan posma kopvērtējumā. „Komanda turējās godam. Ir nogurusi, bet priecīga un gandarīta par uzvaru,” teikts komandas piezīmēs

„Spaniel” mājas lapā. Kapteinis Šteinerts neslēpj lepnumu par uzvaru. No 59 Santanderā startējušajām jahtām un buriniekiem līdz finišam pēdējā posmā nonāca tikai 44. 15 kuģi bija spiesti izstāties – laužti masti, saplēstas buras, bojāta stūre. Jautāts par laika apstākļiem ceļā uz Portsmutu, Gunārs strupī nosaka: „Tas bija tā pamatīgi. Pūta ziemeļrietenis ar ātrumu 15 līdz 20 metri sekundē, viļņi cēlās piecu metru augstumā. Es tos saucu par Himalajiem. Tādos viļņos ātrums nav liels. Kad jahta brauc pret kalnu, ātrums samazinās, braucot lejā – atkal palielinās, taču vidējais ātrums nepārsniedza divus mezglus. Parasti mēs ejam ar ātrumu 8 līdz 10 mezgli. Tā kā uz priekšu ir jātiek, jāizvēlas pareizā taktika. Nolēmām iet tuvu krastam, cerot, ka vējš mainīsies tai par labu. Taktika attaisnojās – vējš patiešām vēlāk mainījās uz jahtai labvēlīgo rieteni.”

Viņš stāsta par izvēlēto taktiku, ar pildspalvu uz kartes zīmē bultas un laiku pa laikam ielūkojas arhīvu mapēs vai internetā, lai atrastu informāciju stāstītā papildināšanai. Ne miņas no burātāja – sapņotāja tēla, kādu to parasti iedo-



2008. gads. Usmas jahtkluba atklāšana.
Bet 1972. gada rudenī Ilmārs Lakšs, Gunārs Šteinerts un Nikolajs Makarovs nolēma dibināt jahtklubu Usmas ezerā. Dibināšanas sapulce notika jau 1973. gada 24. februārī.

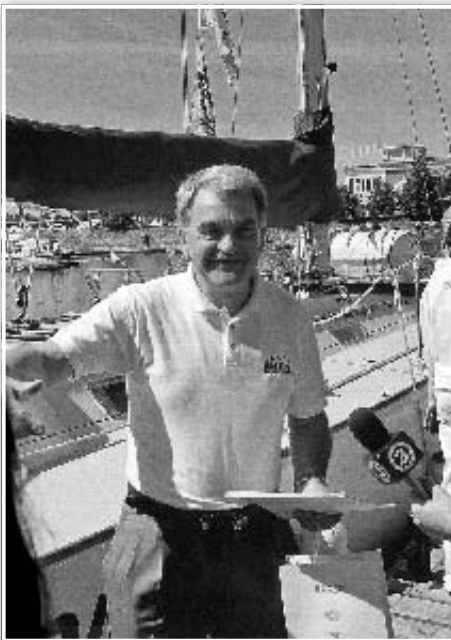
mājas tie, kas buras vēro pa gabalu – no krasta. Tad, kad viļņi šļācas pār bortu un plīst buras, nav laika romantikai.

Mācību burāšanas asociācijas organizētās „Cutty Sark” regates aprakstā teikts, ka tā ir „starptautisks pasākums, kurā jauni cilvēki no visas pasaules sanāk kopā, lai kopīgi izdzīvotu to, ko nozīmē būt jūrā zem burām”. Jautāts par jauniešu kopīgo dzīvi zem burām, Gunārs ir vārdos skops un atbild skaidri un lietišķi: „Mēs jautājam – tu gribi braukt? Brauc. Paņem līdzi savu draugu. Nākamajā gadā atkal – gribi braukt? Brauc. Tikai jāpiedalās sagatavošanas darbos un jāievēro noteikumi. Zināšanām par burāšanu nav jābūt, bet noteikumi jāievēro. Viss ir ļoti vienkārši. Tā ir „Cutty Sark” būtība – ja jaunietis, kas sēž kafejnīcā un dzer alīnu, tiek uzlikts augšā uz piektās rājas, viņš jūtas liels, ka to ir izdarījis. Droši vien šī varēšanas sajūta nav sveša arī veciem jūras vilkiem. Bet jauniešu dullums man ir pašā reizē.”

NE JAU PRASĪGUMS PRASĪGUMA DĒĻ

Gunāra Šteinerta teiktais, ka jauniešu dullums viņam ir pašā reizē, sasaucas ar viņa ikdienas darbu Latvijas Jūras akadēmijā. „Jūras transports – kuģa vadīšana” ir viena no trim jūras specialitātēm, ko iespējams apgūt Latvijas Jūras akadēmijā. Kuģa vadīšanas bakalaura studiju programma piedāvā studentiem 4,3 gadus apgūt kuģa virsnieka profesiju – KUĢA VADĪTĀJS un iegūt bakalaura grādu jūras transportā, un nodaļas vadītājs ir Gunārs Šteinerts. „Akadēmija pa šiem gadiem ir daudz sasniegusi. Mani ļoti iepriecināja maģistru pirmais izlaidums! O, kā maģistru cepures gāja pa gaisu! Gan jau pienāks laiks, kad akadēmijā studijas varēs turpināt arī doktorantūrā. Lūk, tas arī ir ceļš, pa kuru Jūras akadēmijā ienāks jaunie pasniedzēji. Bet akadēmijas pirmajā kursā kopumā ienāk jaunieši, kas ir slikti sagatavoti vispārīzglītojošos priekšmetos, un paiet laiks, kamēr viņi tiek uz strīpas. Ja netiek atskaitīti,” Gunārs Šteinerts kā vienmēr ir lakoniski tiešs. Viņš, protams, dzīvo līdzīgu savu studentu priekiem un bēdām, bet parasti par to skaļi nemēdz runāt, vairāk uzklausa, ko topošie jūras virsnieki viņam stāsta pēc savām jūras praksēm. „Dažādas atsauksmes nākas dzirdēt. Piemēram, par kapteiņa nepamatotu prasīgumu un varas izrādīšanu. Pats savā jūras praksē esmu piedzīvojis dažādus kapteiņus, bet visvairāk man ir devuši tie demokrātiskie, kas bija pamatoti prasīgi, principiāli un tajā pašā laikā uzticējās savai apkalpei. Parasti tādus kapteiņus apkalpe nepievil. Arī pats, būdams kapteinis, esmu bijis demokrātiska vadības stila piekritējs, tāpēc man nav pieņemamas autoritāras darba metodes. Pēdējā laikā no jaunajiem kapteiņiem nācies dzirdēt – mans kuģis, ar uzsvaru uz *mans*. Tādos brīžos nāk atmiņā veca jūrnieku anekdote: kapteinis saka – es devu pavēles, es vadīju kuģi un mēs uzsēdāmies uz sēkļa. Saistībā ar izglītību un jauno kapteiņu sagatavošanu ir vēl kāda ļoti svarīga lieta – valodas jautājums. Kāda ir darba valoda uz kuģa un kādi jūrnieki strādā uz šiem kuģiem? Nu, piemēram, „Latvijas kuģniecībai” ir flote, kur pārsvarā

strādā krieviski runājoši jūrnieki un krievu valoda ir neizbēgams saziņas līdzeklis uz kuģa. Tas nozīmē, ka Jūras akadēmijas darbs, sagatavojot jūrniekus latviešu valodā, netiek realizēts praksē: latviešu valodu nav kur lietot, jo pasaules flotē dominē angļu valoda, bet Latvijas flotē – krievu valoda. Tas savukārt nozīmē, ka mūsu deviņdesmito gadu sākuma aicinājums „Latviešu valodu uz Latvijas kuģiem zem Latvijas karoga!” vairs nav īstenojams. To varēja realizēt deviņdesmito gadu sākumā, bet tagad vairs ne. Tolaik es Pēterim Avotiņam un Kārlim Svilpim (bijušais „Latvijas kuģniecības” personāla daļas vadītājs – red.) teicu, lai nokomplektē vienu, divas, trīs apkalpes ar latviski runājošiem



Alkas pēc jūras G. Šteinerts remdē burājot.

jūrnikiem. Mēģināja, bet nesanāca. Tieši tāpat kā mums nesanāca mākslīgi pabīdīt uz priekšu nacionālo jautājumu. Sākotnēji likumdošanā bija ierakstīts, ka kapteiņiem uz Latvijas karoga kuģiem ir jābūt Latvijas pilsoņiem, šo prasību nomainīja otra versija, kas paredzēja, ka satiksmes ministrs nosaka, kas var būt kapteinis uz Latvijas karoga kuģiem. Tad arī šī norma pazuda no likuma un uzpeldēja variants – par kapteini var strādāt Latvijas iedzīvotājs. Tagad vienīgā prasība – kapteinim jābūt profesionālim. Lai arī kā mums to negribētos, nākas atzīt, ka Latvija ir divkopienu valsts, ka ir divas informatīvās telpas, divas sabiedrības, kas kaut cik, bet ne pārāk, viena ar otru draudzējas. Pierādījums tam ir kaut vai Uzvaras dienas pie Uzvaras pieminekļa. Karojoša nostāja mēdz būt arī uz kuģiem – īstais ir krieviskais. Beidzot akadēmiju, visi krievu jaunieši lieliski runā latviešu valodā, bet reāli viņiem šo valodu nevajag.”

KĀ BIJA, KĀ IR, KĀ BŪS?

Tieši šāds jautājums rodas, atskatoties uz divdesmit gadiem, kuru laikā Latvijā viss pašos pamatos ir mainījies. „Pirms divdesmit gadiem par visu vajadzēja cīnīties, visu vajadzēja pierādīt. Jūrniecības savienība politiskā un sabiedriskā ziņā bija virzītājspēks. Mēs visi bijām uz viena viļņa. Šis pacēlums mums deva spēku un vēlēšanos darboties. Ja tā padomā, tad Jūrniecības

savienība savu darbu ir paveikusi. Tika izveidota Latvijas Jūras administrācija, iedibināta Latvijas Ostu padome, kuras darbā vēl tagad piedalās arī Jūrniecības savienība. Jūrniecības savienība savus cilvēkus ielika ostās un ostu kapteiņdienestos. Tā bija jūrniecības politika, kuras realizācijas instruments bija Jūrniecības savienība. Tagad ir daudz politisko partiju, daudz interešu, toreiz tā nebija. Tolaik vēl bija valsts uzņēmumi un daudzas lietas bija ietekmējamas no valsts pozīcijām. Mainījās īpašuma formas, bizness, un arī intereses kļuva privātas. Atceros, kad dibināja „Latvijas ceļu”, arī mani aicināja tajā iestāties, bet es nevēlējos saistīties ne ar vienu partiju, tomēr jāatzīst, lai kaut ko panāktu, bija nepieciešama sadarbība ar politiskajiem spēkiem.

Tagad Latvijas Jūrniecības savienība vairs nav politiska organizācija. Tā ir viena no daudzajām jūrniecības sabiedriskajām organizācijām. Tomēr divdesmit gadus tā ir pastāvējusi un darbojusies, un arī tas ir liels sasniegums. Bet gaidīt, ka tagad tā spēs kaut ko reāli ietekmēt, mēs vairs nevaram. Tagad mūsu valstī viss notiek pilnīgi savādāk, nekā tas bija deviņdesmito gadu sākumā. Gribētos, lai šai jūrniecības organizācijai būtu lielāka sabiedriskā aktivitāte. Jūrniecības savienībai pietrūkst dzīvā kontakta, tāpēc, iespējams, vajadzētu iedibināt tādas kā jūrniecības nozares kluba tradīcijas, tad Jūrniecības savienība varētu kļūt par centru, kur kopā pulcējas domubiedri no dažādām jūrniecības organizācijām, sabiedrībām un asociācijām.”

Lūk, ko par aizgājušajiem divdesmit gadiem un tajos paveikto, kā arī par sapņiem, ko nav izdevies īstenot, domā Gunārs Šteinerts. Cilvēks ar milzīgām darba spējām, ārkārtīgi prasīgs pret sevi un citiem. Cilvēks, kuram simtiem cilvēku, studentu, kolēģu saka paldies, jo tieši viņš ir ļāvis uz profesionālām, sabiedriskām un cilvēciskām lietām paskatīties nevis no pīļu diķa, bet gan no putna lidojuma. Tālredzīgs, tāpēc reizēm nesaprasts. Taisnīgs, tāpēc nereti ne īpaši ērts. Vārdos skops, bet sirdī dāsns. Precīzs, ātrs un izturīgs. Jūrā norūdīts. Kapteinis – gan savā stājā, gan savā būtībā.

Anita Freiberga

P.S. Ir cilvēki, pret kuriem man ir īpašs respekts un cieņa. Viens no tādiem ir Gunārs Šteinerts. Vienmēr ir šķitis, ka viņa vērojošais un vērtējošais skatiens atklās katru manu nezināšanu vai nevarēšanu. Tas liek mobilizēties un profesionāli pilnveidoties. Paldies viņam par to! ■



Jūrnieceības savienības pirmsākumi. No labās: Pēteris Avotiņš, Juris Leimanis, Ivars Ross.

NO LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBAS STATŪTIEM

Latvijas Jūrnieceības savienība:

- apzina un atjauno Latvijas brīvvalsts jūrnieru tradīcijas, popularizē jūrnieceību Latvijas iedzīvotāju vidū;
- veicina augstas kvalifikācijas jūrnieceības speciālistu sagatavošanu gan Latvijā, gan aiz tās robežām, piešķirot stipendijas un prēmijas;
- piedalās latviešu jūrnieceības terminoloģijas pilnveidošanā un ieviešanā, mācību grāmatu izdošanā;
- izstrādā un iesniedz likumdošanas aktu projektus, kas saistīti ar kuģniecību, zvejniecību, jūras vides aizsardzību, ostu darbību un attīstību, jūrnieceības nozaru darbinieku sociālo aizsardzību;
- iestājas par jūrnieru darba apstākļu un darba samaksas uzlabošanu, to atbilstību starptautiski atzītām normām;
- veido savus profesionālos masu informācijas līdzekļus, sniedz informāciju un popularizē savu darbību masu informācijas līdzekļos.



2009. gads. LJS kopsapulce. No labās: Antons Ikaunieks,
Marta Aizsilniece, Artūrs Brokovskis, Imants Vikmanis.

Latvijas Jūrniecības savienības 2009. gada 26. marta pilnsapulces REZOLŪCIJA

Latvijas Jūrniecības savienības pilnsapulce nolemj:

1. Lūgt Izglītības un zinātnes ministriju, sadalot Eiropas Reģionālās attīstības fonda (ERAF) finansējumu, paredzēt līdzekļus Latvijas Jūras akadēmijas infrastruktūras sakārtošanai un tehnoloģiskā aprīkojuma iegādei.
2. Lūgt Nacionālo radio un televīzijas padomi raidījumam „Latvji, brauciet jūrīņā!” ierādīt pienācīgu vietu un raidlaiku valsts sabiedriskajā televīzijā.
3. Kopā ar citām jūrniecības asociācijām un organizācijām piedalīties konkursa vidusskolēniem „Enkurs” organizēšanā un norisē.
4. Kopā ar citām jūrniecības organizācijām un asociācijām izveidot Latvijas jūrniecības nozares apbalvojumu konsultatīvo padomi.

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA TUR ROKU UZ PULSA

2009. gadā Latvijas Jūrnierības savienība kļuva divdesmit gadus veca. Divdesmit gados Latvijā un arī jūrnierībā viss ir būtiski mainijies. Pieņemti jūrnierības likumi un notikusi privatizācija. Atmosferas ideāli saskārušies ar reālo šodienu, un daļa no tiem palikusi tikai tālu ideālu līmenī. Tomēr ir lietas, kas nebūtu notikušas, ja tās nevirzītu un neatbalstītu Latvijas Jūrnierības savienība, tās biedri un līdzjutēji. Ikviens, kas piedalījies atjaunotās Latvijas jūrnierības ēkas celtnierībā, lieliski atceras visus priekus un arī bēdas, kas piedzīvotas divdesmit gados.

Uz LJS darbību un jūrnierības nozares svarīgākajiem notikumiem 2009. gadā atskatās LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

PAR LATVIJAS JŪRNICĪBAS NOZARES APBALVOJUMU

2008. gadā Latvijas Jūrnierības savienība un „Latvijas jūrnierības gada-grāmatas” sastādītāja SIA „Jūras informācija” pirmo reizi atjaunotās Latvijas jūrnierības vēsturē piešķīra titulu „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnierības attīstībā”. Pateicība par darbu jau izteikta tālbraucējam kapteinim Igoram Vitolam un tālbraucējam kapteinim, Rīgas brīvostas kapteinim Eduardam Delveram.

Latvijas Jūrnierības savienības valde kopīgi ar jūrnierības profesionālajām asociācijām un SIA „Jūras informācija” apsprieda jūrnierības nozares speciālistu kandidatūras, kuriem 2010. gada LJS kopsapulces laikā būtu izsakāma pateicība „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnierības attīstībā”, un nolēma, ka šoreiz tie ir divi jūrnierības nozares profesionāļi.

„Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnierības attīstībā” pateicība tiek izteikta tālbraucējam kapteinim, Latvijas Jūrnierības savienības dibinātājam, tās pirmajam valdes priekšsēdētājam un tagadējam valdes loceklim, Latvijas jūrnierības likumdošanas pamatlicējam, tagad Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzējam Gunāram Šteinertam un tālbraucējam kapteinim, Ventspils brīvostas kapteinim, Latvijas Jūrnierības savienības valdes loceklim Arvidam Bukam.



Antons Vjaters un Jānis Bērziņš.



1993. gads. LJS valdes sēde LJA telpās.

VAI NOZAREI NAV VAJADŽĪGI PROFESIONĀLI?

2009. gada 17. novembrī satiksmes ministrs Kaspars Gerhards no darba atbrīvoja Latvijas Jūras administrācijas direktoru un valdes priekšsēdētāju tālbraucēju kapteini Artūru Brokovski un viņa vietā iecēla bijušo Satiksmes ministrijas valsts sekretāru Nilu Freivaldu, kuram līdz šim ar jūrniecības nozari nav bijis nekāda sakara. Bet šoreiz runa nav par personālijām, runa ir par principiem, kā tam vai citam profesionālam amatam tiek izvēlētas amatpersonas.

Par šādu Satiksmes ministrijas rīcību, maigi sakot, samulsuši bija visi: gan Jūras administrācijas kolektīvs, gan jūrniecības nozares nevalstiskās organizācijas, gan jūrniecības nozares speciālisti. Bija arī tādi, ko par samulsušiem nenosaukt, viņi jutās piesmiesti, jo tik specifisku nozares iestādi, kāda ir Jūras administrācija, kuras prestižs un profesionalitāte reāli jāapliecina ne tikai Latvijā, bet arī starptautiski visaugstākajā un visprofesionālākajā līmenī, turpmāk vadīs cilvēks, kuram ar jūrniecības lietām nav nekāda sakara. Visai divdomīga situācija, jo administrācija ir atbildīga par tik nozīmīgām lietām kā kuģošanas drošība, jūrnieku sertificēšana, kuģu reģistrēšana zem Latvijas karoga un vēl daudziem tikpat svarīgiem jautājumiem. Kareivīgākie jūrniecības nozares speciālisti aicināja celt trauksmi un doties pie paša Valsts prezidenta, lai Satiksmes ministrijas radītajai absurdaī situācijai pieliktu punktu. No Atmosdas laikiem kā nerakstīts likums bija iedzīvināta sistēma, ka vadošajos amatos visās ar jūrniecības nozari saistītajās jomās strādā vienīgi cilvēki ar jūrniecības izglītību un pieredzi šajā nozarē. Kam tad vajadzīga Latvijas Jūras

akadēmija, kas sagatavo augsta līmeņa speciālistus ne tikai darbam jūrā, bet arī ar jūras lietām saistītam darbam krastā? Pagājuši piecpadsmit gadi kopš akadēmijas pirmā izlaiduma, katru gadu šī augstskola sagatavo desmitiem jaunu speciālistu, kas piecpadsmit gadu laikā veido simtus. Bijušie absolventi jau sen kļuvuši par kuģu kapteiņiem un talantīgiem ostu speciālistiem, tāpēc varētu domāt, ka kāds no viņiem ir izaudzis arī līdz Jūras administrācijas vadības līmenim. Bet ko tur teikt, satiksmes ministram Gerhardam jau laikam labāk zināms, kurš un līdz kādam līmenim jūrnecībā izaudzis. Vecākās paaudzes kapteiņi un citi jūrnecības speciālisti bija nesaprašanā: kā pie mums kaut kas tāds ir iespējams? Jūrnecības savienības dibinātāji un jūrnecības nozares celmlauži ar nožēlu secināja, ka viņu cerības un divdesmit gadu darbība nav devusi reālu rezultātu, jo izrādās, ka Latvijā nav vajadzīgi nozaru profesionāļi, atbildīgus amatus daļa pēc partijas piederības, partiju vienošanās un politiskajiem kompromisiem, nevis pēc profesionālajām



1993. gads. Jūrnieku kongress rada pacēlumu.
No labās: Gints Šmanis, Miķelis un Māra Mihejevi.



1995. gads. LJS valdes sēde. No labās: Ģertrūde Anīņa, Jānis Bērziņš, Pēteris Avotiņš, Antons Ikaunieks.



1995. gads. LJS kopsapulces saviesīgajā
daļā apspriežas jūrnecības patriarhi.



LJS valdes priekšsēdētāja Miķeļa Elsberga tosts par godu Latvijas jūrniecībai.



1994. gads. LJS kopsapulcē Ziemeļblāzmas kultūras namā piedalās satiksmes ministrs Andris Gūtmanis (pirmajā attēlā pirmais no kreisās) un topošie jūrnieki no LJA.



spējām. Tā arī esam aizdzīvojušies līdz valsts pārvaldes krīzei, jo būtībā jau citas krīzes Latvijā nav. Ja nu vienīgi vēl cilvēcisku attiecību krīze...

PAR LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJU

Īstu cilvēcisko attiecību krīzi 2009. gadā nodemonstrēja Latvijas Jūras akadēmija jaunā rektora vēlēšanu jautājumā. Un arī šoreiz gribas teikt, ka runa nav par personālijām, bet gan par principiem, kā tiek risināti nozarei svarīgi jautājumi.



Savu viedokli aizstāv Ivars Ross, visu dokumentē Māra Mihejeva, teikto pārdomā Miķelis Elsbergs.

2009. gada 30. septembrī Latvijas Jūras akadēmijas Satversmes sapulcē par LJA rektoru ievēlēja inženierzinātņu doktoru profesoru Jāni Bērziņu. Jaunie-vēlētais rektors savus darba pienākumus sāka pildīt pēc rektora vēlēšanu rezultātu apstiprināšanas LR Ministru kabinetā. Otrajās vēlēšanās startēja divi kandidāti – inženierzinātņu doktors profesors Grigorijs Gladkovs un inženierzinātņu doktors profesors Jānis Bērziņš.

Bet pirms tam, 2009. gada 27. februārī, notika pirmās LJA rektora vēlēšanas, kuras vēlāk tika atzītas par nelegitīmām, bet kurās par LJA rektoru ievēlēja profesoru Grigoriju Gladkovu.

Kas noticis? Šis jautājums satrauca mūs visus. Kā var būt nelegitīmas vēlēšanas, kas notikušas saskaņā ar Latvijas Jūras akadēmijas Satversmi?

2006. gada 6. aprīlī spēkā stājās grozījumi Augstskolu likumā, un to pārejas noteikumu 18. un 19. punkts paredz augstskolām nodrošināt savu satversmju atbilstību Augstskolu

UZZIŅAI

2007. gada 24. jūlijā Ministru kabinets apstiprināja Izglītības un zinātnes ministrijas pieteikto likumprojektu „Par Latvijas Jūras akadēmijas Satversmi”. Latvijas Jūras akadēmijas (LJA) Satversme nosaka LJA darbības pamatvirzienus, uzdevumus un juridisko statusu – LJA ir atvasināta publiska persona. Satversme nosaka LJA personāla (akadēmiskā personāla, vispārējā personāla un studējošo) sastāvu un tiesības, pašpārvaldi un struktūrvienības, nosaka, ka tās pārstāvības un vadības institūcijas un galvenās lēmējinstīcijas ir Satversmes sapulce, Senāts, rektors, Revīzijas komisija un Akadēmiskā šķirējtiesa, kā arī nosaka šo institūciju struktūru un kompetenci. Tāpat tiek noteikts arī LJA īpašums, finanses un saimnieciskā darbība, Satversmes pieņemšanas un grozījumu izdarīšanas kārtība, kā arī LJA reorganizācijas vai likvidācijas kārtība.



1994. gads. Jūras svētkos Miķelis Elsbergs (pa labi) un Valdis Dreimanis.



2009. gads. RO pārstāvis Haralds Apogs sveic Ainažu jūrskolu 145. gadu jubilejā.

likumā noteiktajām prasībām. Augstskolu likuma 10. panta trešajā daļā ir noteikts, ka valsts dibināto augstskolu satversmi un tās grozījumus pieņem attiecīgās augstskolas satversmes sapulce un pēc izglītības un zinātnes ministra ieteikuma ar likumu apstiprina Saeima.

Saeima ir pieņēmusi un Valsts prezidents izsludinājis šādu likumu:

„Par Latvijas Jūras akadēmijas Satversmi”

1. pants. Latvijas Jūras akadēmijas Satversmes sapulcē 2006. gada 22. novembrī pieņemtā Latvijas Jūras akadēmijas Satversme ar šo likumu tiek apstiprināta.

2. pants. Likums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā izsludināšanas.

Līdz ar likumu izsludināma Latvijas Jūras akadēmijas Satversme.

Likums Saeimā pieņemts 2007. gada 18. oktobrī.

Valsts prezidents V. Zatlers

Nesapratni par radušos situāciju vēl jo vairāk pastiprināja tas, ka netīrās veļas mazgāšana notika publiskajā telpā – presē, televīzijā un radio, kur katrs žurnālists situācijas skaidrošanā vēl pielika savu interpretāciju. Diemžēl cīnoties par iespēju sēdēt Latvijas Jūras akadēmijas augstākajā krēslā tika piemirsts par pašas augstskolas prestižu un labo slavu. Kas vispār notiek tādā augstskolā, kurā rektora vēlēšanas notiek pretrunā ar Satversmi? Vai var būt pārliecība, ka arī visas iepriekšējās rektora vēlēšanas, kas notikušas, ievērojot Satversmes procedūru, ir bijušas likumīgas? Jūrniecības sabiedrību sarūgtināja, ka visām Latvijas Jūras akadēmijas problēmām pievienojas vēl tādas lietas,



2009. gads LJA studenti LJS kopsapulcē.



Tālbraucēju kapteini, Rīgas brīvostas kapteini Eduardu Delveru Satiksmes ministrijas vārdā sveic Algars Krastiņš un visas jūrnieceības sabiedrības vārdā Antons Vjaters.

ko loģiski nevar izskaidrot. Vēlēšanas organizē akadēmijas vadība, kā to var apstrīdēt?! Vai runa ir par savstarpējām cīņām krēsla dēļ?! Jau tā daudzu organizāciju ļaudis uzskata, ka Jūras akadēmija vispār nav vajadzīga, un šāda matu skaldīšana akadēmijai var nākt tikai par sliktu!

Tiešām jāatzīst, ka pilnīgi nevajadzīgas un bezjēdzīgas cīņas ap rektora krēslu otrajā plānā atvirzīja vissvarīgāko jautājumu: kā pilnveidot un uzlabot Latvijas Jūras akadēmijas mācību procesu, lai šeit iegūtā izglītība būtu atbilstoša visaugstākajām starptautiskajām prasībām? Bijušais rektors Jānis Brūnavs, no amata aizejot, un tagadējais rektors Jānis Bērziņš, stājoties amatā, aplūko tos panākumus, ko LJA izdevies sasniegt iepriekšējo divdesmit gadu laikā. Protams, nav noliedzams, ka sasniegts daudz, bet ieslikt pašapmierinātībā



2009. gada jūlijs. Atlantijas ekspedīcijas zvejas celmlauži Ainažu jūrskolas muzejā.

nav pamata, jo viņojas vesela problēmu jūra. Ievēlēti neievēlētais rektors Grigorijs Gladkovs raksta: „Nav apstrīdams Latvijas jūrniecības izglītībā divdesmit gados sasniegtais, nav apstrīdama arī Latvijas Jūras akadēmijas izaugsme, bet joprojām ir jautājumi, kas palikuši neatbildēti, un problēmas, kas vēl nav atrisinātas. Esmu pārliecināts, ka pietiekami nav sakārtota un pilnveidota LJA izglītības koncepcija.”

Jācer, ka pieaugs akadēmijas popularitāte jauno studēt gribētāju vidū, ka jūrniecības speciālisti uzskatīs par prestižu Latvijas Jūras akadēmijā mācīt topošos jūrniecības darbiniekus, bet pati mācību iestāde spēs veikt tādu reorganizāciju, kas dos vislabāko rezultātu, un Latvijas Jūras akadēmija sagaidīs savu simto un divsimto gadadienu.

AINAŽOS TIEKAS ATLANTIJAS ZVEJNIEKI

2009. gada jūlijā pagāja piecdesmit pieci gadi, kopš pirmie četri zvejas kuģi devās Atlantijas zvejā. Pieminot šo gadadienu, Ainažu Jūrskolas muzejā kopā pulcējās tie vecie zvejnieki, kuri piedzīvoja ekspedīcijas zvejas pirmsākumus un pārdzīvoja visas tās problēmas, grūtības un pat šausmas, kādas viņus sagaidīja Atlantijā. Zvejošana Atlantijā toreiz bijusi tumša bilde, bet darba un sadzīves apstākļi vienkārši šausmīgi. Visām problēmām un nezināšanām cauri nācās lauzties pašu spēkiem, un atbildes uz daudziem jautājumiem nāca tikai ar laiku. Tagad pat vissmagākajos apstākļos strādājošie zvejnieki nespētu iztēloties tos darba un sadzīves apstākļus, kādos nācās strādāt pirmajiem Atlantijas zvejas celmlaužiem. Pieredzējušie jūrniece atzina: ja tagad tā labi padomājot, šķiet, ka šo darbu varēja darīt tikai mazliet ķertie. Tomēr vislabāk

Atlantijas zvejniekus raksturo viņu paveiktais darbs, un tas patiešām ir nozīmīgs.

CEĻŠ LĪDZ JŪRAS AKADĒMIJAI

2006. gada „Latvijas jūrniecības gadagrāmatā” rakstījām par puisi, kurš vēlējās apgūt jūrnieka profesiju. Toreiz Tilžas internātskolas direktora vietniece mācību darbā uzmeklēja Latvijas Jūrniecības savienību, lai pastāstītu par problēmu, kas radusies. „Strādājot ar skolēniem audzināšanas stundās, ir nepieciešams veidot priekšstatu par to, kādas profesijas ir vajadzīgas mūsdienu mainīgajā pasaulē. Kā vienu no iespējamajiem variantiem esmu ieteikusi mācības LJA, apgūstot profesiju, kas saistās ar jūrniecību.”

Diemžēl ne vienmēr jauniešiem ir nepieciešamie līdzekļi, lai turpinātu mācības skolā un tālāk augstskolā, un tad būtisks ir jautājums, kā veidosies jaunieša dzīves ceļš. Skolotāja aicināja palīdzēt Egonam Nikolajevam, kurš faktiski ir bārenis, pabeigt LJA Engures filiāli. Latvijas Jūrniecības savienība toreiz atrada iespēju finansiāli palīdzēt jauniešiem. Nu ar prieku un gandarījumu varam teikt, ka jauniešis ir izmantojis iespēju mācīties. Viņš ne tikai pabeidza Engures jūrskolu, bet tagad ir Latvijas Jūras akadēmijas students. Novēlēsim viņam izturību un lielu gribasspēku iesākto novest līdz galam.

IKDIENAS DARBS

Kā jau ik gadus, arī aizvadītajā gadā LJS ikdienas darbs ir bijis saistīts ar visu to jautājumu risināšanu, kas kopumā veido jūrniecības notikumu spektru. 2009. gads bija jubilejām bagāts. Jūrniecības izglītībai Latvijā svinēja 220 gadu jubileju, Ainažu jūrskolai, kuras pamatlicējs bija Krišjānis Valdemārs, apritēja 145 gadi, Jūras spēkiem – 90, Latvijas Jūrniecības savienībai, „Latvijas jūrniecības gadagrāmatai” un Latvijas Jūras akadēmijai – 20, Latvijas Jūras administrācijai – 15. Ko nozīmē šie skaitļi? Paši par sevi – neko. Nozīme ir tam,



Tālbraucējs kapteinis Igors Vītols ar kundzi Ausmu.



2009. gada jūlijs. Piemiņas brīdis Ainažu vecajos kapos.



2009. gads. LJS kopsapulce. Dalībnieku reģistrācija un uzstājas LJA ansamblis.

ko tas viss devis Latvijai un tās cilvēkiem. Tomēr aizvadītie gadu simti un desmiti ir apliecinājums tam, ka jūrniecības nozare Latvijā ir dzīva, tā pastāv, neskatoties uz nepietiekamo uzmanību, ko atjaunotās Latvijas vara tai veltījusi.

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

Jau tradicionāli decembra sākumā notika Hugo Legzdiņam veltīts piemiņas brīdis Lēdurgas kapos, bet vēl jūlijā durvis vēra komandkapteiņa piemiņas istaba Igates pilī. Kā jau vienmēr, piemiņas pasākumos piedalījās H. Legzdiņa tuvinieki, Latvijas Jūrniecības savienības biedri, jūrniecības veterāni un televīzijas raidījuma „Latvji, brauciet jūriņā!” veidotāji.

Nav noslēpums, ka ikdienas darbi ir tik ikdienišķi un parasti, ka reizēm šķiet – nu ko tad lielu esam paveikuši! Bet tieši šie necilie ikdienas darbi ļauj mums piedalīties un arī ietekmēt jūrniecības nozares veidošanos un attīstību.■

LATVIJAS JŪRNICĪBAS SAVIENĪBA

Meldru iela 5a, Rīga, LV-1015

Tālr.: +371 67082087

Mob.: +371 29220405

Tālr./Fax: +371 67082088

E-mail: ljs@ljs.lv

LJS rekvizīti:

Reģ.Nr.40008002283

AS “SEB banka” Vecrīgas filiāle

Kods UNLALV2X

Konta Nr.:LV55UNLA0001002700455

Politiskais fiasko Kopenhāgenā

2009. gada 8. jūnijā ANO svinēja pirmo oficiālo Pasaules okeāna dienu, kuras moto bija „Mūsu okeāns, mūsu atbildība”. „Decembrī gaidāmā ANO Klimata konference būs izšķiroša gan planētas, gan visas cilvēces nākotnei. Pasaule gaida, ka ANO piedāvās risinājumu. Konferencē būs jāpieņem jauna klimata deklarācija, kas aizvietos pašlaik spēkā esošo Kioto protokolu,” paziņoja Apvienoto Nāciju Organizācijas ģenerāļsekretārs Bans Gimuns.

193 valstu pārstāvi desmit dienas Kopenhāgenā centās vienoties par turpmāko stratēģiju klimata izmaiņu novēršanai. Pasaule cerēja, pat ticēja, ka valstis un politiķi spēs distancēties no savām ekonomiskajām un politiskajām interesēm gaišākas nākotnes vārdā. Cerības tapa pieviltas.

Par to rakstīja pasaules prese. „The Guardian”: „Zemi mērķi, uzdevumi atmesti: Kopenhāgena beidzas ar neveiksmi!” „The Daily Telegraph”:

„Vēsturiskais klimata izmaiņu līgums Kopenhāgenas klimata konferencē pārvērtās haosā! Kopenhāgena netiks pieminēta kā vēsturiska konference, uz kuru visi cerēja, bet gan kā garām palaistas izdevības simbols!” „Liberation”: „Mums ir jānonāk pie rūgta secinājuma: kad runa ir par banku sistēmas glābsanu, dialogs bijis daudz efektīvāks un noteiktāks. Viegļāk ir glābt finanses, nekā planētu.”

2009. gada nogalē kādā vēsā ziemas pīrmdienā 20 000 cilvēku 6500 policistu pavadībā pulcējās, lai desmit dienās notiesātu 300 tonnu ēdiena un piedalītos notikumā, kuru tagad dēvē arī par 21. gadsimta cilvēces kauna traipu.

LISABONAS LĪGUMS – LIKUMU LIKUMS EIROPĀ

2009. gada 1. decembrī spēkā stājās Lisabonas līgums, ar ko groza Līgumu par Eiropas Savienību (ES) un Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu. Lisabonas līgums nosaka, ka Līgumam par Eiropas Savienību nosaukums paliek nemainīgs, bet Eiropas Kopienas dibināšanas līguma nosaukums tiek mainīts un turpmāk būs Līgums par Eiropas Savienības darbību.



Lisabonas līgums nosaka, ka Eiropas Savienības pamatā vairs nav tā dēvētās trīs pīlāru sistēmas un ES tiek piešķirts vienotas juridiskas personas statuss. Līgums skaidri definē ES pamatvērtības, mērķus un kompetences. ES īsteno tikai tās kompetences, kuras tai piešķirtas ar Lisabonas līgumu, turklāt šo līgumu var pārskatīt, lai ES

kompetences paplašinātu vai sašaurinātu.

Lisabonas līgums nodrošina juridiski saistošu Pamattiesību hartu un iespēju ES pievienoties Eiropas Padomes Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijai. Tāpat līgums paredz, ka standarta likumdošanas procedūra ir koplēmuma procedūra, tādējādi Eiropas Parlaments tiek iesaistīts lielākajā daļā likumdošanas aktu sagatavošanas procesu.

Ar jauno līgumu tiek nodrošināta lielāka vienlīdzība Eiropas Parlamentam un Padomei ES budžeta apstiprināšanā. Tāpat tiek noteikts, ka ES Padome lēmumus pieņem ar kvalificētu balsu vairākumu. No 2017. gada pilnā apjomā stāsies spēkā jaunā kvalitatīvā balsu vairākuma sistēma, kurā katrai dalībvalstij būs viena balss. Lēmums tiks pieņemts, ja par to balsos vismaz 55% dalībvalstu, kas pārstāv vismaz 65% no ES pilsoņu kopskaita.

Iedibināts Eiropadomes priekšsēdētāja (ES prezidenta) amats. Šī amatpersona vada ES dalībvalstu vadītāju augstākā līmeņa sanāksmes (Eiropadomes), un to ievēl uz divarpus gadiem. Par Eiropadomes pirmo priekšsēdētāju kļuvis Beļģijas bijušais premjerministrs Hermanis van Rompejs.

Līgums iedibina „grupas prezidentūru” – trīs dalībvalstu ES prezidentūru, ievērojot vienlīdzīgas rotācijas principu. Šīs valstis, savstarpēji sadarbojoties, kopīgi izstrādā ES darba kārtību. „Grupas prezidentūra” tiks īstenota 18 mēnešu periodā, un tas nodrošinās ES darbības pēctecību.

Lisabonas līgums nosaka Eiropas Parlamenta sastāvu – 750 deputātu un priekšsēdētājs. Dalībvalstu pārstāvība nedrīkst būt mazāka par sešām un lielāka par 96 deputātu vietām. Latvijai Eiropas Parlamentā būs deviņi deputāti.



Eiropas parlamentārieši balso par Lisabonas līgumu.

No 2009. gada 1. decembra Eiropas Savie-

nībai ir augstais pārstāvis ārlietu un drošības politikas jautājumos. Šis amats apvieno līdzšinējā ES augstā pārstāvja ārlietu un drošības politikas jautājumos un ES ārlietu komisāra pienākumus un pilnvaras. Šajā amatā iecelta bijusī tirdzniecības komisāre no Lielbritānijas Katrīna Eštone.

ES „ārējās darbības dienestā” darbosies visu ES valstu vēstniecību un ES institūciju pārstāvji. ES „ārējās darbības dienests” atbildēs jaunizveidotajai Ārlietu padomei.

Viens miljons iedzīvotāju no vairākām ES dalībvalstīm varēs pieprasīt EK izstrādāt jaunu lēmuma priekšlikumu.

Saeimai, tāpat kā citu valstu parlamentiem, būs lielāka ietekme uz lēmumu procesu ES – turpmāk EK, sagatavojot likumdošanas iniciatīvu, būs nepieciešams nacionālo parlamentu atzinums; 30% nacionālo parlamentu varēs apturēt likumdošanas projektus.

Lisabonas līgums nodrošina juridisko pamatu vienotas Eiropas enerģētikas politikas veidošanai, ietverot dalībvalstu solidaritātes principu, paplašina Eiropas Kopienu Tiesas jurisdikciju, aptverot lielāko daļu ES darbības jomu, izņemot ārpolitiku un drošības politiku.

Ar līgumu tiek nodrošināta vienkāršota procedūra pārejai no vienbalsības ES Padomē uz kvalificēto balsu vairākumu vai no īpašās likumdošanas procedūras uz parasto, tiek nodrošināta vienkāršotāka ES pamatlīgumu grozīšanas procedūra un paredzēta iespēja dalībvalstīm izstāties no ES.■

Materiāls sagatavots sadarbībā ar EP Informācijas biroju Latvijā

ES INTEGRĒTĀ JŪRNICĪBAS POLITIKA – JAUNĀS KOMISIJAS PRIORITĀTE

Jaunievlētā Eiropas Komisija iepazīstināja ar progresa ziņojumu, kurā izklāstīti ES integrētās jūrniecības politikas (IJP) sasniegumi pēdējos divos gados un ieskicēti nākotnes virzieni. Komisija nākusi klajā ar konkrētiem priekšlikumiem divos nozīmīgos IJP jautājumos – par jūrniecības pārraudzības integrāciju nozaru un valstu griezumā un par Eiropas jūrniecības politikas starptautisko dimensiju.

Dokumentos rodami pārliecinoši pierādījumi tam, ka ar IJP palīdzību var veicināt Eiropas plašo jūras un piekrastes teritoriju ekonomisko attīstību, izmantojot visu milzīgo potenciālu, ko sevī ietver šis reģions. Tai pašā laikā jaunā jūrniecības politika arī parāda, kā rūpēties par jūru un okeānu drošību, ieviešot jaunas, optimālas pārvaldības metodes.

Eiropas Komisijas priekšsēdētājs Žozē Manuels Barrozu: „Tas, ka pirmo reizi Eiropas Savienības vēsturē ir uzsākta vērienīga integrētas jūrniecības politikas ieviešana, ir ievērojams iepriekšējā Eiropas Komisijas sasaukuma sasniegums, un tas ir arī liels uzdevums jaunievlētajai Komisijai. Jūrniecības politika ir ilgtspējīgas klimata un enerģētikas politikas neatņemama sastāvdaļa. Esmu pārliecināts, ka līdzšinējais darbs ir labs atspērie-

na punkts enerģiskiem un pārliecinošiem nākamajiem soļiem. Piemēram, es gribētu piedzīvot to laiku, kad kartēs iezīmētās jūras magiistrāles būs kļuvušas par realitāti. Okeānu un jūru atbildīgas un lietderīgas attīstības labad mums jāizstrādā jūras teritoriālā plānošana, jāintegrē starptautiska jūrniecības pārraudzība, kā arī jāizveido vienota jūras novērošanas un datu apmaiņas sistēma.”



Eiropas Komisijas priekšsēdētājs Žozē Manuels Barrozu un Latvijas Ministru prezidents Valdis Dombrovskis.

Eiropas jūrlietu un zivsaimniecības komisārs Džo Borgs: „Lai gan integrētā jūrniecības politika dienasgaismu ieraudzīja pavisam nesen, tai jau ir izdevies mainīt Eiropas skatījumu uz jūras resursiem un jūrniecības jautājumus padarīt par nozīmīgu Eiropas prioritāti. Daudzsološais IJP aizsākums ir impulss vēl vērienīgākam un drosmīgākam redzējumam nākotnē, aizvien lielākiem mērķiem kopīgajā darbā par labu mūsu jūras videi, jūrniecībai kā tautsaimniecības nozarei un ūdeņu drošībai.”

INTEGRĒTĀS JŪRNICĪBAS POLITIKAS SEKMES

Progresu ziņojumā iztirzāts IJP jomā divos gados paveiktais un iezīmēti seši stratēģiskie virzieni jūrniecības politikā nākotnē.

Jūrniecības pārvaldes integrācija: ES iestādēm, dalībvalstīm un piekrastes reģioniem ir jānodrošina jūrniecības politikas ieviešana un integrācija un jāpieņem vienotas darba programmas jūrlietās, kā arī jānovērš šaura domāšana vienas nozares ietvaros.

Starpnozaru politisko instrumentu radīšana jūras teritoriālajai plānošanai, visaptverošai jūras informācijas un datu apkopošanai un integrētās jūrniecības pārraudzībai.

Saskaņā ar Jūrniecības politikas pamatdirektīvu jānosaka ierobežojumi ar jūrniecību saistītām darbībām, lai nodrošinātu jūras ilgtspējīgu attīstību; tas palīdzēs ierobežot darbības, kamēr nav notikusi ietekmes uz jūras vidi novērtēšana.

Jūras baseinu reģionālo stratēģiju izstrāde: prioritātes un politikas veidošanas instrumenti jūrlietu jomā jāpielāgo ģeofiziskajiem, ekonomiskajiem un politiskajiem apstākļiem Eiropas galvenajos jūras baseinos.

Integrētas jūrniecības politikas turpmāka attīstība: ES vadošā loma pasaulē, risinot ar jūrlietām saistītos jautājumus, tostarp saistībā ar klimata pārmaiņām un jūras bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu.

Orientēšanās uz ilgtspējīgu ekonomisko izaugsmi, nodarbinātību un jauninājumiem: ES nepieciešama saskaņota ekonomikas un jūrlietu attīstības programma, kas ietvertu ES iekšējās jūras transporta sistēmas izstrādi, veicinātu kuģošanu ar ES valstu karogiem un *tīro kuģu* projektu turpināšanu kuģubūvē, ES enerģētikas un klimata pārmaiņu apkarošanas politikas ciešāku sasaistīšanu ar jūrniecības politiku, kā arī nodarbinātības jautājuma aktualizēšanu jūras un piekrastes teritorijās.

Detalizētu politikas dokumentu šo sešu stratēģisko ieviržu izstrādei publicēs 2010. gadā.

JŪRNICĪBAS PĀRRAUDZĪBA

Lai integrētās jūrniecības pārraudzība kļūtu reāla, Komisija ir noteikusi pamatprincipus, kas palīdzēs ES dalībvalstīm izveidot sistēmu, lai daudzās

pārraudzības iestādes nodrošinātu vienotu informācijas apmaiņu. Līdz šim dalībvalstīs katra nozares institūcija, kas veic jūrniecības darbību uzraudzību, apkopo operatīvos datus, nesadarbojoties ar citām līdzīgām iestādēm. Ja institūcijas savstarpēji kooperētos, pārraudzības darbs būtu daudz efektīvāks un rentablāks. Tomēr ar datu kopīgas izmantošanas un pārraudzības sistēmu nodrošināšanu ir saistītas noteiktas tehniskās, juridiskās un drošības problēmas. Tās ir izklāstītas Komisijas priekšlikumā, kurā piedāvāti arī iespējamie risinājumi. Taču jau tagad, iespējami labāk izmantojot esošās sistēmas, lietotāju grupas, kas aptver dažādas jomas – robežkontroli, zvejniecību, jūras pārvadājumus, nelegālās imigrācijas apkarošanu, muitu, aizsardzību –, iegūs pilnīgāku izpratni par situāciju jūrniecībā, kas savukārt cels lietotāju darbības efektivitāti.

Līdz ar visām jau paredzētajām iniciatīvām drīz tiks sākti vēl divi izmēģinājuma projekti, lai praksē pārbaudītu jūrniecības pārraudzības integrāciju. Vienu no tiem īstēnos Vidusjūras baseinā un tam blakus esošajās Atlantijas okeāna baseina teritorijās, otru – Ziemeļjūras baseinā.

STARPTAUTISKĀ DIMENSIJA

Komisija ir publicējusi arī stratēģisku dokumentu, izklāstot, kā tiks palielināta ES ietekme jūrlietās starptautiskajā arēnā, lai visā pasaulē nostiprinātu okeānu un jūru pārvaldību. Tā būtu vislabākā garantija ES ekonomisko, ekoloģisko un sociālo interešu aizsardzībai jūrniecības jomā. Komisija norāda vairākas konkrētas jomas, kurās nepārprotami jāmeklē starptautiska rakstura risinājumi, piemēram, jūras bioloģiskās daudzveidības aizsardzība (tostarp starptautiskajos ūdeņos), klimata pārmaiņas, kuģošanas drošība un jūrniecības aizsardzība, pienācīgi darba apstākļi uz kuģiem un jūras pētniecība. Dokumentā pārskatīti arī starptautiskā, reģionu, kaimiņvalstu un divpusējo attiecību līmenī pieejamie instrumenti, kas var palīdzēt Komisijai īstenot tās stratēģiju un prioritārās darbības, kuras plānotas veikt, lai dotu ieguldījumu ilgtspējīgā vispasaules jūrniecības pārvaldībā.

PAPILDINFORMĀCIJA

- Skatīt arī: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/subpage_mpa_en.html
- Progres a ziņojums: MEMO/09/455
- Jūrniecības pārraudzības integrācija: MEMO/09/454
- Integrētas jūrniecības politikas starptautiskā dimensija: MEMO/09/453

Eiropas Komisijas pārstāvniecība Latvijā

BALTIJAS JŪRAS VALSTU SADARBĪBA

Viens no Somijas valdības svarīgākajiem mērķiem ir Baltijas jūras reģiona sadarbības uzlabošana, sevišķu uzmanību pievēršot tam, lai jūras aizsardzība kļūtu efektīvāka. Somija piedalās Eiropas Savienības pirmās reģionālās programmas – Baltijas jūras reģiona stratēģijas – īstenošanā un 2010. gada sākumā rīkoja Baltijas jūras aizsardzībai veltītu augstākā līmeņa sanāksmi – Baltijas jūras rīcības samitu (*Baltic Sea Action Summit*).



Eiropas Parlamenta priekšsēdētājs Hanss Gerts Poterings vēro eiro desmit gadu jubilejas video.

Baltijas jūra ir unikāla un ekoloģiski ļoti nedroša jūras teritorija. Ārkārtīgi satraucoši, ka Baltijas jūra ir arī viens no piesārņotākajiem jūras reģioniem visā pasaulē. Lielākais drauds Baltijas jūrai ir tās nemitīgā eitrofikācija, kuras galvenais cēlonis ir barības vielu pārāk lielā koncentrēšanās ūdenī, kas pārsniedz jūras pretestības spēju.

Jūras sliktais stāvoklis gan tieši, gan netieši negatīvi ietekmē dažādus tās izmantošanas veidus. Šāda attīstības ievirze ir jāmaina. Baltijas jūras problēmas var risināt tikai Baltijas jūras reģiona valstu sadarbības ietvaros, saliedējot publiskā un privātā sektora pārstāvju rīcību.

EIROPAS SAVIENĪBAS BALTIJAS JŪRAS REĢIONA STRATĒGIJA

Eiropas Komisijas Baltijas jūras reģiona stratēģija un rīcības programma tika publicēta 2009. gada 10. jūnijā. Eiropas Savienības pirmās iekšējās reģionālās stratēģijas mērķis ir efektīvizēt ES pašreizējo darbību reģionā, padarīt skaidrāku darbu dalīšanu un darbu gaitu ES un reģionālajā līmenī, kā arī ieviest reģionāli fokusētu viedokli ES politikas sektoros.

Stratēģija piedāvā jaunas Baltijas jūras reģiona sadarbības formas un jau sagatavošanas posmā ir uzlabojusi dalībvalstu iekšējo un reģionālā līmeņa darbu dalīšanu, kā arī paver iespēju visā ES politikā daudz sekmīgāk rēķināties ar reģiona specifiskajiem apstākļiem.

Rīcības plānā Baltijas jūrai kā reģionam paredzēti četri stūrakmeņi:

- ilgtspējīga vides politika,
- ekonomiski uzplaukstošs reģions,
- pievilcīgs un labi pieejams reģions,
- drošs reģions.



Eiropas parlamentārieši plenārsēžu starplaikā.

Lai to īstenotu, izstrādātas 15 prioritārās jomas, no kurām Somija koordinē četras:

- kopā ar Poliju – pret eitrofikāciju vērstās aktivitātes;
- daļējā sadarbībā ar Zviedriju – ilgtspējīgas lauksaimniecības, mežsaimniecības un zvejniecības aktivitātes;
- kopā ar Dāniju – jūras satiksmes drošība;
- pārrobežu sadarbība noziedzības apkarošanā.

Daži no mērķiem, piemēram, jūras vides aizsardzības un jūras drošības jomā, prasa visa reģiona, ieskaitot arī Krieviju, vienlaicīgu un vienādas ievirzes darbību. Arī ekonomikas un tirdzniecības attīstībā un transporta investīcijās jāievēro plašas visa reģiona intereses, kaut arī Savienība pati lemj par iekšējās stratēģijas aktivitātēm. Pats svarīgākais ir, balstoties uz vienlīdzības principiem un savstarpēji apspriežoties, veidot sadarbību ar tām reģiona valstīm, kas neietilpst ES. Baltijas jūras stratēģija dod pozitīvu signālu reģiona valstīm un apliecina Savienības pieaugošo interesi par šo reģionu.

BALTIJAS JŪRAS RĪCĪBAS SAMITS 2010 (BSAS)

2007. gada novembrī Baltijas jūras reģiona valstis pieņēma Baltijas jūras aizsardzības komisijas HELCOM Baltijas jūras rīcības plānu (*Baltic Sea Action Plan*), kurā tika definēti no Baltijas jūras glābšanas viedokļa neatliekami rīcības virzieni. Lai īstenotu rīcības plānu, Somijas prezidente Tarja Halonena (*Tarja Halonen*) un premjerministrs Mati Vanhanens (*Matti Vanhanen*) 2009. gada

19. aprīlī kopā ar Ilkas Herlina (*Ilkka Herlin*) vadīto „Baltic Sea Action Group” publicēja Baltijas jūras aizsardzības efektivizēšanai paredzēto jauno rīcības kursu, un nākamais solis bija augstākā līmeņa sanāksme – Baltijas jūras rīcības samits (*Baltic Sea Action Summit*) Helsinkos 2010. gada 10. februārī.

Baltijas jūras rīcības samita pamatideja bija apvienot publiskā un privātā sektora pārstāvjus, lai īstenotu no Baltijas jūras vides viedokļa pozitīvu rīcību. Rīcības ievirzes BSAS projektā tiks apkopotas kā saistošas valstīm, pašvaldībām, uzņēmumiem, organizācijām u.c. sektoriem, un to īstenošana tiks kontrolēta.

Sanāksmē piedalījās Baltijas jūras reģiona valstu un valdību vadītāji. Dažāda mēroga uzņēmumi un organizācijas, kā arī ostas, enerģijas ražotāji, par notekūdeņu un atkritumu apsaimniekošanu atbildīgās institūcijas u.tml. var uzņemties saistības un piedalīties augstākā līmeņa sanāksmes lēmumu īstenošanā. Uzņēmumu un organizāciju vidē projekts jau pašā sākumā saņēma labas atsauksmes. Uzņemoties saistības un dāvājot savu darbu, tam jau pievienojušies daudzi uzņēmumi, starp tiem arī lieli starptautiski. Uz sanāksmi bija aicinātas arī no Baltijas jūras aizsardzības viedokļa svarīgas starptautiskas organizācijas un finanšu institūcijas, kas apņēmušās iesaistīties ar Eiropas Savienības Baltijas jūras reģiona stratēģijas īstenošanu saistītos u.tml. projektos (Baltijas jūras aizsardzības komisija HELCOM, Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka, kā arī Ziemeļu investīciju banka).■

ES PRIORITĀTES 2009

„Eiropas Savienība daudz dara, lai uzlabotu mūsu – pilsoņu, patērētāju un darbinieku — ikdienas dzīvi,” saka Komisijas priekšsēdētāja vietniece, atbildīgā komisāre par iestāžu attiecībām un komunikācijas stratēģiju Margota Valstrēma.

2009. gadā bija izraudzīti šādi desmit temati.

■ **Virzība uz ekonomikas atveseļošanu.** Lai ekonomiku atkal ievirzītu sliedēs un aizsargātu pilsoņus, ES un dalībvalstis piesaistījušas ievērojamus resursus.

■ **Lētāki sakari.** ES centieni nodrošināt mazākas mobilo sakaru izmaksas un lētākus savienojumus vainagojušies ar panākumiem – eiropieši var sazināties vieglāk un lētāk.

■ **Resursu apvienošana iegūtās plānprātības ārstēšanai.** ES, ieguldot divus miljardus eiro inovatīvu zāļu iniciatīvā, panākusi, ka nozare un akadēmiskie spēki, izmantojot zinātnes jaunākās atziņas, kopīgi spēj īsā laikā izstrādāt jaunas zāles.

■ **Klimata pārmaiņu mazināšana.** ES panākusi, ka, nospiežot vien elektrības slēdzi, novērsta 32 miljonu tonnu CO2 emisija.

■ **Cīņa pret badu pasaules nabadzīgākajās valstīs.** 2009. gadā, atvēlot Pārtikas mehānismam miljardu eiro, ES visā pasaulē mazinājusi nabadzību un badu.

■ **Rūpes par vidi.** Lai rūpētos par vides tīrību, ES ieviesusi jaunus noteikumus, kā samazināt kaitīga piesārņojuma izplūdi no degvielas un pesticīdiem.

■ **Eiropas atjaunošana pēc katastrofām.** ES valstis nekavējoties rīkojušās, atbalstot cita citu un nosūtot palīdzību uz dabas katastrofu skartajiem rajoniem, piemēram, kad 2009. gadā Abruci notika zemestrīce.

■ **Vislabākā cenas un vērtības attiecība banku klientiem.** ES izveidojusi vienoto tirgu, no kura iegūst kā iedzīvotāji, tā uzņēmumi; tagad tā gādā par to, lai banku darījumi ar klientiem būtu godīgi.

■ **Dzīvnieku aizsardzība uz sauszemes un okeānos.** ES noteikusi, ka nav likumīgi laist tirgū izstrādājumus, kas iegūti no roņveidīgajiem, un ierosinājusi jaunu rīcības plānu haizivju saglabāšanai.

■ **Iepirkšanās tiešsaistē bez raizēm.** ES vērsusies pret tīmekļa vietnēm, kuras nav nodrošinājušas patērētājiem ES tiesību aktos paredzētās tiesības.■

NOTIKUMI 2009

UZLABO KUĢOŠANAS DROŠĪBAS UZRAUDZĪBU

VAS „Latvijas Jūras administrācija” (LJA) lēmumu par kuģošanas drošību, kuģu un ostu aizsardzību, kā arī vides piesārņošanas novēršanu apstrīdēšana un pārsūdzēšana neapturēs to izpildi.

Tas paredzēts likumprojektā „Grozījums Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā”, kas tika izsludināts Valsts sekretāru sanāksmē 2009. gada 5. februārī.

Līdz ar to ir noteikts LJA lēmumu loks, kurus apstrīdot vai pārsūdzot netiek apturēta to darbība, turklāt tie ir pildāmi no spēkā stāšanās dienas. Savukārt citu iestādes kompetences lēmumu izpilde apstrīdēšanas gadījumā tiek apturēta (piemēram, ar kuģu reģistru saistīto u.c., kas neattiecas uz kuģošanas drošību).

Pašlaik lielākā daļa LJA lēmumu tiek pildīti no spēkā stāšanās dienas, un to darbība apstrīdēšanas un pārsūdzēšanas gadījumā netiek apturēta. Lēmuma nekavējoša izpilde neattiecas uz gadījumiem, kad iesniegumu iesniedzis labvēlīga administratīvā akta adresāts, lai panāktu vēl labvēlīgāka administratīvā akta izdošanu, vai gadījumiem, kad pieņemtais lēmums nav vērsts uz darbību, ko būtu iespējams apturēt.

Grozījumi paredz, ka turpmāk nekavējoties tiks pildīti tikai tie lēmumi, kas attiecas uz kuģošanas drošību, kuģu un ostu aizsardzību, kā arī vides piesārņošanas novēršanu.

MAZĀS OSTAS VARĒS PRETENDĒT UZ ES FINANSĒJUMU No 2009. gada marta Latvijas mazo ostu pārvaldes varēs saņemt ERAF līdzfinansējumu 3 514 020 latu apmērā infrastruktūras uzlabošanai.

Finansējuma saņemšanai ostu pārvaldēm jānodrošina līdzfinansējums vismaz 15% apmērā no projekta kopējām attiecināmajām izmaksām. To nosaka Ministru kabineta noteikumi „Noteikumi par darbības programmas „Infrastruktūra un pakalpojumi” papildinājuma 3.2.1.4. aktivitāti „Mazo ostu infrastruktūras uzlabošana””.



Mērsraga ostas mols.



Salacgrīvas osta.



Jūras vārti Skultes ostā.

cija, krasta nostiprinājumu izbūve, kuģu kanālu un ostas akvatorijas padzīlīnāšana.

Kopējais aktivitātei pieejamais publiskais finansējums ir 4 134 141 lats, tai skaitā ERAF līdzfinansējums – 3 514 020 latu.

KONFERENCE UN IZSTĀDE „TRANSRUSSIA 2009”

2009. gada aprīlī Maskavā notika gadskārtējā konference un izstāde „TransRussia 2009”, kuras laikā satiksmes ministrs Kaspars

Gerhards tikās ar Krievijas Federācijas transporta ministru Igoru Levitinu.



Ministri apsprieda globālās finanšu krīzes ietekmi uz transporta nozari, kā arī dalījās pieredzē jautājumā par ekonomisko procesu atveseļošanu un aktivizēšanu, uzsverot transporta un tranzīta nozīmīgo lomu šajā jautājumā.



K. Gerhards un VAS „Latvijas dzelzceļš” valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis pasākuma ietvaros tikās arī ar AAS „Krievijas dzelzceļi” prezidentu Vladimiru Jakušinu. Ministrs atzina, ka Krievija ir Latvijai stratēģiski nozīmīgs partneris dzelzceļa pārvaldājumu jomā, jo lielākais kravu apjoms plūst tieši uz šo kaimiņvalsti. Savukārt V. Jakušins pauda vēlmi attīstīt kravu pārvaldījumus caur Latvijas ostām, īpaši akcentējot interesi par sadarbību ar Rīgas ostu, kā arī Krievijas privāto investoru vēlēšanos piedalīties Latvijas ostu infrastruktūras objektu attīstībā.

Kopā ar citām prominencēm K. Gerhards izstādes ietvaros apmeklēja Latvijas stendu, kas bija īpaši plaši pārstāvēts. Latvijas dalību izstādē atzinīgi novērtēja arī tās organizatori – mūsu valsts stends saņēma balvu kā labākais nacionālais stends.



Latvijas ostas un LDZ piedalījās starptautiskajā transporta un loģistikas izstādē Kazahstānā.

STARPTAUTISKAJĀ TRANSPORTA FORUMĀ LEIPCIGĀ

Leipcigas starptautiskais transporta forums (*International Transport Forum*), kas šogad norisinājās no 26. līdz 29. maijam, ir augstākā līmeņa tikšanās vieta transporta, loģistikas un satiksmes speciālistiem un interesentiem. Tajā ik gadus piedalās ministri un nozaru eksperti no vairāk nekā 50 pasaules valstīm. Satiksmes ministrs Kaspars Gerhards forumā tikās ar Vācijas Federatīvās Republikas satiksmes, būvniecības un pilsētu attīstības lietu ministru Volfgangu Tifenzē.

Abi ministri apsprieda sadarbības iespējas transporta un tranzīta jomā un diskutēja par aktuāliem ar Eiropas Savienību saistītiem jautājumiem, tostarp par ES stratēģiju Baltijas jūras reģionā, jūras maģistrālēm un konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem Eiropas dzelzceļu tīklā.

2009. gada foruma tēma bija „Globālās ekonomikas ietekme uz transportu: izaicinājumi un iespējas krīzes apstākļos”. Forumā galvenais mērķis ir veicināt sapratni par transporta nozares svarīgo lomu ekonomikā un sabiedrībā.

JŪRNIEMIEM NOTEIKS VAIRĀKUS ATVIEGLOJUMUS

Plānots saīsināt prakses laiku kuģa pavāra un saldēšanas iekārtu mehāniķa kvalifikācijas iegūšanai, kā arī noteikt citus atvieglojumus jūrniekiem darba attiecībās.

To paredz 2009. gada 14. maijā Valsts sekretāru sanāksmē izsludinātie Ministru kabineta noteikumu projekti „Grozījumi Ministru kabineta 2005. gada 22. novembra noteikumos Nr. 895 „Jūrnieku sertificēšanas noteikumi”” un „Grozījumi Ministru kabineta 2005. gada 20. decembra noteikumos Nr. 992 „Noteikumi par jūrnieka grāmatiņu””.

Kuģa pavāra un saldēšanas iekārtu mehāniķa kvalifikācijas iegūšanai jūras cenzs jeb prakses laiks būs četri mēneši līdzšinējo sešu mēnešu vietā. Papildus tam noteikumu projekts paredz, ka komersants, kas sniedz tiešos vai starpniecības pakalpojumus personu iekārtošanai darbā uz kuģiem, vai jūrniecības izglītības iestāde turpmāk izsniegs jūrniekam iesnieguma veidlapu un jūrnieka reģistrācijas karti. Līdz šim minētos dokumentus varēja saņemt Jūrnieku reģistrā, kas radīja neērtības jūrniekiem, jo dokumenti pirms iesniegšanas Jūrnieku reģistrā tāpat bija jāapstiprina pie komersanta vai izglītības iestādē. Vēl iecerēts vienkāršot jūrnieka grāmatīņas izsniegšanas procesu, turpmāk pilnīgāk izmantojot Jūrnieku reģistra elektroniskās sertifikācijas datubāzi. Tādējādi jūrniekiem iepriekš pārbaudīto dokumentu oriģināli nebūs atkārtoti jāuzrāda, lai saņemtu jūrnieka grāmatīņu.

Noteikumu projekts paredz jūrnieku alternatīvās sertifikācijas gadījumus, kas atrisina lieljaudas ostu velkoņu mehāniķu un atpūtas kuģu, kuri ir iesaistīti komercdarbībā un veic starptautiskus reisus, vadītāju sertifikācijas problēmas.

LATVIJA UN KRIEVIJA VIENOJAS PAR SADARBĪBU

2009. gada 28. jūlijā Latvijas un Krievijas starpvaldību komisijas Transporta darba grupas vadītāju tikšanās laikā diskutēts par turpmāko sadarbību dzelzceļa, tranzīta, autosatiksmes un jūrniecības jomā.



Krievijas vēstnieks Latvijā Aleksandrs Vešņakovs 2008. gadā priecājas par jaunajiem Rīgas brīvdostas velkoņiem.

Apspriežot darbu dzelzceļa jomā, puses vienojās izstrādāt starpvaldību nolikumu, kas regulētu gan tiešās dzelzceļa satiksmes, gan arī pārrobežu darbības jautājumus. Darba grupas dalībnieki nolēma līdz septembra vidum apmainīties ar attiecīgiem priekšlikumiem.

Sēdes laikā Latvijas pārstāvji informēja Krievijas pusi par darbu papildu kravu apjoma nodrošināšanā Rietumu – Austrumu virzienā. Abas puses pauza ieinteresētību palielināt pārvadājumu apjomus, tai skaitā konteinerkravu pārvadājumus. Krievijas pārstāvji akcentēja vēlmi iespējami vairāk noslogot pašmāju ostas, ko varētu nodrošināt no austrumiem vestās kravas.



Andrejostas jahtklubs.

Lai paplašinātu sadarbību jūrniecības drošībā, kaimiņvalsts piedāvāja noslēgt memorandu par kopīgu darbu jūras negadījumos cietušo cilvēku meklēšanā un glābšanā.

Latvijas un Krievijas pārstāvji vienojās turpināt darbu pie izmaiņām starpvalstu nolīgumā par autosatiksmi, kā arī nolīgumā par sadarbības un savstarpējo attiecību principiem infrastruktūras lietošanas maksas ieviešanā. Tāpat tika apspriests jautājums par atļauju nepietiekamo skaitu, ar kurām abas valstis apmainās, lai veiktu kravas autopārvadājumus. Sadarbības iespējas šajā jautājumā tiks apspriestas septembrī, kad notiks abu valstu autopārvadātāju asociāciju un Transporta ministriju pārstāvju tikšanās.

CSDD IZSNIEDZ ATPŪTAS KUĢU VADĪTĀJU APLIECĪBAS
No 2009. gada 29. jūlija VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (CSDD) sāka izsniegt atpūtas kuģu vadītāja apliecību līdzšinējās mazizmēra kuģošanas līdzekļu vadītāja apliecības vietā. Ar to drīkstēs vadīt motorjahtas, kuterus un motorlaivas, kuru garums ir no 2,5 līdz 24 metriem, kā arī ūdens motociklus.

Iepriekš ar mazizmēra kuģošanas līdzekļu vadītāja apliecību varēja vadīt ūdens transportlīdzekļus, kuru garums nepārsniedza 12 metrus.

Lai iegūtu jaunā parauga vadītāja apliecību, tāpat kā iepriekš būs jādodas uz CSDD un jānokārto teorētiskais eksāmens, kurā turpmāk būs jāatbild uz 20 jautājumiem. Eksāmena kārtošanai paredzētais laiks ir 20 minūtes, un tajā drīkst pieļaut ne vairāk kā divas kļūdas. Atkārtoto eksāmenu drīkstēs kārtot jau nāka-



majā darba dienā. Bez eksāmenu kārtošanas atpūtas kuģu vadītāja apliecību varēs iegūt personas, kurām ir buru jahtas vai kuģa vadītāja kvalifikācija.

Līdz ar jauno kārtību ir noteiktas izmaiņas arī vecumā, no kura var iegūt atpūtas kuģu vadītāja apliecību. Lai vadītu ūdens motociklus un motorlaivas, ir jābūt sasniegušam 16 gadu vecumu, bet kuterus drīkstēs vadīt no 18 gadu vecuma.

Lai arī tiks izsniegtas jauna parauga vadītāja apliecības, līdz šim izdotās mazizmēra kuģošanas līdzekļu vadītāja apliecības būs derīgas līdz to termiņa beigām. Bez tam ar iepriekš izsniegtajām mazizmēra kuģošanas līdzekļu vadītāja apliecībām būs atļauts vadīt atpūtas kuģus ar garumu līdz 24 m. Protams, esošie vadītāji pēc savas vēlēšanās var izvēlēties jau tagad veikt apliecības maiņu un iegūt jaunā parauga vadītāja apliecību. Maksa par apliecības iegūšanu nav palielināta.

JAUNAIS KAROSTAS TILTS NODROŠINĀS OPERATĪVU KUĢU SATIKSMI LIEPĀJAS OSTĀ

Atjaunotais Karostas tilts, kura svinīga atklāšana notika 2009. gada 28. augustā, kā Liepājas ostas pievedceļu rekonstrukcijas projekta sastāvdaļa palielinās ostas kravu apgrozījumu un veicinās tās konkurētspēju Baltijas jūras reģionā.

Karostas tilta rekonstrukcijas mērķis ir nodrošināt operatīvu kuģu satiksmi Liepājas ostā. Tilta renovācijas ietvaros tika atjaunoti tilta balsti un konsoles, apskates estakāde un tilta mehāniskās daļas, tika automatizēta tilta izgrieša-



Kalpaka tilts pēc rekonstrukcijas.

nas un atgriešanas vadība, nodrošinātas procesu vadībai un kontrolei, kā arī operatoru darbam atbilstošas telpas. Kopējais tilta rekonstrukcijai piesaistītais Kohēzijas fonda finansējums ir 1,9 miljoni eiro, bez tam projektam tika piesaistīts arī valsts budžeta līdzfinansējums.

Tilta rekonstrukciju gan finansiāli, gan termiņu ziņā būtiski ietekmēja

2006. gada vasarā notikušais negadījums, kad tankkuģis „Anna” bojātas stūres iekārtas dēļ ieskrēja izgriežamā tilta ziemeļu daļā. Negadījuma rezultātā divkārt pieauga projekta izmaksas. Papildu finansējumu tilta konstrukcijai nodarīto bojājumu novēršanai un bojātās daļas atjaunošanai nodrošināja Liepājas SEZ pārvalde.

Karostas tilta atjaunošana ir jau otrā Kohēzijas fonda projekta „Liepājas ostas pievedceļu rekonstrukcija Latvijā” aktivitāte. Projekta pirmā kārtā, kas pabeigta 2008. gada sākumā, ir Ziemeļu un Rietumu parkus savienojošā dzelzceļa posma izbūve. Trešā un pēdējā kārtā – jauna ostas pievedceļa būvniecība – tiks sākota šogad un pabeigta 2010. gadā. Visu iepriekšminētā projekta pārraudzību, kā arī Kohēzijas fonda un valsts budžeta līdzekļu piesaisti būvdarbu realizācijai veic Satiksmes ministrija.

LATVIJAS KAROGA KUĢUS UZRAUDZĪS STINGRĀK

Līdz 2012. gadam visām Eiropas Savienības dalībvalstīm ir jābūt iekļautām Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli „baltajā sarakstā”. Lai šo prasību izpildītu, ir stingrāk jāuzrauga starptautiski kuģojošie Latvijas karoga kuģi.

Īpaša uzmanība jāpievērš tiem kuģiem, kuri nepilda starptautisko konvenciju un Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma prasības. Tāpēc 2009. gada 4. augustā valdība apstiprināja Ministru kabineta noteikumu projektu „Noteikumi par kuģu karoga valsts uzraudzības īstenošanu”. Šie noteikumi attieksies uz visiem Latvijā reģistrētajiem kuģiem.

Kuģu karoga valsts uzraudzību Latvijā veic VAS „Latvijas Jūras administrācija” Kuģošanas drošības inspekcija. Iecerēts, ka turpmāk, ja pēc ostas valsts kontroles inspekcijas vai karogvalsts pārbaudes tiks konstatēti būtiski trūkumi, kas var ietekmēt kuģa vai cilvēku drošību, vai radīt vides piesārņojumu, kā

arī gadījumos, kad kuģa apkalpe vai kuģa īpašnieks nav ziņojis par avāriju vai vidi apdraudošu bojājumu, kā arī citās līdzīgās situācijās inspekcija noteiks pastiprinātu apskašu režīmu un papildu prasības attiecībā pret kuģi un kuģošanas sabiedrību, kas to pārvalda. Pastiprinātais režīms varētu būt spēkā divus gadus. Pēc tam, ja kuģa un kuģošanas sabiedrības darbība atbilst normatīvo aktu prasībām, tas tiks atcelts.

Iekļūšana „baltajā sarakstā” celtu ES dalībvalstu prestižu kuģošanas jomā, kā arī nodrošinātu labvēlīgāku attieksmi jaunajā ostas valsts kontroles režīmā, kuru Eiropā ir paredzēts ieviest 2011. gadā. Šā režīma ietvaros „baltā saraksta” valstu kuģi tiks pārbaudīti ievērojami retāk nekā šobrīd. Arī Latvijas kuģu īpašniekiem ir reālas iespējas saņemt „baltā saraksta” valstīm paredzētās jaunā režīma privilēģijas. Pašlaik Latvija atrodas „pelēkā saraksta” augšgalā. Lai vairumam Latvijas kuģu īpašnieku, kuri godprātīgi pilda prasības, nodrošinot savu kuģu atbilstību starptautiskajiem standartiem, nebūtu jācieš dažu kolēģu neizdarības dēļ, LJA plāno stingrāk vērsties tieši pret noteikumu pārkāpējiem.



Noteikumi precīzē arī atbildības sadalījumu starp LJA un tās pilnvarotajām klasifikācijas sabiedrībām, veicot Latvijas kuģu tehnisko un konvenciālo uzraudzību un sertifikāciju par atbilstību ISM (Starptautiskā drošības vadības) un ISPS (Starptautiskā kuģu un ostas iekārtu aizsardzības) kodeksu prasībām.

STINGRĀK UZRAUDZĪS BĪSTAMO KRAVU APRITI OSTĀS **Lai regulāri tiktu pārbaudīti visi kuģi, ar kuriem pārvadā bīstamas un piesārņojošas kravas, ir papildināts inspicējamo kuģu tipu saraksts.**

Tas noteikts 2009. gada 15. septembrī Ministru kabineta atbalstītajā MK noteikumu projektā „Noteikumi par bīstamo un piesārņojošo kravu apriti un kontroli ostās”.

Turpmāk pārbaudāmo kuģu tipu klāstā, kurus izmanto bīstamu kravu pārvadājumiem, būs iekļauti arī tankkuģi un beramkravu kuģi. Tādējādi tiks paaugstināti drošības priekšnosacījumi gan ostās, gan uz velkoņa.

Vispārīgu pārraudzību un pārbaudes uz kuģiem veic VAS „Latvijas Jūras administrācija”.

Papildus minētajam normatīvajā aktā ir precizēts kompetences līmenis ostu inspektoriem un uzņēmumu darbiniekiem, kas strādā ar bīstamajām kravām ostas teritorijā.

NOSTIPRINĀS KRAVU TRANZĪTS UZ AFGANISTĀNU

Pēc Satiksmes ministrijas, Ārlietu ministrijas un Latvijas transporta nozares uzņēmumu nopietna darba un konkurences ar kaimiņvalstīm panākta iespēja ar Latvijas vilcienu sastāviem nogādāt Amerikas Savienoto Valstu kravas tās bruņoto spēku atbalstam Afganistānā.

Kopš 2009. gada februāra ASV bruņotajiem spēkiem Afganistānā no Rīgas ostas caur Krieviju, Kazahstānu un Uzbekistānu jau nogādāti 35 vilcienu sastāvi ar nemilitārājām kravām. ASV bruņotajiem spēkiem tiek nodrošinātas ātras, drošas un finansiāli izdevīgas piegādes, bet Latvijai – tirgus cenām atbilstoši ienākumi. SM aprēķini liecina, ka no viena konteineru vai citas adekvātas kravas vienības mūsu valsts iegūst līdz pat 500 eiro, bet no viena vilciena sastāva – vismaz 30 000 eiro.

Pašlaik SM, ĀM un Aizsardzības ministrija aktīvi mēģina piesaistīt arī citu NATO dalībvalstu un partnervalstu kravas, kuru bruņotie spēki ir izvietoti Afganistānā, šajā procesā saskaroties ar kaimiņvalstu asu konkurenci. Latviju jau apmeklējuši vairāku valstu bruņoto spēku pārstāvji, lai izpētītu iespējas sekot ASV piemēram. Plānots, ka veiksmīgu Latvijas centienu rezultātā citu valstu bruņotajiem spēkiem paredzētās kravas caur Latviju varētu sākt nosūtīt nākamā gada sākumā.

Veiksmīgi attīstoties notikumu gaitai, uz Afganistānu pārvadātie kravu apjomi var palielināties līdz tādām līmenim, ka varētu tikt izmantota ne vien Rīgas, bet arī citas Latvijas ostas. Perspektīvā ir saskatāmas iespējas maršrutu no Latvijas uz Vidusāzijas valstīm nostiprināt kā divvirzienu tirdzniecības ceļu.

VENTSPILS BRĪVOSTĀ BEIGUSIES VĒRIENĪGA REKONSTRUKCIJA

Latvijā pabeigts pirmais TEN-T budžeta līdzfinansētais būvniecības projekts – infrastruktūras jaudas un efektivitātes optimizācija Ventspils brīvostā. Tas stiprinās ostas konkurētspēju, palielinās tās jaudu un spēju apkalpot lielāku skaitu kuģu.

Projekta ietvaros četru kilometru garumā paplašināts kuģu pienākšanas ceļš – iepriekšējo 164 metru vietā kanāla platums tagad ir 184 metri. Tādējādi ir paaugstinājusies navigācijas drošība.

Augstas tehniskās sarežģītības būvdarbi veikti ostas 3. muliņā. Tā 32. un 33. piestātne ir dziļākās Ventspils ostā, un pie tām tiek apkalpoti lielie kuģi – iekrauti naftas produkti. Tā kā muliņa tehniskais stāvoklis vairs nebija apmie-

rinošs, ievērojami tika nostiprināta darba platforma, tādējādi pagarinot muliņa kalpošanas laiku par 50 gadiem.

Ostā uzbūvēta jauna un mūsdienīga piestātne, kas palielinās ostas jaudu un ļaus apkalpot lielāku skaitu kuģu.

Blakus universālajam terminālim uzbūvēts klientu apkalpošanas centrs un liels stāvlaukums

kravas transportlīdzekļiem. Tas devis iespēju ievērojami uzlabot pakalpojumu kvalitāti, jo visas formalitātes (muita, robežkontrole, apdrošināšana, prāmju līniju operatori) tagad būs iespējams nokārtot vienā vietā. Turklāt jaunajā centrā kravas mašīnu vadītājiem visu diennakti bez maksas būs pieejamas dušas un sanitārais mezgls.

Satiksmes ministrijas iesniegto projektu Eiropas Komisija apstiprināja 2004. gadā, tā kopējās izmaksas tika paredzētas 12,75 miljonu eiro apmērā. Tā kā būvdarbu veikšanai ostas 3. muliņā tika piemērota sarežģītāka tehnoloģija, nekā sākotnēji plānots, projekta reālās izmaksas sasniedza 18,715 miljonus eiro. Ventspils brīvostas pārvalde nodrošināja nacionālo līdzfinansējumu un paša projekta īstenošanu.



Ventspils tilts.

NOSAKA IZMAIŅAS NACIONĀLAJĀ REGULĒJUMĀ PAR JŪRAS NEGADĪJUMU IZMEKLĒŠANU

Lai jūras negadījumu izmeklēšanu veiktu atbilstoši Starptautisko standartu un rekomendētās prakses kodeksam, ir veiktas izmaiņas nacionālajā regulējumā.

To paredz 2009. gada 23. decembrī apstiprinātais Ministru kabineta noteikumu projekts „Jūras negadījumu izmeklēšanas kārtība”.

Starptautiskās Jūras organizācijas izdotsais „Starptautisko standartu un rekomendētās prakses kodekss jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanai” stājās spēkā 2010. gada 1. janvārī, un tajā iekļautie starptautiskie standarti ir obligāti jāievēro katrai dalībvalstij.

Apstiprinātajos MK noteikumos paredzēta valstu starptautiska sadarbība jūras negadījumu izmeklēšanā, jūrnieku un citu personu, kas sniegušas informāciju par negadījumu, pamattiesību ievērošana, kā arī šo personu tiesības saņemt juridisku konsultāciju par viņu tiesībām. Noteikta negadījuma izmeklēšanas ziņojuma projekta izstrādes un saskaņošanas kārtība. Apstiprinot šo tiesību aktu, spēku zaudē MK 2007. gada 9. janvāra noteikumi Nr. 49 “Jūras negadījumu izmeklēšanas kārtība”.

NEDRĪKST ATLIKT NOZARES ES LĪDZFINANSĒJUMA PROJEKTUS

Satiksmes ministrs Kaspars Gerhards kategoriski iebilda pret Finanšu ministrijas ieceri atlikt Eiropas Savienības līdzfinansēto lielo infrastruktūras projektu īstenošanu satiksmes nozarē. Paredzētajā laikā neapgūstot ES līdzekļus, mazināsies Latvijas konkurētspēja starptautiskajā tirgū, transporta uzņēmumi var zaudēt esošos pasūtījumus un iespēju izveidot plānotās jaunās darba vietas.



FM rosināja pārcelt SM projektu „Infrastruktūras attīstība lidostā „Rīga””, „Dzelzceļa ritošā sastāva atjaunošana”, „Infrastruktūras attīstība Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no pilsētas centra” un „Lidostas „Rīga” integrācija dzelzceļa tīklā” realizāciju, kuru īstenošanai paredzēts piesaistīt vairāk nekā 228 milj. latu Kohēzijas fonda (KF) finansējuma.

„Ideja atlikt ES līdzfinansējuma projektus ir pretrunā ar valdības centieniem atdzīvināt Latvijas ekonomiku,” norāda Gerhards, piebilstot, ka satiksmes nozares pienesums tautsaimniecībā veido vairāk nekā 10% no Latvijas IKP un nodrošina 10% darba vietu, kā arī ir viena no stabilākajām nozarēm, kuras apgrozījums šogad noturējies tuvu iepriekšējā gada līmenim.

Gatavība ieviest attiecīgos projektus ir augsta, projektu detalizētas tehniskās un ekonomiskās analīzes veikšanā un tehnisko projektu sagatavošanā potenciālie saņēmēji jau ieguldījuši aptuveni 2,7 miljonus latu. Ministrs akcentē, ka lielos satiksmes jomas infrastruktūras projektus būtiski sākt un realizēt tagad, kad konkurence tirgū pieļauj to īstenošanu par zemākām izmaksām. ■

REKLĀMAS UN PUBLICITĀTES PASĀKUMI 2009. GADĀ

2009. gadā Latvijas tranzīta uzņēmumi ir veiksmīgi piedalījušies piecās izstādēs Maskavā, Minhenē, Almatī, Minskā un Rīgā, tādējādi atgādinot par sevi un iepazīstinot ar jaunākajiem projektiem.

Par dalību izstādēs lēma LOP Reklāmas komisija un dalības organizēšana notika ar daļēju Latvijas Ostu padomes sekretariāta atbalstu. Parasti no Ostu attīstības fonda līdzekļiem tiek segtas kopējās izmaksas stenda dizaina izstrādei un baneru izgatavošanai. Baneri tiek gatavoti pēc individuāla pasūtījuma, jo katru reizi izstādēs piedalās dažāds uzņēmumu skaits; iespēju robežās ar Latvijas Republikas vēstniecību darbinieku ārvalstīs atbalstu baneri tiek saglabāti un izmantoti vairākas reizes vienā valstī, tādā veidā ietaupot līdzekļus. Tā iepriekšējos gados izmantotie baneri šogad tika izmantoti izstādēs „TransRussia” Krievijā un „Transports un Loģistika” Baltkrievijā.

„TRANSRUSSIA”, 21.–24. APRĪLIS, MASKAVA, KRIEVIJA

Šī izstāde ir lielākais un nozīmīgākais Krievijas un NVS reģiona transporta nozares pasākums, tāpēc Latvijas uzņēmumu dalība tajā ir ļoti nozīmīga. 2009. gadā izstādē Latvijas nacionālais stends aizņēma 221 m², kopumā stendā piedalījās 28 firmas.

Kā galvenie stenda dalībnieki jāmin Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes un uzņēmumi, Liepājas SEZ pārvalde un uzņēmumi, kā arī VAS „Latvijas dzelzceļš” un SIA „LDz Cargo”.

Stenda galvenā plakāta dizains ir veidots 2007. gadā, uzsvērot Latvijas un Krievijas ciešo saistīti transporta jomā. Galvenais



Latvijas stends izstādē „TransRussia”.



Satiksmes ministrs K. Gerhards atklāj izstādi.

plakāts tika izgatavots ar mērķi lietot to vismaz trīs gadus, lai ietaupītu līdzekļus. Plakāta dizainā ir iestrādāts Latvijas tranzīta logotips, šogad papildus tika izgatavots jauns četrpusējs baneris un stenda konstrukcijā pacelts virs Latvijas nacionālās ekspozīcijas septiņu metru augstumā, tāpēc bija redzams arī no attālākajām izstādes paviljona malām. Izstādē tika veidots vienots stenda dizains visai Latvijas ekspozīcijai, izmantojot metāla konstrukcijas un stilizētus Latvijas karodziņus ejās starp izstāžu stendiem.

Šogad Latvijas nacionālais stends ieguva balvu par labāko nacionālo ekspozīciju izstādē „TransRussia 2009”.

Paralēli izstādei katru gadu Maskavā notiek konference „TransRussia”, kurā regulāri uzstājas kāds no Latvijas pārstāvjiem, prezentējot Latvijas transporta sistēmu un jaunākos projektus tranzīta jomā, kā arī īpašu uzmanību vēršot uz Latvijas tranzīta uzņēmumu pakalpojumu piedāvājumu Krievijas uzņēmumiem preču tranzītam no un uz Eiropu. Šogad konferencē piedalījās un uzstājās satiksmes ministrs Kaspars Gerhards.

Jau sākam gatavoties nākamajai izstādei „TransRussia”, kas notiks 2010. gada aprīlī.

„TRANSPORTS UN LOĢISTIKA 2009”, 7.–10. MAIJS, RĪGA

AS „BT1” un asociācijas „Latvijas auto” rīkotajā izstādē „Transports un loģistika” pirmo reizi piedalījās Satiksmes ministrija, kas pārstāvēja arī trīs Latvijas lielās ostas Rīgu, Ventspili un Liepāju, kā arī VAS „Latvijas dzelzceļš” un SIA „LDz Cargo” pārstāvji.

Izstāde bija neliela. LOP Reklāmas komisija ir pieņēmusi lēmumu aicināt AS „BT1” un „RMS-Forum” izstādi „Transports un loģistika” un konferenci „TransBaltica” rīkot vienā laikā, tādā veidā radot vienu nozīmīgu transporta nozares pasākumu Latvijā un piesaistot pasākumiem vairāk nozares ekspertu un dalībnieku, jo pašreizējais izstādes formāts nav interesants dalībai ārvalstu kompānijām.

„TRANSPORT & LOGISTIC 2009”, 12.–15. MAIJS, MINHENE, VĀCIJA

Izstādē stendā strādāja Rīgas un Ventspils brīvostu pārvaldes un uzņēmumi, Liepājas SEZ pārvalde un uzņēmumi, kā arī VAS „Latvijas dzelzceļš”, SIA „LDz Cargo”, TVA grupa, „Ave Trans”, „Rinosta Shipping Agency”, „Alpa Centurms” pārstāvji, kā arī vairāku Latvijas uzņēmumu pārstāvji, kuri izstādē bija ieradušies kā apmeklētāji, bet izmantoja iespēju strādāt arī Latvijas nacionālajā stendā. Latvijas nacionālais stends aizņēma 75 m².

12. maijā izstādes „Transport & Logistic 2009” ietvaros notika konference „Eirāzija”, konferencē uzstājās SIA „LDz Cargo” valdes priekšsēdētājs Guntis Mačs un iepazīstināja klātesošos ar Latvijas transporta nozares piedāvājumu.

Paralēli izstādei 13. maijā, sadarbojoties ar Vācijas-Baltijas Tirdzniecības kameras Latvijas biroju, notika Latvijas un Vācijas uzņēmumu kontaktbirža. Tajā runāja Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Andulis Židkova un SIA „LDz Cargo” valdes priekšsēdētājs Guntis Mačs. Tiekoties ar Vācijas uzņēmējiem, tika pārrunātas sadarbības iespējas, piemēram, tika runāts par Hamburgas ostas uzņēmēju vizīti Latvijas ostās un Latvijas ostu izmantošanu tehnikas uzglabāšanai un nosūtīšanai uz Krieviju.

„TRANSBALTICA 2009”, 28. MAIJS, RĪGA; 29. MAIJS, LIEPĀJA

28. maijā Rīgā notika 12. starptautiskā konference „TransBaltica 2009: 5 gadi ES”. Konferences darbs bija organizēts trīs plenārsēdēs, kurās tika apspriesti šādi jautājumi: Baltijas transporta sistēmas attīstība: rezultāti un perspektīvas; darbību koordinācija ar starptautiskiem transporta kompleksi; Baltijas kravu plūsmu nodrošinājums ar transporta infrastruktūru; transporta nozares attīstības stratēģija un optimizācija ekonomiskās recesijas laikā.

Konferences ietvaros 29. maijā Liepājas SEZ notika Biznesa attīstības forums. Pasākuma dalībnieki varēja piedalīties vairāku Liepājas uzņēmumu prezentācijās, kā arī apskatīt Liepājas ostu.

„TRANSIT - TRANSKAZAKHSTAN 2009”, 16.- 19. SEPTEMBRIS, ALMATI, KAZAHSTĀNA

Latvijas uzņēmumu dalību izstādē organizēja SIA „Transporta Informācijas centrs”, kas ir izstādes ekskluzīvais pārstāvis Baltijas valstīs. Latvijas stenda kopējā platība izstādē bija 140 m². Tik liela nacionālā ekspozīcija un Latvijas uzņēmumu atsaucība dalībai izstādē Almati bija pirmo reizi. Latviju pārstāvēja 27 uzņēmumi, Latvijas delegācijā uz izstādi devās 55 cilvēki. Izstādes dalībnieki ļoti atzinīgi novērtēja dalību izstādē un uzsvēra, ka



Darbs Latvijas nacionālajā stendā izstādē
„Transit - TransKazakhstan 2009”.



Latvijas ekspozīcija izstādē
„Transports un loģistika” Minskā.

ir bijušas vairākas interesantas tikšanās un sadarbības piedāvājumi. Šogad prezentācija stendā netika rīkota.

„TRANSPORTS UN LOĢISTIKA”, MINSKA, BALTKRIEVIJA

14.–16. oktobrī Minskā notika trešā starptautiskā transporta nozares izstāde „Transports un loģistika”. Izstādē šogad piedalījās pārstāvji no desmit valstīm.

Latvijas kopējā ekspozīcijā piedalījās Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas SEZ pārvalde, VAS „Latvijas dzelzceļš” un tranzīta uzņēmumi. Izstādes dalībniekiem bija tikšanās ar Baltkrievijas transporta ministrijas, Muitas pārvaldes, Baltkrievijas dzelzceļa, Ukrainas dzelzceļa, Kazahstānas dzelzceļa un citu firmu pārstāvjiem.

Paralēli izstādei notika Baltkrievijas transporta kongress, kurā tika runāts par Baltkrievijas transporta un loģistikas sistēmas attīstību un perspektīvām. Konferencē ar referātu par Latvijas transporta sistēmas piedāvājumu uzstājās SM Tranzīta politikas departamenta direktors A. Maldups.

Dalība izstādēs ir ļoti dārga un piedalīšanās vienam uzņēmumam prasa lielus ieguldījumus, tāpēc par optimālu atbalstu no valsts tranzīta uzņēmumi uzskata dalību izstādēs kopējā Latvijas ekspozīcijā, ko esam sākuši praktizēt. Liels atbalsts pasākumu realizācijā bija papildu līdzekļu saņemšana no Ostu attīstības fonda. Nākamajā gadā plānots strādāt pēc līdzīgas shēmas.

Uzskatām, ka līdzšinējais modelis, kad Latvijas ostu un tranzīta uzņēmumu publicitāti koordinē un dalību izstādēs organizē Latvijas Ostu padomes izveidotā Reklāmas komisija Satiksmes ministrijas paspārnē, ir optimāls risinājums, lai veicinātu Latvijas kā tranzīta valsts atpazīstamību ārvalstīs un piesaistītu jaunus sadarbības partnerus mūsu valsts tranzīta koridoram. Šā gada beigās tiek plānota uzņēmumu pārstāvju tikšanās, lai pārrunātu dalību kopējos publicitātes pasākumos nākamajā gadā.■

Pastāvēs, kas pārmainīsies

2009. gadā Latvijas Jūras administrācija atskatījās uz 15 darba gadiem. 1993. gada 1. oktobrī Bruno Zeiliņš, kurš līdz tam vadīja Galveno kapteiņa dienestu, tika apstiprināts par jaunizveidotās Latvijas Jūras administrācijas direktoru un bija pārliecināts, ka triju mēnešu laikā jaunais mehānisms sāks darboties. Viss izrādījās daudz sarežģītāk, nekā sākumā likās. Politiskās batālijas par administrācijas funkciju noteikšanu sita augstu vilni. Jaunā institūcija vēl nebija īsti izveidota, kad tajā jau sākās pirmā reorganizācija. 1994. gadā JA strādāja 643 cilvēki, lielākā daļa no tiem bija bāku uzraugi. 1994. gada decembrī JA direktors B. Zeiliņš LJS kopsapulcē teica: „Pēc ilgas ķīvošanās valdībā un pašvaldībās ir radies Likums par ostām un Jūras kodekss. Beidzot, pamatojoties uz šiem likumiem, ir noteikta valsts pārvaldes kontrole jūrniecībā – ir pilnībā izveidota un nokomplektēta Jūras administrācija. Un šai ziņā mēs tomēr esam pirmie Baltijas valstīs.”

Nākamo lielo reorganizāciju JA piedzīvoja 1997. gadā, kļūstot par valsts bezpeļņas akciju sabiedrību. Īss atelpas brīdis, un 2000. gadā notiek direktoru maiņa – B. Zeiliņa vietā nāk Ansis Zeltiņš, bet kapteiņu dienesti pāriet ostu pārvalžu pārziņā. 2004. gadā JA kļūst par valsts akciju sabiedrību. 2009. jubilejas gadā divas reizes notiek direktoru maiņa – no amata aiziet A. Zeltiņš, viņa vietā nāk Artūrs Brokovskis, kuru gada beigās nomaina Nils Freivalds. 2009. gadā JA strādā 163 darbinieki.

STARPTAUTISKĀ LIKUMDOŠANA

KUĢU ĪPAŠNIEKU IEVĒRĪBAI

Pamatojoties uz Starptautiskās Jūras organizācijas MSC 78/26/Add.2 (Annex 20 of Resolution MSC.160(78) (adopted on 20 may 2004)) „Adoption of the IMO unique company and registered owner Identification number scheme” (Vienotu SJO identifikācijas numuru pieņemšanas shēma uzņēmumiem un reģistrētiem īpašniekiem), no 2009. gada 1. janvāra katrai firmai (īpašniekam, berbouta čarterētājam, menedžerim, operatoram), kuras īpašumā vai valdījumā ir kuģi ar BT 100 un vairāk, jāiegūst SJO numurs (ja tāda vēl nav). Šo numuru var iegūt internetā: <http://imonumbers.lrfairplay.com/>

Kompānijas un reģistrētā īpašnieka SJO numuru obligāti norāda šādos dokumentos:

1. Document of Compliance; Safety Management Certificate; Interim Document of Compliance; Interim Safety Management Certificate required by the International Safety Management Code;
2. Continuous Synopsis Record required by SOLAS chapter XI-1, regulation 5;
3. International (Interim) Ship Security Certificate required by SOLAS chapter XI-1, Part A, appendices 1 and 2.

IMO APAKŠKOMITEJA DISKUTĒ PAR KLASIFIKĀCIJAS SABIEDRĪBU KODEKSA NEPIECIEŠAMĪBU

No 2009. gada 20. līdz 24. aprīlim Londonā notika Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) Karogvalsts pienākumu realizēšanas apakškomitejas 17. sesija, kurā Latviju pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

Tradicionāli tika uzklauti ziņojumi par jūras avārijām, to izmeklēšanu, rekomendāciju sagatavošanu un izplatīšanu. Tika apspriesti jautājumi, kas saistīti ar ostas valsts kontroles reģionālo memorandu darbību: koncentrēto kampaņu rezultāti, ostas valsts kontroles harmonizācijas jautājumi, dažādu vadlīniju izstrādāšana ostas valsts kontroles procedūrām.

Turpinājās diskusijas, kā starptautisko konvenciju prasības iestrādāt jau pieminētajā ostas valsts kontroles sistēmā.

Aizsākās diskusijas par klasifikācijas sabiedrību kodeksa izstrādāšanu. Eiropas Savienības valstis, ieskaitot Latviju, iestājas par šāda kodeksa nepieciešamību. ES valstīs kopš 1994. gada šos jautājumus reglamentē īpaša direktīva, kas tagad tiek atjaunota, savukārt IMO klasifikācijas sabiedrību uzraudzību, kontroli, līgumu slēgšanu un līdzīgus procesus reglamentē

atsevišķi, bieži vien savā starpā nesaistīti nosacījumi, kas iestrādāti dažādās rezolūcijās un konvencijās. Pret nosacījumu apvienošanu vienā dokumentā galvenokārt iebilst Latīņamerikas valstis, kas uzskata, ka tā būtu iejaukšanās suverēnu valstu iekšējās lietās. Sesijas dalībnieki nolēma uzdot IMO sekretariātam apkopot esošos IMO regulējumus, lai nākamajā sesijā varētu veikt konkrētāku izvērtējumu.

Vēl viens svarīgs jautājums bija par IMO obligāto instrumentu kodeksa papildināšanu. Šāds kodekss nosaka katras valsts kā karogvalsts, ostas valsts un piekrastes valsts pienākumus. Ar to cieši saistīts arī IMO brīvprātīgais audits, ko Latvija gatavoja veikt 2010. gada nogalē vai 2011. gada sākumā. Sesijā izvērtēja jau notikušo IMO auditu pārskatus, un sesijas dalībniekus iepazīstināja ar biežāk konstatētajām nepilnībām.

Vidusjūrā sevišķi aktuāls kļuvis jautājums par nelegālo imigrantu glābšanu, kuri labākas dzīves meklējumos dodas jūrā ar nepiemērotiem peldlīdzekļiem. Jautājums: kur šādus izglābtos bēgļus izsēdināt – tuvākajā ostā vai valstī, kuras glābšanas dienesta darbības zonā tie izglābti? Tas patiesībā ir ekonomiskas dabas jautājums, kas sevišķi sāpīgs Maltai, Itālijai un Spānijai, kuras nespēj savā starpā vienoties. Latviju šāda problēma pagaidām nav skārusi, taču jāreķinās, ka tā varētu kļūt aktuāla nākotnē.



IMO Londonā.



VIENTAS POLITIKAS MEKLĒJUMOS

No 5. līdz 9. oktobrim Londonā notika Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) Juridiskās komitejas kārtējā, 96. sesija. Sesijā piedalījās pārstāvji no 76 IMO dalībvalstīm, arī no Latvijas. Delegātiem veltītajā uzrunā IMO ģenerālsekretārs Efthimios E. Mitropoulos pievērsa uzmanību ne tikai kuģošanas drošības, bet arī atmosfēras aizsardzības jautājumiem, kuru risināšanā aktīvi līdzdarbojas IMO Juridiskā komiteja. Par jūrniecības nozarei aktuāliem jautājumiem stāsta Latvijas Jūras administrācijas vecākā juriskonsulte, Latvijas Jūras administrācijas pārstāve IMO Vija Putāne.

Jau iepriekšējā sesijā ģenerālsekretārs informēja par IMO kopīgi ar Starptautisko Darba organizāciju un starptautiskām kuģošanas organizācijām uzsāktu kampaņu „Ej jūrā!” (*Go to Sea!*), kuras mērķis ir piesaistīt jaunus cilvēkus jūrniecības karjerai. Šajā sesijā ģenerālsekretārs aicināja dalībvalstis dalīties pieredzē par savā valstī veiktajiem vai plānotajiem pasākumiem kampaņas atbalstam un informēja, ka nākamā gada Pasaules jūrniecības dienas temats būs „2010 – jūrasbraucēja gads” (*2010: Year of the Seafarer*). Tika sniegta informācija par to, ka 2010. gada aprīlī notiks diplomātiskā konference 1996. gada Starptautiskās konvencijas par atbildību un kaitējuma kompensāciju sakarā ar bīstamu un kaitīgu vielu pārvadāšanu pa jūru (HNS konvencija) protoko-

la (HNS protokols) pieņemšanai. Komiteja turpināja izskatīt vairākus ar atsevišķu IMO pieņemto konvenciju ieviešanu saistītus jautājumus. Viens no darba kārtības jautājumiem bija par 2001. gada Starptautiskajā konvencijā par civilo atbildību par bunkura degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu (Bunkuru konvencija) paredzētā obligātās apdrošināšanas sertifikāta izsniegšanu berboutā reģistrētam kuģim. Iepriekšējā 95. sesijā izveidoja korespondences grupu, kuras uzdevums bija izstrādāt rekomendācijas, kā katrai valstij būtu jāizsniedz sertifikāts iepriekš minētajā gadījumā.



Komitejā vairākuma atbalstu guva grupas izstrādātais rezolūcijas projekts „Par bunkura sertifikātu izsniegšanu berboutā reģistrētiem kuģiem” (*Draft Assembly resolution on the issuing of bunker certificates to bareboat-registered vessels*), kas iesaka visām konvencijas dalībvalstīm atzīt, ka berboutā reģistrētiem kuģiem sertifikāts būtu jāizsniedz karoga valstij (ja tā ir konvencijas dalībvalsts). Komitejā tika nolemts iesniegt rezolūcijas projektu pieņemšanai Asamblejas 26. sesijā.

Otrs jautājums, kura izskatīšana tika uzsākta jau iepriekšējā sesijā, bija par vienota parauga obligātās apdrošināšanas sertifikātu (*single model compulsory insurance certificate*). Šāda sertifikāta izstrādi rekomendē Nairobi 2007. gada starptautiskās konferences rezolūcija, un tā mērķis ir mazināt administratīvo slogu valstīm, kuģu īpašniekiem un apdrošinātājiem, visās sešās šobrīd pieņemtajās IMO atbildības konvencijās paredzēto obligātās apdrošināšanas sertifikātu vietā izsniedzot vienu tipveida sertifikātu. Kaut arī liela daļa klātesošo delegāciju atbalstīja darba grupas izstrādāto IMO Asamblejas



Vija Putāne (no kreisās) un IMO Sekretariāta Juridisko lietu un ārējo sakaru nodaļas direktore Dr. Rosalie Balkina.

rezolūcijas projektu ar ieteikumu valstīm izsniegt tipveida apdrošināšanas sertifikātu, tomēr vairākums izteica bažas par to, vai patlaban, kad no sešām sertifikātā norādītajām konvencijām tikai trīs ir stājušās spēkā, šāds sertifikāts sasniegs savu mērķi. Tādējādi vairākuma atbalstu guva viedoklis, ka primārais uzdevums pašreizējā posmā būtu nodrošināt visu atbildības konvenciju stāšanos spēkā, kā arī apsvērt iespēju veikt tehnoloģiskas dabas uzlabojumus, lai valstis varētu veidot elektroniskās datu bāzes un ierakstus sertifikātos uzturēt elektroniskā formātā, kas būtu pieejami ostu kontroles inspektoriem. Līdz ar to komiteja nolēma svītrot šo jautājumu no savas darba prog-

rammas, neizslēdzot iespēju atgriezties pie tā izskatīšanas nākotnē.

Komitejā tika izskatīts Austrālijas delegācijas iesniegtais dokuments ar priekšlikumu turpmākā darba programmā iekļaut jautājumu par grozījumu veikšanu 1976. gada Konvencijā par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām, kas grozīta ar 1996. gada protokolu (LLMC 96), paaugstinot protokolā paredzētos kuģa īpašnieka atbildības ierobežošanas limitus. Izteiktais priekšlikums tika pamatots ar nepieciešamību paaugstināt kompensācijas apmēru par bunkura degvielas piesārņojuma radīto kaitējumu, jo saskaņā ar Bunkuru konvencijas prasībām kuģa reģistrētā īpašnieka atbildības limits nepārsniedz apjomu, kas aprēķināts saskaņā ar LLMC 96. Tomēr, kā pierāda nesena (2009. gada 11. martā) notikušais negadījums ar kuģi „Pacific Adventurer” pie Austrālijas krastiem, bunkuru degvielas piesārņojuma izraisīto zaudējumu apmērs ievērojami pārsniedza saskaņā ar LLMC 96 aprēķinātos atbildības limitus. Komiteja nolēma iekļaut Austrālijas delegācijas piedāvāto jautājumu komitejas 97. sesijas darba kārtībā.

Komiteja atbalstīja Apvienotās IMO/ ILO Ad Hoc ekspertu darba grupas par atbildību un kompensāciju saistībā ar prasībām jūrnieku nāves, savainojuma vai jūrnieku atstāšanas bez palīdzības gadījumos iesniegto 9. sesijas gala ziņojumu ar tam pievienotajiem darba grupas priekšlikumiem grozījumu



Vija Putāne kopā ar Juridiskās komitejas priekšsēdētāju Lee-Sik Chai (Korejas republika).

veikšanai 2006. gada konvencijā par darbu jūrniecībā, kas paredz ieviest obligātu starptautisku mehānismu finansiālajam nodrošinājumam nelaimē nonākušiem jūrniekiem (ieviešot jaunus finansiālā nodrošinājuma standartus).

Apkopojot no IMO dalībvalstīm saņemto informāciju par nacionālajiem tiesību aktiem, kas pieņemti pirātisma un bruņotas laupīšanas uz jūras novēršanai, sekretariāts norādīja, ka vairākumā gadījumu valstīs nav izstrādāti speciāli tiesību akti, izdalot pirātismu kā atsevišķu noziegumu, un tikai dažas valstis pilnībā ir iekļāvušas pirātisma definīciju savos normatīvajos aktos tā, kā tas definēts 1982. gada ANO Jūras tiesību konvencijas 101. pantā. Komitejā tika nolemts sekretariātam turpināt darbu pie nacionālo tiesību aktu izpētes ar mērķi izstrādāt valstīm rekomendācijas pirātisma apkarošanas tiesību aktu izstrādes jomā.

Iepriekš aplūkotā komitejas darba kārtības jautājuma izskatīšanas laikā oficiālu paziņojumu sniedza Krievijas Federācijas delegācija. Paziņojumā tika norādīts, ka, pamatojoties uz ANO 1982. gada Jūras tiesību konvenciju un 1988. gada Konvenciju par prettiesisku darbību pret kuģošanas drošību apkarošanu, Krievijas Federācija, izmantojot Krievijas karakuģi, ir novērsusi pirātisma aktu, ko veikušas personas, nelegāli sagrābjot kuģi „Arctic Sea”

Baltijas jūrā. Kuģis kuģojis ar Maltas karogu un bijis iesaistīts komerciālā reisā, vedot kokmateriālu kravu no Somijas uz Alžīrijas ostu Bedžāju. Kuģis ar tā apkalpi (Krievijas Federācijas pilsoņiem) ticis atbrīvots no gūsta, eskortēts uz Kanāriju salām (Spānija) un jau 17. un 18. septembrī bijis sagatavots nodošanai īpašniekam Laspalmasas ostā, tomēr tas vēl oktobrī nebija izdarīts, jo kuģa karoga valsts Malta atteikusies sūtīt savu pārstāvi uz Laspalmasas ostu, savukārt Spānijas un Alžīrijas ostu institūcijas atteikušās ielaist kuģi savās ostās.

Krievijas Federācijas delegācija uzskata, ka iepriekš minēto valstu pieņemtie lēmumi neveicina IMO dalībvalstu pūliņu apvienošanu sadarbībai pirātisma novēršanā. Ar šo paziņojumu Krievijas Federācija aicināja IMO nekavējoties iejaukties konkrētās situācijas noregulēšanā, kā arī izstrādāt efektīvu mehānismu šādu situāciju novēršanai nākotnē. Iebildumus par situācijas aprakstu Krievijas Federācijas paziņojumā izteica Spānijas, Alžīrijas un Maltas delegācijas. Spānijas delegācija norādīja, ka kuģis nav sniedzis nepieciešamo informāciju, kas arī bijis par pamatu atteikumam ielaist to ostā. Alžīrijas delegācija informēja komiteju, ka kuģa tehniskais stāvoklis bijis tāds, ka tas varējis radīt draudus ostas iekārtām. Savukārt Maltas delegācija informēja, ka tās pārstāvis ir bijis uz kuģa laikā, kad tas atradās Kanāriju salu ūdeņos. Maltas delegācija izteica pateicību Somijas, Zviedrijas un Krievijas Federācijas institūcijām, kā arī IMO sekretariātam, Eiropas Komisijai un Eiropas Jūras drošības aģentūrai par sniegto atbalstu „Arctic Sea” kuģa lietā.■

EMSA PADOMES SĒDĒ LEMJ PAR NĀKAMO GADU DARBĪBAS STRATĒGIJU

2009. gada 19. un 20. novembrī Lisabonā notika EMSA (Eiropas Jūras drošības aģentūras) Padomes sēde, kuras darba kārtībā galvenie jautājumi bija par nākamo piecu gadu darbības stratēģiju un 2010. gada budžetu. Latvijas Jūras administrāciju sēdē pārstāvēja Artūrs Brokovskis-Vaivods.

Svarīgākie darbības aspekti saistīti ar tālas darbības informācijas datu bāzes centra izveidošanu; neatkarīgas jūras negadījumu izmeklēšanas institūcijas izveidošanu atbilstoši ES direktīvā noteiktajiem termiņiem (līdz šim šādas neatkarīgas institūcijas izveidotas tikai Lielbritānijā un Francijā, svarīga ir izmeklēšanas inspektoru apmācība, ko nepieciešams veicināt un attīstīt); aizsardzības pasākumu pārbaužu koordinēšanu saistībā ar ostu valsts kontroles un karoga valsts pārbaudēm; kuģu sagriešanas lūžņos procedūru un Eiropas Komisijas piesaisti šīs procedūras nodrošināšanai.

Tiek paredzēts attiecībā uz ostas valsts kontroles virsniekiem THETIS un SIRENAC sistēmas nomainīt ar vienotu sistēmu.

Sēdē tika apspriesta nepieciešamība Parīzes memoranda sekretariātu pārcelt no Hāgas uz Lisabonu (kur atrodas EMSA mītne), lai dalībvalstīm par tā uzturēšanu būtu jāmaksā gandrīz divas reizes mazāk. Taču nav skaidrs, vai EMSA būs tam gatava. Problēma ir arī tā, ka Parīzes memoranda sistēmā ietilpst ne tikai ES dalībvalstis, bet arī Krievija un Kanāda.

Lai uzlabotu kuģošanas drošības situāciju dalībvalstīs, ieteikts regulāri veikt savas un citu valstu inspekciju rezultātu analīzi. EMSA apsver iespēju, kā nodrošināt, lai dalībvalstis varētu iepazīties ar atzīto organizāciju auditu rezultātiem arī citās valstīs, ja dalībvalstij ir noslēgts līgums ar attiecīgo atzīto organizāciju. Šis process ir tikai nesen sācies.

Vēl viens svarīgs jautājums, kas jārīcina EMSA, ir reģionālo piesārņojuma likvidācijas centru izveidošana stratēģiski svarīgās vietās, piemēram, Baltijas jūrā un Vidusjūrā. Naftas piesārņojuma likvidēšanas programma paredz 20 naftas savākšanas kuģu izvietojumu ES ūdeņos, no tiem Baltijas jūrā divu – pa vienam Kopenhāgenā un Helsinkos.

Kāipāši svarīgs pasākums sēdes laikā tika minēta direktīvas 2009/16/EC ieviešana nacionālajā likumdošanā. Šai direktīvai jāstājas spēkā 2011. gada janvārī. Līdz tam jāsakārto nacionālie likumdošanas akti un tehniskais nodrošinājums.

Projekta vadītājam jābūt ar atbilstošu mandātu tiešai komunikācijai ar EM-SA, kā arī dalībai EK organizētajās direktīvas ieviešanai veltītajās kampaņās. Iespējams, ka Latvijā šo jautājumu vajadzētu iekļaut Ostu padomes darba kārtībā. Sēdes laikā tika norādīts, ka nav pieļaujama situācija, kad atbildīgās institūcijas mierīgi nogaida noteikto direktīvas ieviešanas datumu. Šai gadījumā ieteikts lietot „koka kratīšanas” metodi, tas ir, nepārtraukti atgādināt par veicamajiem pasākumiem.■

GALVENAIS IR SASNIEGT MĒRĶI

No 2009. gada 18. novembra īstu profesionāļu komandu mantojis jaunais Latvijas Jūras administrācijas direktors Nils Freivalds (bijušais Satiksmes ministrijas valsts sekretārs), kuram uzticēta Latvijas Jūras administrācijas vadīšana un nozarei svarīgu jautājumu risināšana. Par to, kā turpmāk strādās Latvijas Jūras administrācija, stāsta tās jaunais vadītājs Nils Freivalds.

PIEŅEMT IZAICINĀJUMU

Galvenais izaicinājums ir nodrošināt Latvijas Jūras administrācijas darbību, lai arī turpmāk tā būtu atzīta, respektēta gan Latvijā, gan starptautiskajā līmenī, un būtiski ir arī turpināt līdzšinējo sadarbību ar nozares speciālistiem – jūrnieceības pārstāvjiem. Jūrnieceība ir starptautiski regulēta nozare, kur tiek piemē-

rota starptautiskā likumdošana, un tas mums kā šīs nozares administratoriem uzliek papildu atbildību. Vadītājam ir jānodrošina, lai mūsu speciālisti sekotu līdz izmaiņām likumdošanā, standartiem un jaunākajām tendencēm jūrnieceībā un lai mēs, cik vien tas ir iespējams, aizstāvētu savas valsts un nozares intereses starptautiskajā līmenī. Daudzos gadījumos izšķirošais arguments var būt augstā līmenī sagatavoti priekšlikumi un spēja rast kompromisu, ko savukārt nodrošina augsta līmeņa speciālisti.

UZZIŅAI

Nils Freivalds dzimis 1976. gada 12. jūlijā Rīgā. Beidzis Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultāti. Nila Freivalda darba pieredze lielākoties saistīta ar darbu valsts pārvaldē, sākot ar darbu Nodarbinātības valsts aģentūrā starptautiskās sadarbības jomā, projektu vadītāja amatā Latvijas Investīciju un attīstības aģentūras Valsts un privātas partnerības nodaļā, kā arī Ekonomikas ministrijas Enerģētikas departamenta direktora vietnieka amatā. 2008. gada 19. martā Nils Freivalds kļuva par Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieku, bet 30. jūlijā tika iecelts par Satiksmes ministrijas valsts sekretāru.

Jūras administrācijas komanda tik tiešām ir profesionāla. Šeit strādā zinoši cilvēki, kas profesionāli pilda savu darbu gan kuģošanas drošības jautājumos, gan avāriju izmeklēšanā, gan arī Jūrnieku un Kuģu reģistru jomās. Iepazīstoties ar administrācijas struktūru un izanalizējot darbības mehānismu, secinājām, ka dažviet ir vērojama funkciju dublēšanās, bet atsevišķos gadījumos jautājumu risināšanā un konkrētu lēmumu pieņemšanā ir



Nils Freivalds.

jāiesaista vadība, kas reizēm var būt ļoti izšķirīgi, jo uzņēmuma vadītājs tomēr uzņemas pilnu atbildību par uzņēmumā notiekošajiem procesiem un pieņemtajiem lēmumiem. Administrācijā notika neliela pārstrukturizācija, kuras mērķis bija pilnveidot tās darbības sistēmu un katra speciālista personisku iesaisti un atbildību par padarīto.

SADARBĪBA AR NOZARES PROFESIONĀLIEM

Esmu pārliecināts, ka mums pirmkārt ir cieši jāsadarbojas tieši ar jūrniecības nevalstiskajām organizācijām un profesionālajām asociācijām. Runājot par sabiedriskajām aktivitātēm, jā, savu iespēju robežās kopā ar kolēģiem noteikti tajās piedalīsimies. Viena no pirmajām un būtiskajām jūrniecības nozares aktivitātēm būs Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulce, kurā Latvijas Jūras administrācija sniegs savu skatījumu par darbības virzieniem nākotnē un kā tas ietekmēs jūrniecības nozari. Mums būtu arī svarīgi saņemt redzējumu no Latvijas Jūrniecības savienības un nozares speciālistiem par nozares tālāko attīstību. Ir nepieciešams abpusēji ieinteresēts dialogs.

Vislielāko uzslavu gribu izteikt Jūrnieku reģistra vadītājam Jāzepam Spridzānam, kurš ir izveidojis labu darbības mehānismu un daudz darījis, lai jūrniecības izglītības kvalitāti noturētu, ja tā var teikt, rāmjos. Kas attiecas uz izglītību, tad no administrācijas puses lielākais uzsvars tiek un tiks likts uz jūrniecības izglītības kvalitātes uzlabošanu. Jūrnieku reģistra īstenotā mācību procesa uzraudzība ir starptautiski augstu novērtēta. Norvēģijas partneri, kuri bija ieradusies auditēt

Jūrnieku reģistra darbu, atzina, ka mūsu izveidotā sistēma darbojas lieliski. Mums ir arī dažas idejas nākotnes attīstībai – ir uzsāktas sarunas ar Izglītības ministriju, lai Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs kļūtu par izglītības programmu akreditētāju, jo tieši Jūrnieku reģistrs vislabāk pārzina, kādam jābūt mācību programmu saturam, lai tās atbilstu starptautiskajām prasībām. Otrs būtisks faktors ir saistīts ar nepieciešamību turpināt pilnveidot savu darbību, lai nodrošinātu jauno mācību programmu realizāciju. Šajā jomā izglītības iestādēm ir iespējas piesaistīt Eiropas naudu un starptautisku projektu finansējumu, lai turpinātu uzlabot mācību tehnisko bāzi, pasniegšanas tehnoloģijas un piesaistītu jaunus spējīgus pasniedzējus. Galvenais mērķis būtu panākt, lai studiju beidzēji pilnīgi atbilstu STCW standartu prasībām, kopā ar diplomu saņemtu arī kvalifikācijas sertifikātu un kļūtu par konkurētspējīgiem jūrniecības speciālistiem starptautiskā mērogā. Latvijā kopumā un tai skaitā arī jūrniecības izglītības sistēmā nākas saskarties ar nepārtrauktām pārmaiņām mācību saturā, jo laiks iet uz priekšu, pasaulē viss strauji mainās un modernizējas un, lai mūsu jūrniecības izglītības sistēma būtu konkurētspējīga, ir nepieciešams nepārtraukti sekot līdzi jaunākajām tendencēm un ieviest jauninājumus mācību procesā.

LATVIJAS KAROGS – CEĻŠ UZ „BALTO SARAKSTU”

Latvijas Kuģu reģistra mērķis, protams, ir reģistrēt iespējami vairāk kuģu zem Latvijas karoga. Palielināt kuģu skaitu zem Latvijas karoga – tas ir arī ceļš uz Parīzes memoranda „balto sarakstu”. Nedaudz kurioza gan ir šī metodika iekļūšanai „baltajā sarakstā”: jo mazāk reģistrētu kuģu Kuģu reģistrā, jo katrs kuģošanas drošības pārkāpums palielina negatīvo statistiku un samazina iespējas iekļūt „baltajā sarakstā”. Pagaidām atturēšos precīzi nosaukt veidus, kā vajadzētu popularizēt Latvijas Kuģu reģistru, lai parādītu to kā atraktīvu spēles dalībnieku, kur kuģu īpašnieki var droši reģistrēt savus kuģus, bet esmu pārliecināts, ka mums jāmeklē šāda iespēja. Viena no tām, protams, ir produkta, šai gadījumā mūsu pakalpojumu, reklamēšana starptautiskās izstādēs un forumos, ar mērķi pārliecināt ārvalstu kuģu īpašniekus, ka reģistrēt kuģi zem Latvijas karoga ir ekonomiski izdevīgi pašiem kuģu īpašniekiem. Viennozīmīgi, mums arī ir jādodomā par to, lai uz Latvijas karoga kuģiem būtu arī nokomplektētas Latvijas komandas.

JŪRNICĪBAS NOZARE – VIENS NO EKONOMIKAS STŪRAKMEŅIEM

Satiksmes ministrija tranzīta nozari vienmēr ir uzskatījusi par vienu no galvenajām pelnošajām prioritātēm. Tranzīta attīstība, jaunu kravu piesaiste un kravu transportēšana caur Latvijas ostām allaž bijuši būtiskie jautājumi. Kā lielu nozares panākumu var minēt NATO kravu transportēšanu caur Rīgas ostu, kas vēlreiz apliecina, ka Latvijas ostas un tranzīts Baltijas jūras reģionā ir konkurēt-

spējīga nozare un ka mēs spējam pierādīt, ka mūsu pakalpojumi ir pievilcīgāki nekā kaimiņu ostu piedāvājums.

Savukārt, runājot par pašu jūrniecības nozari, uzskatu, ka tā ir starptautiski regulēta nozare, kas nepakļaujas tradicionālajiem biznesa principiem un ir būtiska sastāvdaļa kopējā tranzīta politikā, taču ar savu neatkarīgu regulējumu. Latvijas Jūras administrācija nodarbojas ar starptautiskās jūrniecības politikas īstenošanu mūsu valstī, un tieši administrācija nodrošina starptautiskās jūrniecības likumdošanas adaptāciju Latvijā. Mums būtu svarīgi, lai tuvākajā laikā Jūras administrācija izstrādātu Latvijas jūrniecības stratēģiju, kas visai nozarei palīdzēs labāk organizēt darbību. Esam apsprieduši stratēģiskos jautājumus ar Jūras administrācijas speciālistiem par to, kādas ir nozares perspektīvas un kādi būtu prioritārie virzieni tās attīstībā. Svarīgi uzdevumi, kā iepriekš minēju, ir kuģu reģistrēšana Latvijas Kuģu reģistrā, kā arī jūrnieku darba eksports, taču mums ir jāseko līdzi starptautiskajam regulējumam kuģošanas drošības jomā, kas, piemēram, Eiropas kontekstā ir vērstas gan uz vides aizsardzības jautājumiem, gan jaunāko tehnoloģiju ieviešanu kā kuģošanas navigācijā, tā arī kuģu būvē. Starptautiskā mērogā arī tiek uzsvērtā kuģošanas drošība, kas aptver gan ostu drošību, gan kuģošanas drošību, gan arī pašu jūrnieku drošību, līdz ar to būs nepieciešams koncentrēties uz šo jomu pilnveidošanu atbilstoši starptautiskajam regulējumam un ieviestajiem standartiem.

Jūras administrācijai ir vajadzīgā kapacitāte, lai uzsāktu tik ambiciozu projektu kā stratēģiska dokumenta izstrāde un virzīšana apstiprināšanai augstākajā līmenī. Protams, ka liela nozīme būs nozares speciālistiem, kā arī sadarbībai ar jūrniecības organizācijām un asociācijām, ar visiem tiem, kas pārzina jūrniecības nozares nianšes un biznesa vajadzības.

Būtisks arī ir fakts, ka Latvijas Jūras administrācijā šogad ir plānots Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) audits. Šāda audita mērķis ir noteikt, cik efektīvi attiecīgā IMO dalībvalsts ir ieviesusi un turpina piemērot IMO konvencijas, kurām tā ir pievienojusies. IMO audits vērtēs, vai mēs pildām pienākumus, kas noteikti IMO konvencijās, un esam to normas ieviesuši Latvijas normatīvajos aktos, vai administrācija spēj nodrošināt IMO konvenciju efektīvu piemērošanu tās darbā u.c. jautājumus. Pēc audita mēs arī secināsim, cik efektīva ir administrācijas darbība, tai skaitā administrācijai nepieciešama arī darbības stratēģija. Šobrīd prioritāri ir paveikt virkni darbu, lai mēs būtu sagatavojušies IMO auditam un tā rezultāti būtu pozitīvi.

Kas attiecas uz pašas administrācijas darbību, tad mums jāspēj nodrošināt pamatprincipa ievērošanu – sabalansēt likumdošanas prasības ar biznesa vajadzībām un iespējām. Kļūt par veiksmīgu sadarbības partneri būs apgrūtināti, ja kļūsim par pārlieku lielu administratīvu slogu kuģniecībām un citām saistītām organizācijām.

Latvijas Jūras administrācija varētu uzņemties jūrniecības nozares organizāciju un asociāciju konsultatīvās padomes vadīšanu, jo visi nozarē strādājošie taču vēlas panākt politisku atbalstu nozares aktivitātēm. Jūras administrācija varētu būt nozares lobījs jebkuriem argumentēti sagatavotiem priekšlikumiem. Darba pieredze Satiksmes ministrijas valsts sekretāra amatā liecina, ka ministra darba kārtība ir noslogota un ir svarīgi, lai uz viņa galda nonāktu rūpīgi sagatavoti priekšlikumi. Diskusijām būtu jābūt profesionālām, lai konstruktīvi debatētu ar nozares ministru. Šādai konsultatīvai padomei, lai tā sekmīgi strādātu, ir nepieciešams definēt mērķi, ko vēlamies tās darbībā sasniegt.

DARBĪBAS PRIORITĀTES

Vispirms, protams, ir svarīgi iepazīties ar savu kolēģu redzējumu par jūrniecības nozares tālāko attīstību. Formālie dokumenti ir tikai daļa no procesa, pavisam kas cits ir speciālistu viedokļi un atzinumi, kuri ir papildināti ar profesionālās darbības redzējumu. Tieši Jūras administrācijas speciālistiem kopā ir jādefinē mērķi, kurus vēlamies sasniegt. Jūras administrācija no organizatoriskā viedokļa varētu tiekties uz efektīvu pārvaldes modeli, kas strādātu profesionāli un ātri, un šajā jomā mums noteikti vēl ir neizmantotas rezerves.

Noteikti ir nepieciešams pilnveidot esošo informācijas apmaiņas sistēmu starp Jūras administrāciju, Krasta apsardzi, robežsardzi, muitu un citiem dienestiem, lai uzlabotu visu iesaistīto dienestu operatīvo rīcību. Latvijas Jūras administrācija piedalās un arī turpmāk plāno piedalīties, piesaistot ES finansējumu projektu īstenošanai, dažādos Eiropas Savienības pētniecības projektos, kas saistīti ar informācijas apmaiņas sistēmu attīstīšanu. Mēs esam partneri ES finansētā projektā *e-Freight*, kura rezultāti tiks piedāvāti ES valstīm kā piemērs vienotas sistēmas (*National Single Window*) izveidei transporta jomā. Tāpat esam iesaistījušies jaunā projektā – *SUPPORT*, kas sākas martā un kurā tiek veikta ostu drošības paaugstināšanas iespēju izpēte.

Papildus Jūras administrācijas prioritātēm tās darbības pilnveidošanā ir arī sadarbība ar ostām, kurām mēs varētu sniegt konsultatīvu atbalstu un padomus ostu infrastruktūras attīstīšanai.

Domāju, ka jūrniecība ir liels izaicinājums ikvienam. Svarīgi būtu, kādu ieguldījumu varu dot nozarei, kā uzlabot darbu, kā atbalstīt kolēģus mērķu sasniegšanā. Tā kā man ir pieredze administratīvajā darbā, es redzu, kas būtu uzlabojams pašā Jūras administrācijas darbībā. Man vienmēr ir bijis svarīgi panākt rezultātu. Definējot mūsu darbības mērķus, centīšos darīt visu, lai atbalstītu kolēģus šos mērķus sasniegt. Mans uzdevums ir atbalstīt kolēģus un savā ziņā būt nozares lobijam.■

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS ZIŅAS

TIEKAS BALTIJAS VALSTU JŪRAS ADMINISTRĀCIJU SPECIĀLISTI

2009. gada septembrī Lietuvā notika tradicionālā triju Baltijas valstu jūras administrāciju speciālistu tikšanās. Tās gaitā bija organizēta gan visiem dalībniekiem kopīga sanāksme, kurā administrāciju vadītāji informēja kaimiņus par iepriekšējā gada svarīgākajiem notikumiem un problēmām, gan arī darbs atsevišķās grupās.

Lietuvas Jūras administrācijas direktors Evalds Zaharevičs pauda gandarījumu par to, ka Lietuva beidzot iekļuvusi Parīzes memoranda „baltajā sarakstā”, kas Latvijai vēl nav izdevies. Lietuvieši uzskata, ka liela nozīme šā rezultāta sasniegšanā bija grozījumiem Administratīvo pārkāpumu kodeksā, kas ļauj sodīt gan kuģa kapteini, gan īpašniekus, ja kuģis aizturēts kuģošanas drošības pārkāpumu dēļ.

Latvijas un Igaunijas pārstāvji dalījās pieredzē par EMSA auditu jūrnieku izglītības un sertificēšanas jautājumos, kas lietuviešiem vēl tikai gaidāms.



Netika apieta arī starptautiskās jūrniecības sabiedrības pēdējā laika aktualitāte – pirātisms. Augustā notika uzbrukums Lietuvas karoga kuģim, tika sagūstīti un aizvesti pieci jūrnieki, taču pēc tam viņus atbrīvoja bez izpirkuma maksas. Pārrunājot šo jautājumu darba grupā, tika atzīts, ka sadarbība starp Baltijas un Skandināvijas valstīm jau notiek un pašlaik īpaši papildu pasākumi nav nepieciešami.

Sanāksmes dalībnieki atbalstīja priekšlikumu par inspekcijas veikšanu nākamajā ostā, ja ostā, kur inspekcija jāveic, to nav iespējams izdarīt, kā arī vienojās lūgt EMSA tehnisko palīdzību karoga valsts inspektoru tālākai apmācībai.

Runājot par jūrnieku sertificēšanas jautājumiem, tika norādīts, ka dažādās valstīs ir atšķirīgas jūrnieku apmācības sistēmas, tāpēc ir jāturpina sadarbības, lai panāktu citās valstīs izdoto sertifikātu atzišanu.

Latvijas un Lietuvas hidrogrāfijas dienestu speciālisti vienojās izdot kopīgas navigācijas kartes burātājiem.

KVALITĀTES SISTĒMA NOVĒRTĒTA ATZINĪGI

Latvijas Jūras administrācijā kopš 2001. gada jūlija darbojas sertificēta kvalitātes vadības sistēma, kas atbilst starptautiskā kvalitātes standarta ISO 9001:2000 prasībām. Kārtējais audits notika 2009. gada 10. februārī, tā gaitā tika veiktas uzraudzības pārbaudes Jūrnieku reģistrā un Kuģošanas drošības departamentā, kā arī tika vērtēts administratīvais process.

Šādus auditus sertificēšanas kompānijas īsteno ik pēc deviņiem mēnešiem.

JA kvalitātes sistēmu sertificējusi kompānija „Lloyd’s Register Quality Assurance”, kas saskaņā ar sertifikācijas nosacījumiem veic uzraudzības auditus.

Pēc audita tiek sagatavots gala ziņojums. Ziņojumā JA kvalitātes vadības sistēma novērtēta atzinīgi un norādīts, ka tā joprojām atbilst sertifikācijas prasībām.

Auditori norādījuši jomas, kurās būtu iespējami uzlabojumi, piemēram, vajadzētu optimizēt jūrnieku sertificēšanas eksāmenu vērtēšanas sistēmu un jūrniecības mācību iestāžu uzraudzīšanas kārtību, pilnveidot iekšējās dokumentācijas aktualizēšanas sistēmu, lai atvieglotu un paātrinātu dokumentu aprites procesu. Šīs jomas tiks pārskatītas nākamajā auditā, kas notiks novembrī.

Kuģošanas drošības inspekcijai ieteikts veikt pastiprinātu kontroli saistībā ar zvejas kuģu pārslodzi (liekās kravas pārvadājumiem), piesaistot zvejas kuģu pārbaudēm Valsts robežsardzes un Krasta apsardzes peldlīdzekļus. Īpašu uzmanību inspekcijas laikā nepieciešams pievērst kuģa klāja ūdens vārtiem



un iespējamajiem šķēršļiem, kas var kavēt ūdens noplūdi no kuģa klāja. Latvijas Zivsaimnieku asociācijai ieteikts izanalizēt ziņojumu par kuģa „Unora” negadījuma izmeklēšanu, pievēršot īpašu uzmanību ziņojumā minētajiem pārkāpumiem – zvejas kuģu pārslodzei un citiem, kā arī sagatavot ieteikumus zvejas kuģu īpašniekiem par veicamajiem pasākumiem zvejas kuģu drošības uzlabošanai.

LATVIJA PIEDALĀS KAMPAŅĀ

No 2009. gada 1. septembra līdz 30. novembrim visās Parīzes memoranda un Tokijas memoranda valstīs notika ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa, kurā galvenā uzmanība tika pievērsta kuģu glābšanas laivu nolaišanas iekārtām. Gan Parīzes, gan Tokijas memoranda valstīs pārbaudes tika veiktas pēc vienādiem standartiem un vienādiem, iepriekš saskaņotiem jautājumiem.

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori kampaņas ietvaros pārbaudīja 92 Latvijas ostās ienākušus ārvalstu kuģus – 49 Rīgā, 23 Liepājā un 20 Ventspilī. 8. septembrī Liepājas ostā aizturēja Panamas karoga kuģi „Ioanna G”, kuram tika konstatētas tehniskas problēmas laivu nolaišanas sistēmā. Pēc sistēmas sakārtošanas 12. septembrī kuģis tika atbrīvots.

Latvijas karoga kuģi ārvalstu ostās tika pārbaudīti septiņas reizes. Pirms kampaņas JA KDI inspektori bija veikuši nopietnu darbu ar mūsu valsts kuģu īpašniekiem, lai palīdzētu sagatavot kuģus pārbaudēm, tādēļ neviens no



Latvijas kuģiem kampaņas laikā netika aizturēts par pārkāpumiem, kas būtu saistīti ar glābšanas laivu nolaišanas iekārtām un to ekspluatāciju.

Pēdējos gados notikuši vairāki nelaimes gadījumi ar ļoti smagām sekām, parasti tieši mācību trauksmes laikā, kad, nolaižot laivas, tās kritušas vai sadauzītas un cilvēki gājuši bojā vai tikuši sakropļoti. Gandrīz vienmēr šādos negadījumos vainojami vai nu defekti laivu nolaišanas iekārtās, vai arī nepareiza šo iekārtu ekspluatācija. Tādēļ Starptautiskā Jūras organizācija šo jautājumu ir īpaši aktualizējusi.

Saskaņā ar kampaņai izstrādajiem standartiem pārbaudes tika veiktas trijos „blokos” – par

glābšanas laivu nolaišanas iekārtu apkopi, par drošu to ekspluatāciju un par laivu zemslodzes atbrīvošanas sistēmām, kas pieļauj atbrīvot laivu no nolaišanas trosēm arī tad, ja tā vēl nav atspriegota vai vēl nav sasniegusi ūdens virsmu. Šādas sistēmas nepieciešamas, lai laivas netiktu sadauzītas pret kuģa bortu, un ar tādām obligāti jābūt aprīkoti kuģiem, kas būvēti pēc 1986. gada.

Kampaņas laikā Latvijas inspektori nekonstatēja nopietnas problēmas mūsu ostās ienākušajiem kuģiem. Taču, kā atzina JA KDI vecākais inspektors Renalds Pučekas, kuģu apkalpes ne vienmēr precīzi pārzina tieši ar sistēmu apkopi un drošu ekspluatāciju saistītās prasības. Viņš gan atzīst, ka kampaņas organizatori mazliet nekorekti formulējuši jautājumus, bijuši gadījumi, kad kuģu jūrnīki tos vienkārši nav sapratuši. Taču bijis redzams, ka viss precīzi tiek pildīts galvenokārt uz lielajām kuģošanas kompānijām piederošajiem kuģiem, kur lielāka uzmanība tiek pievērsta drošības prasībām, kā arī bija veikta nopietna gatavošanās koncentrētajai kampaņai. To nevar sacīt par vairākām nelielajām kuģu īpašnieku kompānijām, kam pieder tikai viens vai daži kuģi.

Koncentrētās ostas valsts kontroles inspekciju kampaņas Parīzes un Tokijas memoranda valstīs tiek rīkotas katru rudenī.



POĻU KUĢIS „ROMANKA” UZ SĒKĻA LATVIJAS PIEKRASTĒ

2009. gada 27. novembrī ap pulksten 5.30 Jūras spēku Krasta apsardzes dienests saņēma informāciju, ka pie Akmeņraga uz sēkļa ir uzskrējis poļu transporta kuģis „Romanka”. Kuģis uz sēkļa atradās tikai aptuveni 50 metru attālumā no krasta septiņu astoņu kilometru attālumā no Pāvilostas.

Lai novērstu iespējamās nevēlamās sekas, uz notikuma vietu Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs (MRCC Riga) norīkoja Krasta apsardzes kuģi „Astra” un Jūras spēku kuģi „Varonis”, iesaistīts tika arī Gaisa



spēku helikopters Mi-17. Tika izsludināta trauksme sauszemes glābšanas vienībām no Ventspils un Rīgas. „Romanka” ir 65 metrus garš un 11 metrus plats transporta kuģis ar septiņu cilvēku apkalpi, kurš bez kravas bija devies no Polijas uz Tallinas ostu. Avārijas brīdī kuģa tilpnēs

tā darbības nodrošināšanai atradās aptuveni 22 tonnas degvielas.

Dienas laikā piesārņojums jūrā netika konstatēts. Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļas speciālisti sazinājās ar kuģa „Romanka” kapteini, taču viņš nespēja izskaidrot, kādēļ kuģis novirzījies no kursa un notikusi avārija.

Kuģa īpašnieki veica pārrunas ar velkoņu kompānijām par kuģa novilkšanu no sēkļa. Velkonis no Ventspils notikuma vietā ieradās ap pulksten 21. Līdz tam Krasta apsardzes kuģis „Astra” bija veicis nepieciešamos priekšdarbus, taču nekavējoties sākt kuģa novilkšanu no sēkļa neļāva laika apstākļi – viļņi sasniedza pusotra divu metru augstumu. Situāciju vēl vairāk sarežģīja tas, ka „Romanka” bija pienācis tik tuvu krastam: velkonis nespēja pietuvoties cietušajam kuģim, attālums starp abiem kuģiem bija gandrīz kilometrs.

Vairākas reizes tika atkārtoti mēģinājumi uz kuģi „Romanka” padot un nostiprināt apmēram piecas tonnas smago tauvu. Tikai 29. novembrī ap pulksten 13 bija iespējams uzsākt kuģa novilkšanu no sēkļa. Operāciju vadīja Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs. Šajā laikā piekrastē atradās Jūras spēku sauszemes mobilās glābšanas vienības, kas nepieciešamības gadījumā bija gatavas iesaistīties glābšanas operācijā.

Kuģi „Romanka” izdevās novilkt no sēkļa 29. novembrī ap pulksten 17. Velkonis ievilka to dziļāk jūrā, lai apkalpe varētu pārbaudīt, vai pašu spēkiem būs iespējams sasniegt tuvāko ostu – Liepāju. Kuģi ceļā uz Liepāju joprojām pavadīja „Astra”.



Naktī no 29. uz 30. novembri „Romanka” pietauvojās Liepājas ostā. 30. novembrī Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas vecākie inspektori Aleksandrs Žukovs un Jānis Šuba veica kuģim „Romanka” ostas valsts kontroli. Pārbaudes laikā tika atklāti daži trūkumi, ko apkalpei uzdeva novērst, bet netika konstatēti pārkāpumi, kas dotu pamatu kuģi aizturēt. Vienlaikus ūdenslīdzīgi veica kuģa zemūdens daļas apskati, lai novērtētu, vai kuģim nav radušies bojājumi, uzskrienot uz sēkļa vai novilkšanas laikā. Atklājās, ka bojājumi ir kuģa dzenskrūvei. Liepājā bija ieradušies pārstāvji no klasifikācijas sabiedrības, kas uzrauga „Romanka” drošību, un viņi nolēma, ka kuģim jādodas atpakaļ uz Poliju, lai veiktu nepieciešamo remontu. Tika nolemts, ka kuģis uz Poliju dosies savā gaitā, taču to pavadīs velkonis, lai sniegtu nepieciešamo palīdzību, ja rastos sarežģījumi. 30. novembrī Latvijā ieradās Polijas jūras avāriju izmeklēšanas dienesta speciālists. Tiekoties ar Latvijas Jūras administrācijas avāriju izmeklēšanas inspektoriem, tika panākta vienošanās, ka avārijas izmeklēšanu veiks Polijas puse, bet Latvijas avāriju izmeklētāji vajadzības gadījumā sniegs poļu kolēģiem visu iespējamo palīdzību. 2. decembrī „Romanka” atstāja Liepājas ostu un devās atceļā uz Poliju.

Pēdējo gadu laikā ārvalstu kuģi vairākkārt uzskrējuši sēkļiem Latvijas piekrastē – 2007. gada janvārī „Golden Sky” un „Nijord”, 2008. gada maijā – „Mona Lisa”.

PABEIGTA IZMEKLĒŠANA PAR ZVEJAS KUĢA „UNORA” NOGRIMŠANU

Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļas speciālisti ir pabeiguši izmeklēšanu par zvejas kuģa „Unora” nogrimšanu. Kuģis nogrima 2009. gada 17. februārī aptuveni 37 jūras jūdžu attālumā no Dānijas salas Bornholmas.

„Unora” apkalpe veica pēdējo tralējumu, lai pēc tam dotos uz Nekso ostu un nodotu nozvejoto lomu. Kuģa kapteinis un mehāniķis atradās stūres mājā, pārējie četri apkalpes locekļi strādāja uz klāja. No kreisā borta pakaljala pārkares uz kuģa klāja uzšļācās liels vilnis, kuģis saskrēja uz labo bortu, un, pirms tas paguva atgūt līdzsvaru, uzšļācās otrs vilnis, kurš vēl palielināja sānsveri. Kuģis nogrima, neatguvis līdzsvara stāvokli.

Četri apkalpes locekļi, kuri atradās uz klāja, paguva pāriet uz glābšanas plostu, un Dānijas glābšanas dienesta helikopters, kas ieradās notikuma vietā pēc pāris stundām, tos uzņēma un nogādāja hospitālī. Kuģa kapteinis un mehāniķis nepaguva pāriet uz glābšanas plostu, un glābšanas operācijas laikā viņi netika atrasti.

„Unoras” bojāejas izmeklēšanu ievērojami sarežģīja fakts, ka kuģa vraks atrodas aptuveni 90 metru dziļumā un līdz ar to nav iespējams veikt vraka apsekošanu.

Izmeklēšanas laikā ir noskaidrots, ka gan „Unoras”, gan tai pašai firmai piederošā tāda paša tipa kuģa „Bonivars” pēdējā laikā pirms avārijas nodoto lomu svars ievērojami pārsniedza uz kuģa pieļaujamo zivju kravas svaru. Tas dod pamatu uzskatīt, ka, tā kā kuģis gatavojās doties uz ostu, arī negadījuma laikā zivju krava pārsniedza pieļaujamo. Kā norādīts izmeklēšanas ziņojumā, iespējams, ka zvejas kuģu regulāru pārkraušanu veicina zvejnieku atalgojuma nosacījumi – jo lielāka nozvejoto zivju tonnāža, jo atbilstoši lielāks zvejnieku atalgojums, tāpēc zvejnieki apzināti riskē, ignorējot kuģa Noturības informācijas prasības par atļauto kravas daudzumu. Kuģa īpašnieka un izdzīvojušo apkalpes locekļu izmeklēšanas laikā sniegtā informācija par kravas apjomu ir ļoti atšķirīga. Bez tam daļa no kravas – izzveidotās, bet vēl nesašķīrotās zivis (apmēram 10 tonnas) atradās uz kuģa klāja, kaut gan jau pieminētā Noturības informācija nosaka, ka loma pārvadāšana uz klāja nav paredzēta, tam jāatrodas kuģa tilpnē.

Izmeklēšanas laikā konstatēti arī citi Noturības informācijas nosacījumu pārkāpumi.

Avāriju veicinošs faktors bija kuģim veiktā klāja pārbūve. Lai pasargātu zvejniekus no vēja un viļņu šļakatām, labā borta margsiena bija paaugstināta aptuveni 2,3 m augstumā virs kuģa galvenā klāja, augšdaļā tā pārgāja horizontālā virsmā un izveidoja nojumi. Brīdī, kad kuģa klāju apšļāca pirmais lielais vilnis, nojume aizkavēja ūdens noplūšanu no klāja un kuģis saskrēja uz



sāniem, nākamais vilnis vēl vairāk pastiprināja sānsveri, un kuģis vairs neatguva līdzsvaru.

Lai novērstu līdzīgu smagu jūras avāriju iespējamību nākotnē, izmeklēšanas ziņojumā ietverti drošības ieteikumi.

Kuģa īpašniekam: nodrošināt zvejas kuģu ekspluatāciju, nepārkāpjot Noturības informācijā noteiktos kuģu kravnesības limitus; jebkurus pasākumus, kas saistīti ar kuģa konstrukciju izmaiņām vai papildu aprīkojumu uz kuģa, saskaņot ar Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekciju.

Kuģošanas drošības inspekcijai: veikt pastiprinātu kontroli saistībā ar zvejas kuģu pārslodzi (liekās kravas pārvadājumiem), piesaistot zvejas kuģu inspekcijām Valsts robežsardzes un Krasta apsardzes peldlīdzekļus. Īpašu uzmanību inspekciju laikā pievērst kuģa klāja ūdens vārtiem un iespējamajiem šķēršļiem, kas var kavēt ūdens noplūdi no klāja.

Latvijas Zivsaimnieku asociācijai: izanalizēt ziņojumu par kuģa „Unora” negadījuma izmeklēšanu, pievēršot īpašu uzmanību ziņojumā minētajiem pārkāpumiem – zvejas kuģu pārslodzei un citiem. Sagatavot priekšlikumus zvejas kuģu īpašniekiem par nepieciešamajiem pasākumiem kuģu drošības uzlabošanai.■

JAUNS KUĢU CEĻŠ JAUNĀ KARTĒ

Beidzot kartēs ir iezīmēts optimālais Irbes jūras šauruma kuģu ceļa variants, ko izstrādāja Latvijas Jūras administrācijas speciālisti. Atšķirībā no iepriekšējiem kuģu ceļiem šis orientēts tieši uz lielākas iegrimes kuģiem. Jaunais kuģu ceļš dod lielākas manevrēšanas iespējas un ir iezīmēts atbilstoši Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) standartiem. Ir mainīts boju skaits, marķējums un izvietojums.



Jānis Krastiņš.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta (HD) vadītājs Jānis Krastiņš:

„Atliek cerēt, ka visi jūras braucēji patiešām zina, ko nozīmē katrs apzīmējums un tā krāsa uz kartes, jo tādā gadījumā problēmas nevar rasties.

Miķeļtorņa bākā no jauna ierikots radiobākas atbildētājs „Racon”. Tas uztver kuģu radaru signālus, pastiprina un atstaro tos. Līdz ar to ir iespējams precīzi noteikt kuģa atrašanās vietu. Šādas iekārtas, kas redzamas tikai kuģu radaru ekrānos, atrodas arī Kolkas un Ovišu bākās. Jaunā kuģu ceļa rekomendāciju sagatavošanā piedalījās Starptautiskās Navigācijas līdzekļu un bāku asociācijas (IALA) ekspertu darba grupa, kas Latvijā strādāja 2007. gada pavasarī. Tas savā ziņā bija unikāls gadījums, kad speciālisti no vairākām valstīm – Vācijas, Francijas, Dānijas, Lielbritānijas un Igaunijas, strādājot kopīgi ar Latvijas Jūras administrācijas ekspertiem, sniedza savus ieteikumus jaunā kuģu ceļa projekta risināšanai. Tolaik JA HD speciālisti jau bija veikuši nepieciešamos dziļuma mērījumus un sagatavojuši Irbes šauruma karti, bet Rīgas ostas kapteiņdienests izstrādājis jaunā kuģu ceļa maršrutu, tāpēc ekspertu rīcībā bija visi nepieciešamie dati, lai sagatavotu iespējami profesionālāku savu redzējumu uz jauno kuģošanas ceļu Irbes jūras šaurumā. Jāteic, ka diemžēl visi darba grupas sagatavotie ieteikumi – padziļināt bīstamākās vietas, jūrā izvietot jaunus

monostaba veida bākas, izveidot diferenciālo GPS staciju un citi – atdūrās pret lielu finanšu resursu nepieciešamību. Jaunajam kuģu ceļam tika piedāvāti arī vairāki citi varianti, tomēr, daudzkārt diskutējot, pieaicinot dažādus ekspertus un pētot citu valstu pieredzi, tika sagatavots tieši šis variants. Dziļuma mērījumus nācās veikt vairākkārt, tai skaitā arī Lgaunijas teritorijā, ņemot vērā vairākus iespējamus kuģu ceļa variantus. Sadarbība ar Lgaunijas kolēģiem gan mums sanāca mazliet dīvaina, jo visu laiku viņi ne pret ko neiebilda, bet, kad darbs jau praktiski bija pabeigts, pēkšņi nāca klajā ar savām idejām. Plānotā jaunā kuģu ceļa maršrutā vairākus gadus notika arī Jūras spēku mācības, tika meklētas mīnas. Pēc tam, kad nosacīti tika iezīmēts jaunais kuģu ceļš, JA HD kartogrāfi sagatavoja pilnīgi jaunu karti un atjaunoja visas piecas jau esošās jūras kartes. Jaunās kartes jo īpaši ieteiks izmantot lielas ieprimes kuģiem, kas dodas uz Rīgas ostu.

UZZIŅAI

Latvijas Jūras administrācija izdevusi jaunu kuģu ceļu karti Irbes jūras šaurumam Nr. 2060 „Baltijas jūra. Irbes jūras šaurums. No Sikragciema līdz Ovišiem”, kas ir šīs kartes pirmizdevums. Kartes mērogs 1:50 000. No 2009. gada 1. marta ir atcelti iepriekšējie kuģu ceļi Irbes jūras šaurumā – galvenais kuģu ceļš un vidējais kuģu ceļš un stājās spēkā jaunie – Ziemeļrietumu kuģu ceļa posms ar minimālo dziļumu 17 m, Rietumu kuģu ceļa posms un Austrumu kuģu ceļa posms ar minimālo dziļumu 17 m. Visas jūras kartes no 1. marta pieejamas lietotājiem visā pasaulē arī elektroniskā veidā, ko nodrošina „Primar” jūras karšu izplatīšanas datu bāzes izplatītāji.

No 2009. gada 1. marta atcelti kuģu ceļi Irbes jūras šaurumā:

- 1) Galvenais kuģu ceļš;
- 2) Vidējais kuģu ceļš.

2009. gada 1. martā stājās spēkā jaunie kuģu ceļi Irbes jūras šaurumā (sk. attēlu):

- 1) Ziemeļrietumu kuģu ceļa posms ar minimālo dziļumu 17 m;
- 2) Rietumu kuģu ceļa posms;
- 3) Austrumu kuģu ceļa posms ar minimālo dziļumu 17 m.

Izdota jauna karte Nr. 2060:

Karte	Nosaukums, stūru koordinātas un citas piezīmes	Mērogs	No apgrozības izņemtās kartes Nr.
2060	Baltijas jūra. Irbes jūras šaurums. No Sikragciema līdz Ovišiem Pirmizdevums 57°34,00¢ N 021°30,00¢ E 57°54,00¢ N 022°22,50¢ E	1 : 50 000	

Jauni karšu izdevumi

Karte	Nosaukums, stūru koordinātas un citas piezīmes	Mērogs	Karte, kas tiek izņemta no apgrozības
1013 (INT 1274)	Baltijas jūra. Rīgas jūras līcis. Irbes jūras šaurums 3. izdevums. <i>57° 34,00' N 021° 30,00' E</i> <i>58° 13,60' N 023° 16,00' E</i>	1 : 100 000	1013 (INT 1274) 2. izdevums
1014 (INT 1275)	Baltijas jūra. No Irbes jūras šauruma līdz Ventspils ostai 3. izdevums <i>57° 20,00' N 020° 32,00' E</i> <i>57° 59,00' N 022° 12,00' E</i>	1 : 100 000	1014 (INT 1275) 2. izdevums
1251	Baltijas jūra. Rīgas jūras līcis 4. izdevums <i>56° 56,00' N 021° 36,00' E</i> <i>58° 43,00' N 024° 36,00' E</i>	1 : 250 000	1251 3. izdevums

Ir sagatavots arī jauns JA HD izdevums „Uguņi un zīmes” digitālā formātā. Līdzšinējā izdevumā bija noteikti periodi, kad kuģu ceļā tiek izņemtas bojas – aptuveni no novembra līdz maijam. Tagad uz kartēm tiek norādīts, ka navigācijas līdzekļi ziemas sezonā uz laiku var neatrasties savās vietās, bet kad tieši tos izņemt un kad novietot atpakaļ, nosaka atbilstošās ostas kapteinis. Ja februāra beigās līcis nav aizsalis, tad jau martā ir iespējams izvietot bojas, līdz ar to periods, kad bojas atrodas savās vietās, varētu būt ievērojami garāks.

UZZIŅAI

Irbes bāka. 1979.g. tika uzsākta stacionāras bākas būve Mihaila sēkli, bet Padomju masu informācijas līdzekļos to nosauca par PSRS lielāko atombāku. 1963.g. Irbes šaurumā tika noenkurots Somijā būvēts ugunskuģis, kuru izmantoja līdz 1985. gadam. To nomainīja tornis ar augšējo platformu – helikopteru nosēšanās laukumu. Bāka sen vairs neatrodas PSRS ūdeņos, bet enerģiju tai piegādā saules baterijas.

Jāņem vērā, ka lielas ieग्रimes kuģi galvenokārt dodas no Rīgas, nevis uz Rīgu – tās ir eksporta kravas. Arī MRCC ir gatavs kontrolēt situāciju – vai kuģi ievēro jauno ceļu, vai tiek dots ceļš un tamlīdzīgi.

ATJAUNOTAS KARTES KUĢOTĀJIEM UN JAHTOTĀJIEM

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta sagatavotās kartes ir pieejamas gan Jūras administrācijā, gan arī pie izplatītājiem. Bez jaunās Irbes šauruma kuģu ceļa kartes un vairākām atjaunotajām šī reģiona jūras kartēm tuvākajā nākotnē sagaidāmi arī citi jaunumi.

Jānis Krastiņš: „Mēs sākam plānot darbus, lai izveidotu Skultes ostas karti. Šai ostai karte ilgi nav atjaunota, jo notika gan molu, gan piestātņu pārbūve. Nu lielākie darbi tur pabeigti, tāpēc savu darbu var sākt JA Hidrogrāfijas dienests. HD uzsāka arī pārstrādāt esošo lociju, tikai ne vairs papīra, bet gan digitālā formā. Veicot locijas uzturēšanu digitālā formā, tā būs daudz operatīvāka. Tiks pārstrādāta pati locijas uzbūve – pašlaik tajā ir daudz tekstuālas informācijas, tā tiks izvērtēta un padarīta īsāka un kodolīgāka. Tuvākajā laikā tiks piekoriģēts izdevums „Latvijas jūras navigācijas karšu simboli un saīsinājumi”, un turpmāk tas bez mak-

sas būs pieejams JA mājas lapā www.jurasadministracija.lv. No mājas lapas to varēs arī izdrukāt. JA HD sācis darbu arī pie jaunā jahtu karšu komplekta. Līdz šim komplektā bija tikai pēc izmēra jahtotājiem piemērotas kartes, tagad tas tiks papildināts arī ar informāciju par jahtu ostām, klubiem, servisiem un tamlīdzīgi, ņemot vērā to, ka lielākā šā izdevuma daļa nonāk ārvalstu tirgos.” ■



Irbes bāka.

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS INSPEKTORI PĒRN PĀRBAUDĪJUŠI 506 ĀRVALSTU KUĢUS

Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori 2009. gadā veikuši 506 pārbaudes Latvijas ostās ienākošajiem ārvalstu kuģiem. 97 pārbaudes veiktas Liepājas, 169 Ventspils un 235 Rīgas ostā, kā arī piecas pārbaudes mazajās ostās.

Četri ārvalstu kuģi par pārkāpumiem gada laikā aizturēti. 16. janvārī Ventspilī aizturēts Maltas karoga tankkuģis „Sima”, kuram nedarbojās reisa datu registrators. 26. martā Rīgā aizturēts Panamas karoga sauskravas kuģis „Hans Oskar”, kura kapteinim, vecākajam stūrmanim un mehāniķim nebija atbilstošu kompetences apliecību. 27. jūlijā Rīgā aizturēts Krievijas sauskravas kuģis „Dvina”, kam tika konstatēti kambīzes ventilācijas kanāla, skursteņa apšuvuma, dzīvojamo telpu apšuvuma un laivu klāja bojājumi. 8. septembrī





Liepājā aizturēts Panamas karoga kuģis „Ionna G”, kam bija bojātas glābšanas laivu paceļamo āķu stiprinājumu skrūves.

Pavisam pārbaudīti 25,4% no mūsu valsts ostās ienākošajiem ārvalstu kuģiem, līdz ar to izpildot Parīzes memoranda prasības.■



LATVIJAS OSTĀS IENĀKUŠO UN KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJAS PĀRBAUDĪTO KUĢU SKAITS NO 1998. LĪDZ 2009. GADAM

Gads	Cik reizes Latvijas ostās ienākuši ārvalstu kuģi	Latvijas ostās ienākušo ārvalstu kuģu skaits*	JA Kuģošanas drošības inspekcijas veikto pārbauzu skaits	Cik % no ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem pārbaudīti	Aizturēto ārvalstu kuģu skaits
1998	7436	2018	400	19,5	2
1999	6556	1942	396	20,4	6
2000	5585	2236	411	18,4	10
2001	6501	2558	497	19,4	9
2002	7388	1897	578	30,5	3
2003	7691	1940	587	30,3	10
2004	7983	1834	580	31,6	6
2005	7014	1791	511	28,5	4
2006	7266	1810	477	26,4	6
2007	7193	1990	560	28,1	6
2008	7015	2022	516	25,5	6
2009	6874	1995	506	25,4	4

* Liela daļa kuģu gada laikā ostās ienāk vairākkārt

LATVIJAS KUĢU REGISTRĀ NO JAUNA REĢISTRĒTI 12 KUĢI

2009. gadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti 12 kuģi, tai skaitā četri ar bruto tilpību virs 500.

Tie ir pasažieru ro-ro tipa prāmis „Romantika”, kas pieder kompānijai „Tallink” un maijā nomainīja prāmi „Regina Baltica” maršrutā Rīga – Stokholma, naftas tankkuģis „Skorpion”, kā arī divi lieli zvejas kuģi – „Marshal Vasilevskiy” un „Glenrose”.

Pārējie astoņi reģistrētie kuģi ir ar bruto tilpību zem 500 – divi zvejas kuģi, viens velkonis, viens izbaukumu kuģis, viens gruntssūcējs un viens gruntsmēlētājs.

No jauna reģistrēti arī 22 atpūtas kuģi (jahtas), tai skaitā piecas motorjahtas un 17 buru jahtas.

No Kuģu reģistra izslēgti 46 kuģi, tai skaitā septiņi kuģi ar bruto tonnāžu virs 500 – divi gāzvedēji, viens pasažieru ro-ro tipa kuģis, viens rolkeris, divi sauskraavas kuģi un viens naftas tankkuģis, kā arī 39 mazāki kuģi – 30 zvejas kuģi, četri velkoņi un pieci palīgflotes kuģi.

No reģistra izslēgti desmit atpūtas kuģi – viena motorjahta un deviņas buru jahtas.

Reģistrētas četras zvejas laivas, izslēgtas 25 zvejas laivas.■



BALTIJAS JŪRAS VALSTU SPECIĀLISTI IZVĒRTĒ RISKUS KUĢOŠANAS DROŠĪBAI

2009. gada 24. un 25. aprīlī Gdaņskā (Polija) notika Baltijas jūras valstu seminārs „Kuģošanas drošība Baltijas jūrā”, kurā Latviju pārstāvēja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Ansis Zeltniņš un Kuģošanas drošības departamenta direktora pienākumu izpildītājs Raitis Mūrnieks. Ideja par šādas sanāksmes rīkošanu Polijas kuģošanas drošības speciālistiem bija radusies jau sen, jo Baltijas jūra ir ļoti jutīgs reģions, un, notiekot kādai lielākai kuģu avārijai, kuras rezultātā rastos piesārņojums, varētu ciest faktiski visas valstis.

Seminārā piedalījās visas Baltijas jūras valstis, izņemot Krieviju. Sanāksmes laikā tika izvērtēti galvenie riska faktori, kas jo sevišķi apdraud kuģošanas drošību. Baltijas jūra ir specifiska laika apstākļu ziņā – tie var mainīties ļoti strauji, nereti saulainam laikam pēkšņi seko bieža migla vai sākas negaiss. Bez tam Baltijas jūra ir īpaša ar tai vien raksturīgiem „asiem”, kuģošanai potenciāli bīstamiem vilņiem.

Otrs riska faktors ir kuģošanas satiksmes intensitāte. Vidēji Baltijas jūrā vienlaikus kuģo ap 2000 kuģu, sākot no mazajiem zvejas kuģiem un beidzot ar lielajiem tankkuģiem, kuru skaita un apjoma pieaugumu pēdējos gados ietekmējusi Primorskas ostas darbība Krievijā. Pateicoties AIS sistēmas ieviešanai, ir iespējams sekot kuģu kustībai un tādējādi apzināties faktisko kuģu kustību, lai nākotnē izstrādātu, iespējams, jaunas kuģu kustības zonas. Baltijas jūras vārti ir Dāņu šaurumi. Jau izsenis notiek diskusijas par to, vai loču pakalpojumu izmantošana šajos šaurumos nosakāma par obligātu prasību. Statistikas dati rāda, ka jau tagad 96–98% kuģotāju nemaz nemēģina izbraukt šīs vietas bez loču palīdzības.

„Patiesībā jau visi iespējamie riska faktori kuģošanas drošībai Baltijas jūrā, izņemot laika apstākļus un satiksmes intensitāti, vēl nav apzināti. Līdzšinējie negadījumi Baltijas jūrā salīdzinājumā ar avārijām citos reģionos nav bijuši katastrofāli no vides piesārņojuma viedokļa. Semināra laikā tika stāstīts par kādu avāriju, kad liels tankkuģis ar kravu ceļā no Primorskas uzskrēja sēklim un kuģa korpuss tika bojāts 200 metru garumā. Par laimi, tas bija dubultkorpusa tankkuģis, tādēļ naftas noplūde un vides piesārņojums nenotika, taču, ja būtu noticis, tad jūras ekosistēma tiktu sagrauta. Baltijas jūrā, kas ģeogrāfiskajā



ziņā faktiski ir noslēgta, ūdens apmaiņa notiek aptuveni reizi 30 gados,” skaidroja Raitis Mūrnieks. „Šis seminārs bija tāda kā pirmā bezdelīga, un speciālisti uzskata, ka tamlīdzīgām sanāksmēm vajadzētu kļūt regulārām, lai izveidotos ilgtermiņa sadarbība un turpinātos diskusija par pasākumiem, kas nākotnē veicami, lai garantētu un uzlabotu kuģošanas un vides drošību Baltijas jūrā. Ja šādas kopīgas sanāksmes kuģošanas drošību uzlabotu kaut tikai par vienu procentu, arī tas būtu liels ieguvums.”■

2009. GADA JŪRAS NEGADĪJUMI

2009. gadā Latvijas teritoriālajos ūdeņos un uz Latvijas karoga kuģiem reģistrēti 17 dažāda smaguma jūras negadījumi un incidenti. Viens no negadījumiem – zvejas kuģa „Unora” un divu tā apkalpes locekļu bojā eja, 17. februārī kuģim Baltijas jūrā apgāzoties, reģistrēts kā sevišķi smags, par šo negadījumu Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļas speciālisti veica izmeklēšanu un sagatavoja izmeklēšanas ziņojumu. Četri negadījumi novērtēti kā smagi. 31. augustā Kaboverdes salas Salrejas ostā Latvijas karoga kuģis „Sava Lake”, atpakaļgaitā atejot no piestātnes, saskārās ar grunti. Sadursmes rezultātā tika bojāta kuģa stūres iekārta un kuģis zaudēja jūrasspēju. Izmeklēšana par šo negadījumu vēl turpinās.

5. oktobrī Maršalu salas karoga kuģis „Equator”, kurš bija pietauvots pie piestātnes Liepājas ostā, stipra vēja un viļņošanās iespaidā sāka sisties pret piestātnei. Kuģis zaudēja jūrasspēju, jo bortā tika izsisti vairāki caurumi. 9. oktobrī Nīderlandes karoga kuģis „Coral Carbonic”, tuvojoties piestātnei Skultes ostā, ar pakalgalu uztriecās piestātnes stūrim. Sadursmes rezultātā radās plaša kuģa bortā degvielas tanka rajonā, pa kuru noplūda apmēram 200 litru dīzeldegvielas, kas ostā tika operatīvi savākti. 27. novembrī Polijas kuģis „Romanka” ceļā no Gdaņskas uz Tallinu pie Akmeņraga uzsēdās uz sēkļa netālu no krasta. Apkārtējās vides piesārņojums netika konstatēts, taču kuģi novilkta no sēkļa izdevās tikai 29. novembrī.



Par visiem trim minētajiem negadījumiem izmeklēšanu veic kuģu karogvalstu jūras avāriju izmeklēšanas speciālisti, kuri nepieciešamības gadījumā saņem palīdzību no Latvijas Jūras administrācijas avāriju izmeklētājiem.

Ņemot vērā notikušā negadījuma iespējamo potenciālo bīstamību un saasināto sabiedrības interesi, JA avāriju izmeklētāji sagatavoja izmeklēšanas ziņojumu arī par mazāk smagu negadījumu, kad upju kuģis „Vecrīga” ar pasažieriem atpūtas brauciena laikā ietriecās Akmens tilta balstā. Sadursmes brīdī kuģa kapteinis bija alkohola reibumā. Sadursmē cilvēki necieta, kuģis neguva nopietnus bojājumus un netika konstatēts vides piesārņojums.



Visi pārējie negadījumi uzskaitīti kā mazāk smagi jeb kā incidenti. 1. februārī Liepājas ostā tauvošanas laikā viegli sadūrās zvejas kuģi „Ganguts” un „Nautilus”. 9. februārī Salacgrīvas ostā Gibraltāra karoga kuģis „Reymar”, loča pavadībā izejot no ostas, viegli skāra grunti, kuģis netika bojāts. 18. jūnijā Rīgas ostā degvielas uzpildes laikā peldošais pontons „Draugs”, ko vilka velkonis „Someri”, sadūrās ar Maltas karoga kuģi „Ocean Vita”. Kuģu jūrasspēja netika zaudēta. 2. jūlijā Liepājas ostā velkonis „Aliots”, tauvojot pie piestātnes tankkuģi, saskārās ar pietauvoto Jūras spēku kuģi „Imanta”. 11. septembrī Bilbao ostā Spānijā Latvijas karoga kuģis „Gerda” loča nevērīgas darbības rezultātā sadūrās ar piestātņi. Kuģis guva nenožīmīgus bojājumus.

13. septembrī Menas Salas kuģis „Bet Intruder” Ventspils ostā tauvošanās laikā viegli skāra piestātnes sienu. Kuģis netika bojāts. 30. oktobrī Latvijas kuģis „Grumant” Liepājas ostā, pienākot pie piestātnes – pontona, nenostrādājot atpakaļgaitai, ar priekšgalu skāra grunti. Bojājumi netika konstatēti. 8. novembrī zvejas kuģis „Nautilus”, ienākot Pāvilostas ostā, starp moliem uzsēdās uz sēkļa. Negadījuma vietā ir zems ūdens līmenis un netiek veikti nepieciešamie padziļināšanas darbi. 5. decembrī Kipras karoga kuģis „Emsrunner”, veicot apgriešanās manevru Salacgrīvas ostā, stipras straumes un vēja iespaidā sāka dreifēt perpendikulāri kanālam, kamēr iestrēga starp divām pretim esošām piestātnēm. 20. decembrī Maltas kuģis „Svyatitel Aleksijs”, ar loci ieejot Liepājas ostā, uzsēdās uz sēkļa. Kuģis netika bojāts.

Kā uzvedības normu pārkāpums reģistrēts traģisks negadījums, kas 26. februārī notika Ventspils ostā. Lietuvas karoga zvejas kuģa „Preila” motorists, būdams alkohola reibumā, pa ceļam no pilsētas uz kuģi iekrita ūdenī un gāja bojā.

Neskaitot pēdējo gadījumu, kas nekādi nav uzskatāms par jūras avāriju, 2009. gadā bojā gājuši divi cilvēki – zvejas kuģa „Unora” zvejnieki.■

PABEIGTA „BEVERĪNAS” BOJĀEJAS IZMEKLĒŠANA

Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļas speciālisti ir pabeiguši izmeklēšanu par zvejas kuģa „Beverīna” un sešu tā apkalpes locekļu bojāeju 2008. gada 2. decembrī. Kuģis nogrima netālu no Liepājas ostas.

„Beverīnai” vairākas stundas pirms negadījuma sabojājās galvenais dzinējs, kuģis tika aizvilktis līdz ostas pievārtei, taču radās problēmas ar tā ievilkšanu ostā, jo vēja ātrums pārsniedza 18 m/s. Tomēr netika uzskatīts, ka situācija būtu bīstama, jo neviens, izņemot kuģa apkalpi un īpašnieku, nezināja, ka kuģa kravas tilpne ir piekrauta ar ruļļos satītiem kabeljiem.

Nenostiprinātā un kuģim neatbilstošā krava spēcīgās šūpošanās ietekmē noslidēja uz vienu pusi, kuģis zaudēja stabilitāti, apgāzās un nogrima. Neizdevās izglābt nevienu no apkalpes locekļiem. Vienpadsmit mēnešu laikā pēc avārijas ir izdevies atrast piecu bojā gājušo zvejnieku mirstīgās atliekas.

Izmeklēšanas ziņojumā norādīts, ka par „Beverīnas” bojāejas cēloni uzskatāms nelabvēlīgu apstākļu kopums:

- kuģa galvenā dzinēja apstāšanās;
- ūdens iekļūšana kuģa pakalpiņā, iespējams, arī kuģa kravas tilpnē un vēlāk uz klāja, kas radīja stūres iekārtas bojājumu, kā arī kuģa noturības zudumu, kā rezultātā tas apgāzās;
- zvejas kuģim nepiemērotas kabelju kravas pārvadāšana kuģa kravas tilpnē, neievērojot iekraušanas un pārvadāšanas tehnoloģiju. Vētras laikā kuģim zvalstoties, kuģa tilpnē nenostiprinātās kravas nobīde veicināja kuģa stabilitātes zudumu.

Par „Beverīnas” apkalpes locekļu bojāejas cēloņiem tiek atzīta kuģa kapteiņa nespēja izvērtēt radušos apstākļu bīstamību un pieņemt kardinālu lēmumu ekstremālā situācijā.

Kuģa kapteinis savlaicīgi nedevis briesmu signālu un nepieprasīja apkalpes evakuāciju. Tāpat netika dots rīkojums apkalpes locekļiem atstāt kuģi un pāriet uz glābšanas plostu, kad situācija



bija kļuvusi galēji kritiska. Bez tam, strādājot uz kuģa vētras laikā, apkalpes locekļiem nebija dots rīkojums uzvilkt glābšanas vestes.

„Beverīnas” īpašnieks nesniedza detalizētu informāciju par kuģa tehniskajām problēmām un patieso kravu ne Liepājas ostas Kuģu satiksmes dienestam, ne Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram. Tāpat īpašnieks nepieprasīja apkalpes evakuāciju.

Lai novērstu līdzīgu smagu jūras avāriju iespējamību nākotnē, izmeklēšanas ziņojumā doti ieteikumi:

- Kuģošanas drošības inspekcijai – par nepieciešamību izstrādāt priekšlikumus jūrniecības normatīvo aktu grozījumiem;

- zvejas kuģu īpašniekiem – par nepieciešamību apgādāt apkalpes locekļus ar darbam piemērotām glābšanas vestēm, kā arī nodrošināt kuģa dokumentāciju un atbilstošas tehnoloģijas, ja zvejas kuģis tiek izmantots specifisku, ar zvejniecību nesaistītu kravu pārvadājumiem;

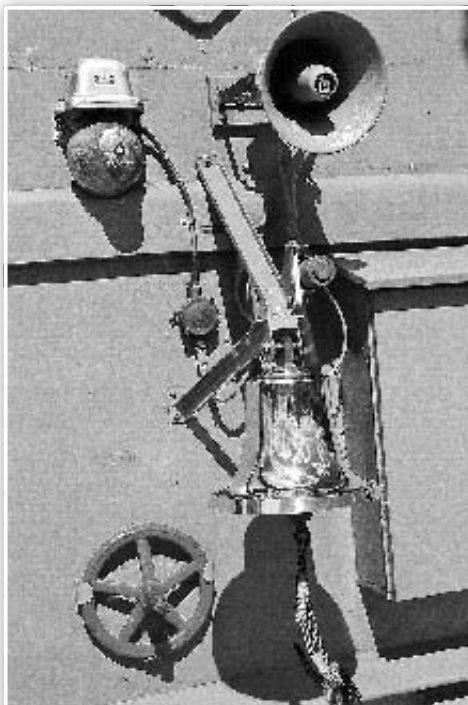
- Liepājas ostas vadībai – par nepieciešamību izanalizēt un izvērtēt operatoru darbību saistībā ar šo negadījumu, kā arī Kuģu satiksmes dienesta sardzes žurnālā nodrošināt maksimāli precīzu notikumu atainojumu saistībā ar negadījumiem, kas notiek ostas akvatorijā;

- Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centram – ņemot vērā Valsts robežsardzes kuģu dislokāciju un to piemērotību meklēšanas un glābšanas operāciju veikšanai vētras laikā, noteikt robežsardzes peldlīdzekļus par primārajiem resursiem glābšanas operācijās, līdzvērtīgi Jūras spēku kuģiem, kā arī apsvērt iespēju NBS Gaisa spēku helikopteru dislokācijas vietas pārcelt tuvāk Latvijas rietumu piekrastes ostām.■

KUGOŠANAS DROŠĪBA: PAR JŪRAS NEGADĪJUMU EFEKTĪVĀKU NOVĒRŠANU

Pēc vienošanās, kas tika panākta pēc izlīguma pagājušā gada decembrī, Eiropas Parlaments, tāpat kā Padome, 2009. gada 11. martā galīgi apstiprināja trešo pasākumu kopumu kuģošanas drošības jomā.

„Es jo īpaši esmu apmierināts ar Parlamenta un Padomes panākto vienošanos, kas liecina par to, ka ievērojami uzlabojusies jūras negadījumu novēršana un pieaugusi visu nozarē iesaistīto darbinieku atbildība,” norādīja Eiropas Komisijas priekšsēdētāja vietnieks A. Tajani. „Šis pasākumu kopums papildina un atjaunina spēkā esošos Eiropas tiesību aktus un sniedz atbildi uz mūsu iedzīvotāju pieaugošo satraukumu,” viņš piebilda.



Tādējādi Eiropas Savienības rīcībā būs pilnīgi atjaunināta sistēma kuģu kontrolei ostās. Šī sistēma ļaus sistemātiskāk un biežāk pārbaudīt tos kuģus, kas ir potenciāli riska avoti. Tā ļaus arī pavisam noteikti aizliegt bīstamākajiem kuģiem ieiet Eiropas ostās. Būs efektīvāki noteikumi, kas reglamentē to iestāžu atzišanu, kuras pilnvarotas dalībvalstu vārdā sertificēt kuģus. Tiks veicināts, ka klasifikācijas uzņēmumi savu darbu veic atbilstoši visstingrākajiem standartiem. Finansiālo sankciju sistēma, no vienas puses, un uzņēmumu kvalitātes kontroles sistēmu sertifikācijas iestāde, no otras, palīdzēs to izdarīt. Tiks uzlaboti instrumenti kuģu satiksmes uzraudzībai

gar Eiropas krastiem. *SafeSeaNet* sistēma turpmāk būs vienīgā platforma dalībvalstu visu elektronisko datu apmaiņai par kuģu satiksmi. Tiks izveidots tālbraucēju kuģu uzraudzības Eiropas centrs. Zvejas kuģi tiks labāk pasargāti no sadursmēm. Tiks garantēti neatkarīgi lēmumi par avarējušu kuģu uzņemšanu patvēruma vietās.

Tiks nodrošināta arī negadījumu izmeklēšanas neatkarība. Ar kopīgu izmeklēšanas metodi un labas datubāzes izveidošanu būs iespējams izmantot gūto pieredzi, lai novērstu turpmākus negadījumus.

Negadījumu novēršana ir arī un galvenokārt kuģa karoga valstu pārvaldes iestāžu uzdevums. Šajās iestādēs jāveic revīzija saskaņā ar Starptautiskās Jūras organizācijas noteikto modeli, un to pārvaldes sistēmas kvalitātei jābūt sertificētai.

Kuģi, kas ienāk Eiropas ostās, ir obligāti apdrošināmi. Šai apdrošināšanai jāsedz ierobežotās atbildības maksimums, tas, kas paredzēts Starptautiskās Jūras organizācijas 1996. gada konvencijā par atbildības ierobežošanu attiecībā uz jūras prasībām (LLMC). Pat ņemot vērā, ka šajā konvencijā šobrīd ietverti tikai 20% no pasaules flotes, visiem kuģiem, kas ienāk mūsu ostās, jāievēro šis noteikums.

Turklāt atbildības un apdrošināšanas sistēma, kas paredzēta IMO starptautiskajā konvencijā (Atēnu Konvencija par pasažieru un viņu bagāžas pārvadājumiem pa jūru), ir iekļauta Eiropas tiesību aktos. Tas nozīmē, ka vēlākais pēc četriem gadiem visiem iedzīvotājiem starptautiskajos ceļojumos tiks nodrošināta pietiekama un vienāda aizsardzība. Šī aizsardzība pakāpeniski tiks attiecināta arī uz vietējiem ceļojumiem.■

KONKURSĀ „ENKURS 2009” UZVAR BAUŠĶENIEKI

Jau trešo gadu notika televīzijas konkurss vidusskolēniem „Enkurs”, 1. vietu tajā izcīnīja Bauskas 1. vidusskolas komanda. Konkursa laikā skolnieki reālos apstākļos jūrnieru treniņu centros un uz kuģiem veic atraktīvus uzdevumus – demonstrē savas prasmes kuģu un laivu vadīšanā, cietušo glābšanā, ugunsgrēku likvidēšanā un citās disciplīnās.

Pateicoties Latvijas Jūras akadēmijas Studentu padomes izrādītajai iniciatīvai un ieguldītajam darbam, 2009. gadā konkursa fināls pirmo reizi notika akadēmijā. Studentu padomē darbojas arī vairāki iepriekšējo gadu „Enkura” dalībnieki, nu jau studenti.

Finālā bija redzams, ka ir divi ļoti pārliciecināmi līderi, kas sīvi cīnās savā starpā par 1. vietu – baušķenieki un Liepājas 1. ģimnāzijas komanda. Iegūstot 33 punktus, baušķeniekiem izdevās piejūras pilsētas komandu apsteigt tikai par vienu punktu, savukārt 3. vietas ieguvēji Ventspils 1. ģimnāzijas skolēni izcīnīja 20 punktus.

„Mēs vēl nezinājām, vai šogad konkurss būs, vai krīzes dēļ tas tiks atcelts, bet puisi jau nāca pie manis un interesējās – viņi gribot un esot gatavi piedalīties. Acīmredzot viņiem ir motivācija. Komandā ir puisi, kas tiešām domā par jūrniercības vai militāro karjeru, bet ir arī tādi, kam vienkārši patīk pats konkurss. Tas ir kaut kas tāds, kas atšķiras no visiem citiem konkursiem un olimpiādēm – tur



ir gan ekstrēmas lietas, iespēja sevi pārbaudīt, ir romantika un piedzīvojumi. Jau no sākuma puišiem teicu: izlemiet, vai mēs gatavosimies tā, lai pašiem ir gandarījums – neatkarīgi no ieņemtās vietas, lai varam teikt, ka esam izdarījuši visu, ko varējām, vai arī braucam uz konkursu kā uz *plezīru*. Nē, viņi gribēja visu pa īstam, pēc maksimālās programmas. Vienojāmies, ka galvenais – jābūt komandai, vienoti jāiet uz mērķi, visiem citam cits jāatbalsta, nevis jāvārās katram savā sulā. Tas arī deva rezultātu,” pēc konkursa pastāstīja Raimonds Žabovs, Bauskas 1. vidusskolas direktors.

„Konkurss „Enkurs” ir ļoti labi organizēts, viss ir pārdomāts, tas ir kvalitatīvs un interesants pasākums. Un galvenā balva – ceļojums – ir ļoti vilinošs mērķis jauniešiem. Bez tam viņi saprot, ka, gatavojoties konkursam, uzzina un iemācās daudz jauna, kas paplašina redzesloku un vēlāk var noderēt. Piemēram, viņi priecājas, ka iemācījušies strādāt ar kuģu signālkarodziņiem, un tagad, ieraugot kuģi ar karodziņiem, saprot, kas tiek ziņots,” atzina Liepājas 1. ģimnāzijas skolotāja Signe Berga.

Konkursa uzvarētāji – pirmo triju vietu ieguvēji katru gadu balvā saņem ceļojumu ar kādu no Latvijas karoga kuģiem, ko nodrošina AS „Tallink Latvija”. Brauciena laikā jaunieši tiek iepazīstināti ar apkārtējās dabas darbu, ar norisēm uz kuģa komandtiltiņa, mašīntelpā, iekārtu kontroles telpā un citur.

Konkursa galvenais mērķis ir ieinteresēt vidusskolniekus par iespēju apgūt jūras virsnieka profesiju, kā arī piesaistīt sabiedrības uzmanību faktam,



ka kvalificētu jūras virsnieku trūkst ne tikai Latvijā, bet visā pasaulē, ka tā ir perspektīva un augsti atalgota profesija. Arī ekonomiskās krīzes apstākļos jūras virsniekiem nav jāraizējas par bezdarbu: saskaņā ar Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) datiem, pasaulē ir vismaz 40 000 brīvu jūras virsnieku darba vietu, turklāt joprojām tiek būvēti jauni, aizvien lielāki kuģi, līdz ar to tuvākajos gados brīvo darba vietu skaits varētu divkāršoties.

Konkursu rīko Latvijas Jūras administrācija, sadarbojoties ar Latvijas Jūrnieceības savienību, Latvijas Jūras akadēmiju, jūrnieceku treniņu centriem „LAPA” un „Novikontas”, Jūras Spēkiem, Krasta apsardzes dienestu, Kuģu īpašnieku asociāciju, Tirdzniecības flotes jūrnieceku arodbiedrību, Rīgas, Liepājas un Ventspils ostām, Latvijas kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociāciju, „Latvijas kuģniecību” un citām jūrnieceības iestādēm un organizācijām.■

„ENKURS” KLŪST PAR TRADĪCIJU

Tiekoties Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Jūrnieceības savienības un citu ieinteresēto organizāciju vadītājiem, ir pieņemts lēmums arī 2010. gadā rīkot konkursu vidusskolēniem „Enkurs”. Tas notiks jau ceturto reizi.

Konkurss tiek organizēts, lai iepazīstinātu vidusskolēnus ar jūras virsnieka specialitāti un mudinātu viņus apgūt šo profesiju, kā arī celt profesijas prestižu sabiedrības acīs.

Neraugoties uz ekonomisko krīzi, pasaulē joprojām ir asi izjūtams profesionālu jūras virsnieku trūkums. Tiek būvēti jauni, arvien lielāki kuģi, un šis process kļūst vēl aktīvāks, atkopjoties pasaules ekonomikā.

Apzinoties šo nozares problēmu, konkursa rīkošanā iesaistījušās un to atbalsta dažādas gan valsts, gan nevalstiskās jūrnieceības organizācijas – Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieceku arodbiedrība, Latvijas Jūras akadēmija, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija, Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, lielās ostas, AS „Tallink Latvija” un citas kuģu īpašnieku kompānijas, kā arī citas struktūras. Ievērojamu darbu konkursa organizēšanā ir ieguldījuši jūrnieceku treniņu centri „Novikontas” un „LAPA”.

„Novikontas” ar savu materiāli tehnisko bāzi un saviem speciālistiem jaunā projekta realizēšanā iesaistījās jau pirmajā gadā, un arī turpmāk katru gadu šeit notikušas konkursa atlases kārtas. „LAPA” konkursantus šogad uzņems trešo reizi.

Kāda ir motivācija nozares komersantiem bez atlīdzības iesaistīties šajā sadarbībā?

Treniņu centra „Novikontas” direktora vietnieks Dmitrijs Semjonovs:

„Ja stādi koku, tad ir svarīgi zināt, kāpēc to dari – vai tādēļ, lai koks sargātu tevi no dedziņošanas saules, vai lai aizsegtu no vēja, vai nestu



garšīgus augļus, vai priecētu tavu skatienu. Iestādot koku, tavs darbs jau nebeidzas, patiesībā tad tikai sākas pats svarīgākais posms. Ir muļķīgi stādīt koku bez jebkāda pamatojuma, tad arī par to rūpēties nav interesanti. Tāda, lūk, analogija ar koku un „Enkuru”. Koks, ko sauc par „Enkuru”, tika iestādīts, lai Latvijā neizzustu jūrnieki. „Novikontas” ir par šo ideju ar abām rokām, tādēļ arī atbalstīja Latvijas Jūras akadēmijas iniciatīvu.

Pirmajā gadā „Novikontas” bija pirmais zariņš uz mazā kociņa „Enkurs”. Tagad jau uz augošā stumbra ir daudz zaru, un tie visi ir pietiekami spēcīgi. Četrgadīgais „Enkurs” jau ir stiprs, bet tam vēl ilgi jāaug līdz pilnīgai attīstībai, tādēļ nekādā gadījumā nedrīkst nolauzt jau izaugušos zarus. Ja esi sācis rūpēties par mazu kociņu un kļuvis par vienu tā zaru, tad goda lieta ir novest iesākto līdz galam – līdz tam, lai koks varētu sākt realizēt to ideju, ar kādu tas tika stādīts. Mēs esam par jūras Latviju!”

Treniņu centra „LAPA” direktors Aleksandrs Nadežņikovs:

„Pirmkārt, mēs esam ne tikai treniņu centrs, bet arī apkalpju komplektēšanas kompānija, mēs esam ieinteresēti, lai jūrnieku pulks Latvijā ne tikai pastāvētu, bet arī pieaugtu! Jūrnieki diemžēl kļūst vecāki, aiziet pensijā – ir jādodomā par to, kas nāks viņu vietā. Tādēļ ir svarīgi popularizēt mūsu nozari un aicināt jauniešus mācīties par jūras virsniekiem.

Otrkārt, kā treniņu centram mums būs vairāk darba, ja Latvijā būs vairāk jūrnieku.

Un, treškārt, piedalīšanās konkursā ceļ mūsu prestižu, cilvēki uzzina par mums, tā ir publicitāte un popularitāte.”■

DAŽI NO JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS „PIONIERIEM”

ARMANDS ANDERSONS (*kuģošanas drošības inspektors Ventspilī*):

„1994. gadā – tā jau faktiski bija tikai nosaukuma maiņa, īstās lielās pārmaiņas nāca vēlāk, kad sākās sadalīšana. Nav jau noslēpums – tas bija Lemberga pirksts, viņam vajadzēja, lai ostas paliktu pašvaldību pārziņā, un tā Jūras administrācija tika atstāta plīka. No sākuma nebija Kuģošanas drošības dienesta, mēs bijām Ugunsdrošības dienests. Tad nāca Gunārs Šteinerts un taisīja visu



no jauna. Viņš rīkoja konkursu, tur vajadzēja likt eksāmenu, lai redzētu, kurš strādās Kuģošanas drošības dienestā, kurš paliks pie ostas. Mēs Ventspilī palikām divi, mums atstāja kabinetu, mašīnu, un mēs bijām no ostas neatkarīgi. Tāda tā struktūra. Ostas valsts kontroli veicām jau ilgi pirms tam, kad Latvija pievienojās Parīzes memorandam. Bija ārvalstu kapteiņi, kuri mūs un mūsu aktus vienkārši neņēma par pilnu. Iestājāmies Memorandā – pārbaudēs jau patiesībā nekas nemainījās, mainījās dokumentos. Brauca mums pārbaudītāji no Parīzes memoranda valstīm, mums nekādus aizrādījumus neiztei-

ca, sacīja pat, lai mēs par daudz nepārcenšoties. Es gan nezinu, ko pēc tam Rīgā viņi runāja. Bija gadījums pēc „Prestige” avārijas – tas kuģis bija lādēts Ventspils ostas reidā, mums tas nebija jāpārbauda, taču tik un tā bija visādi pārmetumi. Drīz pēc tam ienāca Ventspilī līdzīgs kuģis „Geroj Sevastopoļa”, tam bija tāda pati krava kā „Prestige” un tāds pats maršruts paredzēts. Spāņi pateica, ka nelaidīs tādu kuģi pa to pašu maršrutu, mums tika dots rīkojums veikt pārbaudi un atrast iemeslu, lai kuģi aizturētu. Mēs pārbaudījām, bet nebija iemesla kuģi aizturēt. Spiediens bija no abām pusēm – gan no Eiropas, gan no Krievijas. Tad tika atsūtīta liela ekspertu grupa no Parīzes memoranda valstīm, viņiem vajadzēja atrast, ko mēs esam palaiduši garām, lai kuģi tomēr aizturētu. Es atceros – spānis pat nogūlās uz klāja, lai atrastu kādu ieliekumu. Taču neatrada neko un bija spiesti atzīt, ka kuģis tiešām ir pārbaudīts pareizi un nav iemesla aizturēšanai.”

ALEKSANDRS ŽUKOVS (*vecākais kuģu kontroles inspektors Liepājā*):

„Pirms neatkarības strādāju zvejnieku kolhozā „Boļševiks”, sākās neatkarība, „Boļševika” vietā nodibināja „Kursu”, un mani ievēlēja par valdes priekšsēdētāju, taču es drīz vien sapratu, ka gribu tomēr tuvāk pie jūras. Tā arī atnācu uz administrāciju – tolaik skaitījāmajies Ugunsdzēsības dienestā. Mūs sūtīja uz Rīgu mācīties, tur pasniedzēji saka – ir tā, mēs sakām – bet pie mums Liepājā ir šitā! Iegājām kopā pirtī, pēc tam vairs domstarpību nebija. Kad Ugunsdzēsības dienests tika likvidēts, es nonācu Kuģošanas drošības dienestā. Bija interesanti, mūs mācīja zviedri, dāņi, vācieši. 1997. gadā mani aizsūtīja praksē uz Stokholmu. Tur kopā ar viņu inspektoriem pārbaudījām kuģi. Mašīntelpā viss netīrs, apkalpe laivu nolaiž 38 minūtes. Es saku – jātur ciet! Zviedrs atbild – paliec mierīgs, tu esi mācekļi! Tad atkal kādu citu kuģi pārbaudījām, taisījām *Black out* testu. Zviedrs saka – neder, jātaisa vēl. Es prasu – kādēļ neder? SOLAS konvencijā tādā un tādā punktā taču sacīts tā un tā! Zviedrs palika sarkans... Pēc vairākiem gadiem Liepājā pārbaudījām kādu zviedru tankkuģi, iznāca mums domstarpība vienā punktā, kapteinis zvana uz savu administrāciju, ilgi runā, tad pasauc mani pie telefona. Tur otrā galā saka – mister Žukov, mēs jūs atceramies, bet SOLAS konvencijas tādā un tādā punktā ir sacīts tā un tā! Tā man bija mācība – ja neesi pilnīgi pārliecināts un nevari dokumentāri pierādīt, tad labāk ieturi pauzi un pastāvi klusu! Tāpēc man arī ir tāds milzīgs diplomāts, ko es vienmēr uz pārbaudēm ņemu līdzi. Daži brīnās – ko tu tur nes? Bet tur man ir visas konvencijas iekšā! Mēs esam ne jau tāpēc, lai mocītu apkalpi, bet lai palīdzētu kapteinim kuģi ekspluatēt. Piesieties jau var arī pie staba. Taču jāsaprot, cik mūsu darbs ir atbildīgs. Ja kuģis tiek nepamatoti aizturēts un ja viņi pēc tam iesūdz mūsu valsti tiesā? Latvijai jāatlīdzina, ko ta no manis var paņemt! Bija viens norvēģu kuģis, es uzrakstīju piezīmi, bet norvēģu administrācija pēc tam sūdzas mūsu administrācijai – tur Liepājā kaut kāds večuks visu sagroza! Ienāk tas kuģis nākamo reizi mūsu ostā, es uzkāpju un apskatos – tas trūkums joprojām nav novērsts! Nofotografēju un aizsūtīju uz norvēģu administrāciju. Tā arī līdz šai dienai neesmu atbildi saņēmis!”





OĻĢERTS SAKSS (*vecākais kuģu kontroles inspektors*):

„Es sāku strādāt Kuģu reģistrā, tas atradās Šķūņu ielā, pašā augšējā stāvā. No Šķūņu ielas uz Trijādības ielu pārvācāmies tikai ap 1997. gadu. Tad te jau administrācijai bija vairāk telpu, Zeiliņš no ceturtā stāva pārvācās uz leju, uz otro stāvu. Ceturtā stāvā palika brīvi kabineti, un te mēs ievācāmies. Es iesēdos Zeiliņa vietā! Taču pašā sākumā bija svarīgi sagatavot dokumentāciju, veidlapas, faktiski jau vajadzēja visu veidot no jauna. Sākām no krievu reģistra pārņemt zvejas kuģus. Izstrādājām dokumen-

tu numerācijas sistēmu, kas ir spēkā vēl šodien. Sākotnēji Tehniskā inspekcija bija pie Kuģu reģistra, vēlāk notika dažādas strukturālas izmaiņas, beigās inspekcija nonāca pie Kuģošanas drošības dienesta. Kad sākām pārbaudīt kuģus, nebija pašiem savu noteikumu, dabūjām nopirkt atļauju, lai lietotu krievu reģistra noteikumus – bez tiesībām piešķirt klasi.

Divtūkstošo gadu sākumā Latvijā tika būvēti pirmie jaunie zvejas kuģi. Mēs uzraudzījām būvniecību – tā bija pavisam jauna pieredze. Mums tas bija papildu darbs, klāt pie citiem tiešajiem pienākumiem. Kad somi sāka būvēt mūsu hidrogrāfijas kuģi „Kristiāns Dāls”, mēs izstrādājām prasības projektam. Braucām arī kuģi pieņemt, ar to arī gājām uz Rīgu.”



ALBERTS EVERTOVSKIS (*vecākais kuģu kontroles inspektors*):

„Es biju zvejnieku kolhozā „Uzvara” atbildīgais par floti. Sākās pārmaiņas, zviedri šeit dibināja aģentu sabiedrību un piedāvāja man tajā būt par direktoru, es biju gan direktors, gan aģents – viss vienā! Tad Zeiliņš uzaicināja mani pie sevis. Vajadzēja sagatavot dokumentu paraugus, mēs vācām dažādu valstu veidlapas, pētījām, likām kopā, daudz strīdējāmies. Bija jau interesanti sākt visu no

jauna. Aizbraucam uz Ventspili pārbaudīt kuģi, īpašnieks prasa – kur ir jūsu noteikumi? Nu, mums ir starptautiskie noteikumi! Nu, bet kur ir jūsu noteikumi – kā tad jūs pārbaudīsiet? Sākās datoru laiks, mums no sākuma bija viens vai divi. Mēs jau visi ar datoriem bijām uz „jūs”, tad atnāca Ģirts Sarja, viņš gan bija uz „tu”. Tā viņš mums visu laiku tāds pa priekšu gājējs!

Zeiliņš jau mazāk sadarbojās ar ārvalstīm, atnāca Zeltiņš, tad jau viss pagriezās uz rietumiem. Taču kuģu pārbaudes būtiski nemainījās. Pats galvenais palika – kuģošanas drošība augstāk par visu!”

ALFONS SPŪLIS *(kuģu kontroles inspektors):*

„Neatkarības sākumā es biju Krievijas Upju kuģu reģistra pārstāvis Latvijā. 1991. gadā Upju kuģniecības priekšnieks mani izsauca pie sevis un paziņoja – mēs nolēmām, ka tu esi pats piemērotākais, jo tu zini latviešu valodu! Tolaik tādu upju kuģu Latvijā bija daudz – 50 vai 60. 1992. gadā tie tika pievienoti Latvijas Kuģu reģistram, un tad Šmulāns mani aicināja pie sevis. Latvijas Kuģu reģistrā sākām ar upju kuģiem un ostas floti, pēc tam mums nodeva zvejas kuģus un drīz vien arī mazos kuģošanas līdzekļus, arī zvejas laivas. Zvejnieki laivas gribēja pierēģistrēt jau ziemā, bet mēs nevarējām izdot licenci, ja nav veikta laivas tehniskā apskate. Kāda tur apskate, ja laivas ieputinātas sniegā! Mēs bridām pa piekrasti, pa kupenām, meklējām laivu, lai vismaz konstatētu, ka tā tur tiešām ir! Mēs jau bijām administrācijas struktūrvienība, taču tāda stipri patstāvīga – dzīvojām savā Šķūņu ielā, ar skatu uz Doma laukumu, un priekšnieki pie mums reti brauca, jo ar mašīnu piebraukt tur nevarēja un arī pietiek bija sarežģīti!” ■



LATVIJAS JŪRNIEKIEM JĀBŪT AUGSTI KVALIFICĒTIEM

Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš: „No savas puses varu teikt, labi, ka ir sakārtota nodokļu sistēma. Tas gan nenodrošinās milzīgu kuģu pieplūdumu zem Latvijas karoga, bet būs sakārtota biznesa vide tiem uzņēmējiem, kuri Latvijā dzīvo, strādā un iegulda savus līdzekļus kuģniecības attīstībā. Irbes jūras šauruma kuģu ceļu izmaiņu ieviešana, lai Rīgas brīvastai būtu lielākas iespējas kravu piesaistei un tālākai attīstībai, bija viens no 2009. gada nozīmīgākajiem darbiem. Jūras administrācija ļoti nopietni gatavojas Starptautiskās Jūras organizācijas (IMO) auditam. Kādēļ audits Latvijai vajadzīgs? Tā ir iespēja pārliecināties, vai starptautiskās prasības ir pareizi izprastas, ieviestas un tiek pildītas. Lai gan IMO audits ir brīvprātīgs pasākums, patiesībā to vajadzētu uzskatīt par brīvprātīgi obligātu, jo no audita rezultātiem lielā mērā ir atkarīgas tās prasības, kas nākotnē tiks izvirzītas karoga valsts kuģiem. Ja neveiktu auditu, tad nākotnē Latvijas kuģu īpašniekiem varētu rasties papildu problēmas, savukārt pozitīvs audita rezultāts nodrošinās labvēlīgu pārbaudes režīmu mūsu kuģiem ārvalstu ostās. 2009. gadā tika pabeigta JA elektroniskās informācijas sistēmas ieviešana. Kad valstī pilnībā būs sakārtots arī elektroniskā paraksta jautājums, tas kuģu īpašniekiem un jūrniekiem nodrošinās iespēju elektroniskā veidā aizpildīt dažādas veidlapas, iesniegumus un citu dokumentāciju.”

ANSIS ZELTIŅŠ MAINA DARBA VIETU

Jaunā SIA „LSC Shipmanagement” valdes priekšsēdētāja Anša Zeltiņa līdzšinējā profesionālā darbība ir bijusi cieši saistīta ar jūrniecības jomu – pēdējos deviņus gadus viņš ir vadījis Latvijas Jūras administrāciju, aktīvi piedaloties tādu nozarei vitāli svarīgu projektu izstrādē kā Eiropas Savienības un starptautiskās jūrniecības likumdošanas ieviešana Latvijā, kā arī citu, ne mazāk būtisku programmu izveidē. Līdztekus tiešajiem darba uzdevumiem Ansis Zeltiņš daudzu gadu garumā aktīvi pārstāvējis Latvijas intereses starptautiski pazīstamās un respektablās jūrniecības organizācijās un pilda valdes locekļa pienākumus Eiropas Jūras drošības aģentūrā (EMSA).

Ņemot vērā SIA „LSC Shipmanagement” ilgtermiņa darbības mērķus, kas paredz būtiski intensificēt uzņēmuma darbu ārējo klientu apzināšanā un piesaistē, piedāvājot kvalitatīvus kuģu tehniskā menedžmenta un kuģu apkalpju komplektēšanas pakalpojumus ne vien akciju sabiedrībai „Latvijas kuģniecība”,

bet arī citiem kuģu īpašniekiem, Anša Zeltiņa jūrnieceības pieredze un plašie starptautiskie biznesa kontakti nenoliedzami sekmēs sabiedrībai izvirzīto mērķu sasniegšanu.

– Cilvēkam nemaz nav tik viegli pieņemt svarīgus lēmumus. Ja to darīt nemudina *no augšas*, tad lēmums tiek vai nu ilgi apdomāts, vai pieņemts impulsīvi.

– Tam, ka atstāju darbu Jūras administrācijā, nav nekāda sakara ar politiku vai politiskā virziena maiņu Satiksmes ministrijā. Tā īsti pats sev nemaz nevaru atbildēt, vai tam vispār ar kaut ko bija sakars. Tas bija spontāns lēmums. Tomēr teikt, ka pilnīgi spontāns, arī nevaru. Jau pirms gadiem pieciem radās doma, ka pienācis laiks dzīvē kaut ko mainīt. Tā kā Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāju ievēl uz trim gadiem, pirms 2006. gada vēlēšanām nolēmu atstāt šo darbavietu. Divi termiņi bija nostrādāti. Pietiek! Tomēr apstākļi iegrozījās savādāk, jo tolaik administrāciju gaidīja dažādas pārmaiņas, arī iesāktie darbi vēl nebija pabeigti. Tā arī toreiz nekur neaizgāju. Kā saka, gribēju kā labāk, bet sanāca kā vienmēr...

Nākamais valdes priekšsēdētāja termiņš beidzās 2009. gada maijā, un es atkal nolēmu, ka tagad nu gan iešu prom. Piedevām valsts uzņēmumos sākās visas jau zināmās strukturālās pārmaiņas, kas tā vai citādi skāra arī administrāciju, un visā šajā lielajā *putras katlā* es vairs negribēju vārtīties, tieši tāpat kā sadzīvot ar nenormālu stresu. Tolaik pat vēl nebiju izlēmis, ko tālāk iesāks. Par savu lēmumu jau laikus brīdināju Satiksmes ministrijas amatpersonas. Mans krēsls palika tukšs, bet krēslī tukši ilgi nemēdz būt. Ministrijā sākās dažādas politiskās šūpošanās un amata kandidāta meklēšana.

Tieši tolaik mani uzrunāja „Latvijas kuģniecība”, un es pieņēmu priekšlikumu kļūt par SIA „LSC Shipmanagement” direktoru. Kāpēc ne? Nolēmu pamēģināt.

– Vai administrācijas kolektīvs bija sagatavots šādai priekšnieka rīcībai?

– Laikam jau ne. Tas viņiem nāca negaidīti, un par to es visiem vēlos atvainoties. Gribēju sakārtot lietas, laikus brīdināt kolēģus, bet tad sākās jau pieminētās pārmaiņas valsts pārvaldē, kas visu stipri sarežģīja un samudžināja. Un atkal jāsaka: sanāca tā, kā sanāca...

Uzziņai

Akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” paziņojums. Akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” meitas sabiedrības SIA „LSC Shipmanagement” valdē notikušas izmaiņas, par sabiedrības valdes priekšsēdētāju kļuvis jūrnieceības jomas profesionālis Ansis Zeltiņš. Līdzšinējais valdes priekšsēdētājs Vladimirs Čumačenko sabiedrībā turpinās pildīt valdes locekļa pienākumus. Vienlaikus SIA „LSC Shipmanagement” valdes locekļa amatu atstājis Raivis Veckāgans, kurš turpina pildīt akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” valdes locekļa un viceprezidenta, kā arī akciju sabiedrības „Preses nams” padomes priekšsēdētāja pienākumus. Tādējādi atbilstoši sabiedrības valdes reglamentam un statūtiem SIA „LSC Shipmanagement” valdes skaitliskais sastāvs paliks nemainīgs un darbu tajā veiks trīs augsti kvalificēti savas jomas speciālisti.

– Par ko bija vislielākais gandarījums, aizejot no administrācijas?

– Par kolektīvu. Viennozīmīgi. Tiešām bija izveidots labs kolektīvs. Nekad, protams, nav tik labi, ka nevar būt vēl labāk, bet, nu ja... Kolektīvs tiešām ir labs. Mēs gājām līdzī laimam. Nevar teikt, ka pirms manis administrācijā bija slikti, bet jebkura organizācija vai privāts kantors var pastāvēt tikai tad, ja spēj mainīties līdzī laimam. Ja tā padomā, šķiet, ka tad, kad atnācu uz Jūras administrāciju, bija pienācis lūzums brīdis un pārmaiņu laiks. Un mēs mainījāmies. Ikvienam darbiniekam, mani ieskaitot, bija jāspēj pieņemt jauno, jāvēlas profesionāli pilnveidoties un cilvēciski augt.

– Vai tagad, jau no malas skatoties, liekas, ka administrācijas sistēmu varēja veidot savādāk, varbūt mobilāk vai vēl kā citādi?

– Ja par administrāciju, tad es gan domāju, ka tā ir izveidota kompakta un darbojas kā labs mehānisms. Nav pamata uzskatīt, ka personāls ir mākslīgi uzpūsts un to varētu, teiksim, uz pusi samazināt. Pat salīdzinot ar Eiropas attīstītāko valstu līdzīgām struktūrām, kā arī ar Lietuvas vai Igaunijas jūras administrācijām, droši varu teikt, ka Latvijas Jūras administrācijas sistēma ir daudz kompaktāk strukturēta. Un arī tas ir liels sasniegums. Administrācijai deleģētās valsts funkcijas tiek pildītas profesionāli, jo šeit nenoliedzami strādā profesionāļu komanda. Protams, vienmēr jāatceras, ka nekas nav tik labs, lai nevarētu būt vēl labāks, ko administrācijas kolektīvam arī novēlu.

– Ko augsta ranga amatpersonai nozīmē no valsts darba pāriet uz privāto biznesu?

– Nenotika nekas tāds, kas mani šokētu. Tāds pats administratīvais darbs, tikai mazākā kolektīvā un salīdzinoši šaurākā jomā. Tā kā šis ir privāts bizness, tad galvenais uzdevums, protams, ir pelnīt. Nemitīgi jānodarbojas ar finanšu jautājumiem, un tieši tam tiek pakārtotas visas citas lietas. Salīdzinājumā Latvijas Jūras administrācijas direktoram ir jāpilda daudz dažādu funkciju, un viena no tām ir arī papīra birokrātija. Ja administrācijā katru dienu bija jāizskata kaudzēm vēstuļu, tad te varbūt kādas divas mēnesi. Esmu priecīgs, ka arī šis darbs man ir saistīts ar jūrnieceību, tāda sirdij tuva tēma.

– Kā administrācijas direktoram ne tikai nācās būt klāt, bet arī pārstāvēt šo organizāciju visdažādākajos jūrnieceības pasākumos: akadēmijas izlaidumā, Jūrnieceības savienības kopsapulcē, jūrnieku piemiņas pasākumā Ainažos, citos notikumos kā oficiālai amatpersonai uzrunāt jūrnieceības ļaudis. Ko tagad?

– Ja es nejestu vajadzību piedalīties jūrnieceības dzīvē, tad to nebūtu darījis arī kā administrācijas direktors, jo vienmēr jau var atrast kādu, ko aizstāt uz to vai citu pasākumu. Attieksmē pret jūrnieceības lietām nekas nav mainījies, un tas nav atkarīgs no krēslā, kurā sēžu, bet gan no tā, kas ir manā sirdī. Ja godīgi, laimam man tomēr pietrūkst cilvēkos būšanas. Protams, administrācijas laikā bija iespēja, ja tā var teikt, iepeldēt starptautiskajos ūdeņos, piedalīties

starptautisku organizāciju darbā, tikties ar ārzemju kolēģiem, apspriest globālus jautājumus. Tas bija cits vēriens. Tagad vairāk jādoma, kā globālā krīze ietekmē kuģošanas biznesu, kura dalībnieki esam arī mēs. Daudz nopietnāk nekā līdz šim tiek skaitīta un tērēta nauda, daudz nopietnāk tiek izsvērts, kur un cik tērēt, un tas iespaido arī dažādas sabiedriskās aktivitātes. Bet no jūrniecības sabiedrības pazust gan negrasos.

– Ja jau par krīzi, tad kā tā skārusi LSC biznesu?

– Apzīmējums „krīze” mazliet jau sāk *piegriezties*, jo ir ērti visu, kas notiek vai nenotiek, palikt zem tā. Tomēr daudzi speciālisti atzīst, ka sarežģītas ekonomiskās situācijas dod daudz jaunu iespēju un ļauj uz ierastām situācijām paskatīties no citas puses. Līdz šim LSC funkcijās ietilpa „Latvijas kuģniecības” kuģu tehniskais menedžments, kā arī apkalpju komplektēšana un speciālistu apmācība tikai šīs kompānijas vajadzībām. Krīzes apstākļos arī kuģošanas biznesam pasaulē neklājas viegli, visas kuģošanas kompānijas ļoti nopietni rēķina savus tēriņus, taupa naudu un seko tam, cik un par kādiem pakalpojumiem var ietaupīt. Lielajām menedžmenta kompānijām ir sarežģītāk optimizēt pakalpojumu izmaksas, tās nespēj būt tik elastīgas savos piedāvājumos, kādi varam būt mēs. Tieši tas mums paver iespēju ar konkurētspējīgām pakalpojumu cenām iespraukties šajā tirgus nišā. Sapratām, ka savus pakalpojumus spējam piedāvāt ne tikai „Latvijas kuģniecībai”, bet arī citām kuģošanas kompānijām pasaulē. Iespējas ir, un ceru, ka mēs pratisim tās izmantot.

– Kā izdodas nokomplektēt apkalpes LK kuģiem? No jūrniekiem ir nācies dzirdēt dažādus viedokļus: vieni uzskata, ka LK nav ko meklēt, citi domā, ka LK ir stabils un uzticams darba devējs.

– Ik gadus jūrnieki Latvijai ienes aptuveni pusmiljardu dolāru. Tās ir jūrnieku algas, ko viņi tērē Latvijā. Jūrnieki ir arī Latvijas eksporta prece, taču viņus nevar salīdzināt ar viesstrādniekiem, kuri gan strādā, gan dzīvo, gan nopelnīto naudu tērē svešā valstī. Kamēr Latvijas ekonomika pārcieš smagu krīzi, jūrā gājēju skaits pieaug. Ja vēl nesen cilvēki, tas attiecas galvenokārt uz ierindas sastāvu, bēga krastā un pelnīja naudu celtniecībā vai citās naudīgās nozarēs, tad tagad



Ansis Zeltniņš par Latvijas Jūras administrācijas direktoru strādāja no 2000. gada maija līdz 2009. gada 30. jūnijam.

visi, kam ir kaut kāda jūrniecības kvalifikācija, vēlas atgriezties jūrā. Apmēram deviņdesmit procenti no Latvijas jūrniekiem ir nākuši no „Latvijas kuģniecības”. Pati kuģniecība ir gājusi cauri dažādiem, un ne jau viegliem procesiem: privatizācijai, akcionāru kašķiem, bet jūrniekus tas viss neinteresē, viņi vēlas būt pārliecināti, ka kompānija ir stabila, ka noteikumi ir saprotami un nākotne skaidra. Ne jau viss, ko jūrnieki saka par darba devēju, ir taisnība, bet objektīva kritika ir jāuztver nopietni un jāanalizē, kur slēpjas problēma. Es kritiskās piezīmes uztveru ļoti nopietni, cenšos saprast, kā labāk rīkoties, lai turpmāk līdzīgas situācijas nerastos, daru visu, kas no manis ir atkarīgs, lai pakalpojums kļūtu arvien pievilcīgāks. Savulaik, kad Latvijas jūrniekiem tika atvērts ārzemju darba tirgus, daudzi jūrnieki aizgāja strādāt uz ārvalstu kompāniju kuģiem, jo tur bija daudz konkurētspējīgāks atalgojums. Nu situācija ir ievērojami mainījusies, droši varu teikt, ka arī „Latvijas kuģniecība” tagad maksā labas algas. Bet alga ir tikai viens no priekšnosacījumiem, lai jūrnieks ar savu darbu būtu apmierināts. Jābūt sakārtotai videi, kurā cilvēks strādā un pavada brīvo laiku, svarīgi, ar kādiem kolēģiem kopā jāstrādā un, protams, ar kādiem kuģiem jākuģo. Vēl tikai nedaudz veco kuģu jāsgriež lūžņos, un tad varēsim teikt, ka LK kuģu vidējais vecums nepārsniedz desmit gadus. Šķiet, ka tas varētu būt visai pievilcīgi.

– Labi! Būs moderni kuģi, labi darba apstākļi un pieklājīgas algas, bet vai būs, kas strādā uz kuģiem, jo statistika taču nepārtraukti brīdina, ka pasaules flotei trūkst jūrnieku.

– Manipulēšana ar skaitļiem ir tikai tukša gvelšana. Kad strādāju administrācijā, populāri bija divi pastāsti: viens par to, ka jūrniekiem nedraud bezdarbs, un otrs – cik tūkstošu jūrnieku pietrūkst darba tirgū. Bet tas ir teorētisks jūrnieku deficīts, neviens kuģis taču vēl nav palicis krastā tikai tāpēc, ka nav, kas uz tā strādātu. Statistika tiek veidota, kaut ko summējot, dalot un pārbīdot. Tiek aplūkoti Eiropas reģioni, jūrnieku vecuma grupas, kuģu skaits, to vecums, vēl nezin kas, un finālā izpeld kaut kādi skaitļi, kuriem neviens skaidrojumu un pamatojumu īsti nezina. Cik jūrnieku reāli trūkst un cik daudz pietrūks pēc n-tiem gadiem, ir diskutējams jautājums, jo neviens neko precīzi pateikt nevar. Pagaidām mums ar apkalpju komplektēšanu problēmu nav un arī tuvākajā laikā nebūs. Reizēm, protams, gadās, ka darbam kādā noteiktā amatā uz noteikta kuģa speciālists ir īpaši jāpameklē, bet tas ir tikai normāli, tas nevar būt pamats uztraukumam un pārliecībai, ka jūrnieku darba tirgus pietuvojies kritiskajai robežai. Tas, ka jūrnieku skaits Latvijā samazinās un arī nākamajos gados šis process turpināsies, ir objektīvi, jo liela daļa jūrnieku, kuri izglītību ieguva tā sauktajos *krievu laikos*, absolvējot visdažādākās PSRS jūrniecības mācību iestādes, tagad jau ir sasnieguši pensijas vecumu un no flotes aiziet. Savukārt Latvijas jūrniecības mācību iestādes Rīgā un Liepājā, pat ja ik gadus dubultotu absolventu skaitu, nevarētu sagatavot tik daudz jūrnieku, lai kopējo jūrnieku skaitu Latvijā noturētu iepriekšējā līmenī. Ierindas jūrnieki veido aptuveni pusi

no kuģa apkalpes, un, ja ar jūras virsniekiem mums problēmām nevajadzētu rasties, tad ar ierindas jūrniekiem gan, jo, paaugstinoties dzīves līmenim un palielinoties iespējām labi nopelnīt krastā, jūrā strādājošo skaits nenovēršami samazināsies. Tas jau ir noticis attīstītajās Eiropas valstīs, kur ierindas jūrniekus nākas meklēt trešajās pasaules valstīs. Pienāks laiks, kad arī mēs būsīm spiesti to darīt. Pagaidām „Latvijas kuģniecībā” apkalpes ar nelieliem izņēmumiem tiek komplektētas no Latvijas pilsoņiem un iedzīvotājiem.

– Vai jaunie speciālisti, kas mācās Latvijas Jūras akadēmijā, var būt droši par savām karjeras iespējām uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem?

– Protams, jo, kā jau teicu, „Latvijas kuģniecībā” jau pašlaik ir jūtama virsnieku novecošanās, un mums savlaicīgi jādomā, ko liksim veco jūrnieku vietā, ikvienai salīdzinoši lielai kuģošanas kompānijai ir jāplāno iekšējais izaugsmes process, citādi var rasties situācija, ka kuģošanas kompānija kļūst atkarīga no ārvalstu speciālistiem.

– Tas nozīmē, ka „Latvijas kuģniecībai” pietiekami aktīvi jāiesaistās jūrnieku sagatavošanā Latvijas jūrniecības mācību iestādēs.

– Mēs to jau tagad darām. Esam izstrādājuši programmu jauno virsnieku piesaistīšanai „Latvijas kuģniecībai”. Piemēram, studenti bez problēmām var iziet nepieciešamo jūras praksi uz mūsu kompānijas kuģiem. Vēl gribētos piebilst, ka pēdējā laikā stājušies spēkā vairāki jauni noteikumi, piemēram, tankkuģu flotē tiek ierobežota speciālistu *lūkšana* no viena kuģa uz citu, jo tiek prasīta pieredze uz noteikta tipa kuģiem. Laiks rādīs, vai tas dos kādu reālu labumu kompānijām un pozitīvi ietekmēs arī kuģošanas drošību. Kuģošanas bizness ir nežēlīgs, tas nerespektē ne valsts piederību, ne karogu, visa pamatā ir ekonomiskais izdevīgums. „Latvijas kuģniecība” ir šā starptautiskā biznesa dalībniece ar visu, kas no tā izriet. Ir jau skaisti Atmosdas laiku sapņi par latviešu jūrniekiem uz Latvijas kuģiem zem Latvijas karoga, bet tam nav nekāda sakara ar tik globālu sfēru kā kuģošanas bizness. Jūras administrācijā mēs arī visādi ņēmāmies, lai piesaistītu kuģus Latvijas Kuģu reģistram, bet, ja bankas, kas ir lielas naudas aizdevēji, nosaka, ka kuģis jāreģistrē Libērijā, tad kuģa īpašniekam nav citas iespējas, kā vien to darīt. Bet vēl nesen, kad tikos ar Dānijas Jūras administrācijas direktoru, viņš teica, ka Dānijai ir valsts programma, kas ietver veselu pasākumu kompleksu, kā kļūt par labākajiem jūras pakalpojumu industrijā pasaulē. Viņi jau sen ir atteikušies no tā, lai Dānijas kuģi būtu reģistrēti tikai zem Dānijas karoga, jo viņu skatījumā ir daudz svarīgāk, lai Dānijas kuģniecības kompāniju biznesa aktivitātes, loģistikas un biroju centri būtu tieši Dānijā.

– Vai mūsu sarunā jau pieminētā krīze kaut kādā veidā ir ietekmējusi arī „Latvijas kuģniecības”, tātad arī LSC biznesu?

– Var teikt, ka jau 2010. gada janvārī un februārī situācija ir uzlabojusies, bet 2009. gada nogalē kuģošanas bizness piedzīvoja kritienu visdziļākajā bedrē. Salīdzinot ar labajiem laikiem, frakts likmes nokritās vairāk nekā divas reizes. Tas

lika pārskatīt daudzas pozīcijas un taupīt tur, kur „Latvijas kuģniecība” nekad nebija taupījusi. Tankkuģu biznesam ir sezonāls raksturs, un šī aukstā ziema dod plusus kravu pārvadājumu biznesam. Kā tas būs visa gada garumā, to rādīs laiks, bet brokeri prognozē, ka tirgus jūtami uzlabojas un stabilizējas.

PAR LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJU

Latvijas Jūras administrācijas direktors Ansis Zeltiņš*: „Jūrniecības izglītības optimizācija – tas ir viens no tuvākajā laikā veicamajiem darbiem jūrniecības nozarē. Pašlaik ierindas jūrnieku attiecība pret jūras virsniekiem Latvijas jūrnieku vidū ir 6 pret 4, bet vajadzētu izveidot tādu izglītības sistēmu, kas ļautu matrožiem un motoristiem saprātīgos termiņos iegūt izglītību un līdz ar to augstāku kvalifikāciju.

Daļa no Latvijas Jūras akadēmijas problēmām ir pašas akadēmijas radītas, jo tās vadība ir palaidusi garām labas iespējas un aplauzusi daudzus auglīgus asņus. Kāpēc? Nezinu. Ja analizējam kaut vai treniņu centra darbību un attīstību... Savulaik ar Latvijas Jūras administrācijas palīdzību šim projektam piesaistījām pietiekami daudz Eiropas naudas, tika sapirkta aparatūra. Bet cik daudz no tā visa izmantoja mācību un kvalifikācijas celšanas procesā? Atdeve ir bijusi smieklīga. Nu jau pagājuši vairāk nekā septiņi gadi, programmas ir novecojušas un tām praktiski vairs nav nekādas vērtības. Skumji, bet tā ir zemē nomesta nauda, jo akadēmijas speciālisti neprata vai negribēja šo tehniku izmantot gan mācību procesā, gan naudas pelnīšanai. Visu nosaka cilvēki. Akadēmija taču neražo konservus vai bulciņas, ja tā var izteikties, akadēmija ražo speciālistus, bet gudrus jaunos speciālistus var sagatavot tikai gudri pasniedzēji, un, ievērojot mūsdienu jūrniecības prasības un izmantojot jaunākos tehnoloģijas sasniegumus, akadēmijai jāspēj mainīties līdzī laikam. Visvieglāk jau ir atrunāties un teikt: mēs esam valsts finansēta mācību iestāde un mums nav naudas, bet izdomāt, kā šo naudu pelnīt, lūk, tas ir akadēmijas vadības uzdevums, jo pelnīt taču nav aizliegts! Ja ir tāda bezspēcība, tad tā akadēmija jāklapē ciet! Es negribu teikt, ka visā vainojams Brūnavs vai Bērziņš, vainīga ir pati radītā sistēma un nespēja formulēt, kāds ir akadēmijas mērķis un kā šo mērķi sasniegt. Sen pagājis laiks, kad potenciālo studentu varēja iedvesmot ar tukšiem saukļiem un neko neizsakošiem lozungiem, ar stāstiem par romantiku, piesaucot patriotiskas jūtas. Ja jauns cilvēks izvēlas kādu no jūras specialitātēm un vēlas mācīties Latvijas Jūras akadēmijā, piedevām vēl, ja viņš ir gatavs par studijām maksāt, tad pretī sagaida kvalitatīvu mācību procesu, labu nodrošinājumu – normālu datoru, galdu, krēslu, modernu bibliotēku un labu mācību literatūru. Kritizēt jau vienmēr ir viegli, bet, ja turpināsies tā, kā līdz šim, tad Latvijas Jūras akadēmijas izdzīvošana ir apdraudēta. Vēl gadi pieci, un šīs mācību iestādes var arī nebūt...■

Uz mums runā Krišjānis Valdemārs

Krišjānis Valdemārs uzskatīja jūrniecības attīstību par latviešu tautas ekonomiskās patstāvības pirmo priekšnoteikumu. Viņa centieniem bija emocionāls un praktisks raksturs. Emocionālo radīja viņa jūrniecībai veltītie raksti tā laika presē, bet praktiskais atbalsts jūrniecības lietās bija jauna jūrskolu likuma pieņemšana. 1867. gadā pieņemtais likums piekrastes zvejniekiem un viņu bērniem atvēra durvis uz izglītību. Tās bija durvis uz jūru.

Kurzemniekam Krišjānim Valdemāram un viņa pārliecībai par jūrniecības nozīmi latviešu tautsaimniecības attīstībā izdevās panākt nozares augšupeju un gūt panākumus, kas stiprināja latviešu nacionālo identitāti un cēla viņu pašapziņu.

No Baltijas jūras piekrastes ciemiem nākuši daudzi talantīgi jūrasbraucēji, prasmīgi kuģubūves meistari, kas bieži vien paši bija latvieši 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā, ir maznozīmīgas, ja vien ir darba degsme un vēlme sekot idejai. Krišjāņa Valdemāra personība, viņa idejas ir nozīmīgas mūsdienu kontekstā, tās spēj iedvesmot arī mūsdienu cilvēku, kurš cenšas dzīvot sasniegt ko vairāk, kā vien dienišķo maizi, kam klāt piekrist desu. Arī šodien uz mums runā Krišjāņa Valdemāra darbi un viņa dzīves moto: „Dedzīga tuvaču mīlestība, cieša apņemšanās un nešaubīga izdarīšana iespēj visu!”

LIELO JUBILEJU GADS (Latvijas jūrnieku izglītība fotogrāfijās)

2009. gads ir daudzu jūrnieceības izglītības iestāžu jubilejas gads, un šādās reizēs parasti gribas atskatīties pagātnē, šoreiz – lai redzētu, kāds ceļš jūrnieku apmācībā noiets no 18. gadsimta astoņdesmitajiem gadiem līdz 1989. gadam, kad Rīgā pirmo reizi mūsu zemes vēsturē darbu sāka augstākā mācību iestāde profesionālu kuģinieku sagatavošanai.

PIRMĀS JŪRSKOLAS LATVIJAS TERITORIJĀ

Par pirmo jūrskolu interesenti pagaidām skopas ziņas var atrast populārā literatūrā, tūristu ceļvežos un elektroniskajos saziņas līdzekļos, kur dominē 1864. gads, kad darbu sāka Ainažu jūrskola. Latvijas vēstures grāmatās šai tēmai veltīti daži teikumi vai labākajā gadījumā rindkopa un minēti gadi – 1789., 1805., 1839. un vēl citi, bet nav uzrādīti ziņu ieguves avoti. **Pirms 10 gadiem,** 1999. gadā, Latvijas Jūras akadēmija atzīmēja 10 gadu jubileju un pasūtīja Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas galvenajam speciālistam Aigaram Miklāvam neliela apjoma pētījumu, ko



Jūrnieceku nams, 19. gs. beigas.



Ainažu jūrskolas pasniedzēji un absolventi, 1891. gads. Pirmajā rindā trešais no kreisās Kristiāns Dāls, tālāk Nikolajs Raudseps.

varētu izmantot akadēmijas studenti. Tā šajā gadā dienasgaismu ieraudzīja A. Miklāva brošūra „Jūrniecības izglītība Latvijā no 18. gs. otrās puses līdz mūsdienām”, kas pagaidām ir vienīgais apkopojošais darbs par šo tematu. Pārskatot daudzus Latvijas Valsts vēstures arhīva fondus, autoram izdevās atrast vairākus dokumentus, kas pierādīja pirmās jūrskolas dibināšanu un pastāvēšanu, to skaitā Rīgas navigācijas skolas finanšu pārskatus par 1789., 1792. un 1793. gadu. To kopijas publicētas izdevumā. Pētījumi pierādīja, ka 1789. gads ir iezīmīgs vēsturē ne tikai ar vienu no svarīgākajiem notikumiem Eiropas jauno laiku vēsturē – Lielo franču revolūciju, bet arī ar to, ka Rīgas rāte pieņēma lēmumu nodibināt Rīgā navigācijas skolu, pirmo jūrskolu Latvijas teritorijā, un 2009. gadā varam atzīmēt jūrniece izglītības sākuma Latvijā **220. gadadienu**. Piecpadsmit pastāvēšanas gados skola trīs reizes mainīja atrašanās vietu. Viens skolotājs 10–20 skolniekiem vācu valodā mācīja lasīt, rakstīt, rēķināt, reliģijas pamatus, ģeogrāfiju un vēsturi, kā arī ar jūrniecību saistītus priekšmetus – navigāciju un astronomiju.

1805. gadā Rīgas navigācijas skolu pievienoja kā nodaļu Rīgas 2. aprīņķa skolai. Iecerēto 12 skolēnu vietā to apmeklēja tikai četri. 1820. gadā – atkal pēc 15 gadu pastāvēšanas – nodaļu slēdza, un jūrniecības izglītība Latvijas teritorijā uz laiku pārtrūka. Sekoja vairāki neveiksmīgi mēģinājumi atjaunot jūrskolu.



Ainažu jūrskolas skolnieki, 20. gs. sākums.



Kristiāns Dāls joprojām Ainažu jūrskolā.

1839. gadā (**pirms 170 gadiem**) vācu tautības kapteinis D. H. Foss Rīgā nodibināja privātu jūrniecības skolu matrožu sagatavošanai, kurā mācības notika par maksu vācu valodā. Kopš tā laika Latvijā nepārtraukti sagatavo profesionālus jūrniekus (izņēmums bija Pirmais pasaules karš, kad jūrskolas darbojās evakuācijā).

No 1843. līdz 1861. gadam arī Liepājā darbojās privāta jūrskola.

1844. gadā (**pirms 165 gadiem**) Rīgas privātskolu savā pārziņā pārņēma Rīgas biržas komiteja. Skolā uzņēma jaunekļus, kuri iepriekš bija gājuši jūrā un apguvuši vispārīzglītojošos priekšmetus. Jūrskolā ziemas mēnešos pēc jaunizveidotām mācību programmām vācu valodā par maksu mācīja kuģu vadītājus, bet vasarās viņiem bija jāstrādā uz kuģiem. Kurša nobeigumā nākamie kapteiņi kārtoja eksāmenu. 1853. gadā skolotājs J. Kaufmanis uzrakstīja vienu no pirmajām jūrniecības mācību grāmatām Latvijā – „Katķisms par navigāciju un nautisko astronomiju, saturošs jautājumu un atbilžu daļu un pielikumu ar kuģniecības jautājumiem” (vācu valodā). Skola vairākkārt

mainīja atrašanās vietu, bet pazīstamākais un ilglaicīgākais ir 1884. gadā (**pirms 125 gadiem**) uzceltais Jūrnieru nams Pārdaugavā, Āgenskalna līča krastā (Kuģu ielā 25), kur ar nelielu pārtraukumu profesionālus jūrniekus sagatavoja vairāk nekā 50 gadus. No 1844. līdz 1865. gadam (20 gadus – tāda



Mangaju jūrskolas nams pirms Pirmā pasaules kara.

pašā laika posmā, kādu darbojas Latvijas Jūras akadēmija) Rīgas jūrskolu beidza 213 skolēni (no tiem 190 – kapteiņi un tālbraucēji stūrmaņi). No 1865. līdz 1911. gadam (nepilnos 50 gados) Rīgas jūrskolā mācījās 1628 skolēni. Skaitliski nelielajai, vāji attīstītajai Krievijas flotei sagatavoto profesionālo jūrnieru pietika. Pieaugot tvaikoņu skaitam, 1875. gadā skolā atvēra kuģu kurinātāju un mašīnistu kursus.

PIRMO REIZI LATVISKAS UN DEMOKRĀTISKAS

Dzimtbūšanas atcelšana Krievijā deva iespēju latviešu zemniekiem kļūt turīgākiem, būvēt lētus, peļņu nesošus kuģus. Koka zēģelniekiem, lai šķērsotu jūras un pat okeānus, vajadzēja kapteiņus – profesionālus jūrnierus, kādu jūrmalniekiem nebija, jo tikai nedaudzi jaunieši varēja doties uz Rīgas jūrskolu, lai vācu valodā par augstu mācību maksu gūtu zinības. Latviešu jūrnierības pamatlicējs Krišjānis Valdemārs (1825–1891), izpētījis jūras transporta stāvokli Krievijā un iepazīties ar pasaules pieredzi, mudināja jūrmalniekus dibināt savos ciemos jūrskolas, kurās vietējie iedzīvotāji dzimtajā valodā bez maksas, bez kārtu un mantiskajiem ierobežojumiem varētu apgūt kuģu vadītājam nepieciešamo māku. Viņa izstrādātā Krievijas tirdzniecības flotes kadru sagatavošanas programma un likuma projekts paredzēja, ka jūrskolu var apmeklēt jebkurš cilvēks, kurš prot lasīt un rakstīt un ir gājis jūrā. Krievijas valdība nesteidzās likumu apstiprināt. Domubiedrus Valdemārs atrada Vidzemes jūrmalā, Ainažos. Miestā dzīvojošie latvieši un igauņi labi pazina piekrastes kuģniecību, bija guvuši no tās ievērojamu peļņu un vēlējās būvēt lielākus



Mangaļu jūrskolas pasniedzēji un absolventi, 1914. gads.

kuģus. Turīgas ainažnieku dzimtas nolēma dibināt skolu par pašu saziēdotiem līdzekļiem. 1864. gadā (**pirms 145 gadiem**), vēl pirms likuma pieņemšanas, darbu sāka Ainažu jūrskola. 2009. gadā **40 gadu jubileja** arī 1969. gada 20. jūlijā dibinātajam Ainažu jūrskolas muzejam (Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja filiāle). Pirmā jauna tipa jūrskola atradās kapteinim un kuģīpašniekam Jurim Veidem piederošajā namā, un tajā mācības sāka četri skolēni. Mācīties gribētāju skaits pieauga, un skola divas reizes pārcēlās uz lielākām telpām. Mācības notika latviešu un igauņu valodā, un tām izmantoja vairākus simtus mācību līdzekļu, pārsvarā pašu darinātus, kā arī bibliotēku. Par skolas pirmo skolotāju un priekšnieku Valdemārs uzaicināja Kristiānu Dālu (dzimis **pirms 170 gadiem** – 1839.19.IV, miris 1904.27.VIII), zviedru izcelsmes tālbraucēju kapteini. Latviešu valodu viņš esot apguvis divu mēnešu laikā un pratis arī igauņu, somu, vācu, franču, angļu, holandiešu, dāņu un nedaudz krievu valodu. Pirmos trīs gadus K. Dāls strādāja bez atalgojuma. Vēlāk skolotāju skaits pieauga līdz sešiem. 20. gadsimta sākumā jaunā tipa jūrskolās ieviesa formas tērpus. Visas Ainažu jūrskolas darbības laikā vairāk nekā 1000 skolas absolventu ieguva tālbraucēja kapteiņa un stūrmaņa diplomus.

Balstoties uz Ainažu pieredzi, 1867. gada 27. jūnijā Krievijas senāts pieņēma K. Valdemāra izstrādāto likumu par kuģniecības skolām, kas nodrošināja demokrātisku jūrskolu atvēršanu visā impērijā. Kopā Krievijā darbu sāka 41

tautā sauktā *valdemāra* skola, no tām desmit Latvijā. Skolu beidzot un saņemot atestātu, vajadzēja doties jūrā praksē, pēc tam, ja bija saņemts kuģa kapteiņa atzinīgs vērtējums, drīkstēja kārtot eksāmenus Valsts komisijā (Rīgā, Liepājā, Ventspilī vai Pērnavā) un iegūt stūrmaņa vai kapteiņa diplomu. Katra no desmit *valdemāra* skolām ir nozīmīga lappuse Latvijas jūrniecības vēsturē, bet īpaši atzīmējama ir 1876. gadā Mangaļos atklātā jūrskola, kas 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā kļuva par lielāko Krievijā. Skolai bija pašai sava eksaminācijas komisija. Gandrīz 30 gadus Mangaļu jūrskolas priekšnieks un vairāku jūrniecības grāmatu latviešu valodā autors bija Jānis Breikšs (1850–1915).



Andrejs Lonfelds, ap 1930. gadu.

Līdz 19. gadsimta beigām jaunā tipa jūrskolas sagatavoja ap 3000 kuģu vadītāju. 20. gs. sākumā Krievijas jūras transporta kuģu vadībā trīs ceturtdaļas diplomēto jūrnieku bija latvieši



Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola, priekšplānā mācību burinieks „Jūrnieks”, 20. gs. 30. gadi.



Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas pasniedzēji uz mācību kuģa „Jūrniece” klāja, 1937. gads. No kreisās: Jānis Adatiņš, Ērihs Breikšs, Pauls Neimanis, Edmunds Ozols.



Krišs Liepiņš pirms Pirmā pasaules kara.



Krišjānis Freidenfelds (1875–1941), jūrskolotājs, tālbraucējs kapteinis.



Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas direktors Ernests Kalniņš, 20. gs. sākums.

un igauņi, kas stūrēja Kurzemē un Vidzemē uzbūvētos koka buriņiekus ne vien uz Eiropas valstīm, bet daudz tālāk, bieži šķērsojot Atlantijas okeānu.

Lai mācību iestāžu absolventi varētu strādāt arī uz tvaikoņiem, 1902. gadā jūrskolu sistēmu reorganizēja – nākamajiem skolēniem prasīja lielākas priekšzināšanas, pārveidoja mācību

programmas un paplašināja apgūstamo zināšanu apjomu. Mācības notika krievu valodā, par tām bija jāmaksā, audzēkņiem skolas formas bija obligātas. Jūrskolas iedalīja četrās kategorijās. Augstāko ieguva Ainaži, Liepāja, Mangali, Rīga un Ventspils. Absolventiem pēc jūras cenza (prakses) izpildes skolas diplomu apmainīja pret kapteiņa vai citas kvalifikācijas kuģu vadītāja diplomu. 1909. gadā (**pirms 100 gadiem**) pieņēma likuma papildinājumus, kas vienkāršoja jūrskolu sistēmu. Pirmā pasaules kara priekšvakarā jūrskolās Latvijā mācījās katrs trešais Krievijas jūrskolnieks, kopā 570 cilvēku, no tiem 414 latvieši. Tvaikoņiem nomainot zēģelniekus, uz kuģiem par otru svarīgāko personu pēc kapteiņa kļuva vecākais mehāniķis jeb čifs. 1903. gadā



Baltiešu (Flensburgas) jūrskolas absolventi un pasniedzēji, 1948. gads. Pirmajā rindā no kreisās: pasniedzēji Arturs Vējiņš, Voldemārs Orle, Ērihs Maksis Breikšs, Pauls Neimanis, Mārtiņš Georgs Nīmands, Bergmanis (vārds nav noskaidrots).

pieņēma likumu par kuģu mehāniķiem, un turpmāk uz štīmeriem varēja braukt tikai diplomēti mehāniķi. 20. gs. sākumā mehāniķu sagatavošanai Latvijā atvēra speciālas skolas. 1915. gadā visas jūrskolas evakuēja uz Krievijas dienvidiem – Melnās un Azovas jūras piekrasti, kur vēlāk tās likvidēja vai pievienoja vietējām skolām. No 1915. līdz 1918. gadam Latvijas teritorijā nedarbojās neviena jūrskola. Pēc kara reevakuēja tikai Ainažu jūrskolu, bet finanšu un audzēkņu trūkuma dēļ 1919. gadā (**pirms 90 gadiem**) to likvidēja.



Baltiešu (Flensburgas) jūrskolas ēka, 40. gadu beigās.

KRIŠJĀNA VALDEMĀRA KUĢU VADĪTĀJU UN MEHĀNIĶU SKOLA

Pirmā pasaules kara laikā Latvija zaudēja ap 90% tirdzniecības flotes. Pēc kara nodibinājās neatkarīga Latvijas valsts, un 1919. gadā (**pirms 90 gadiem**) nodibināja Jūrniecības departamentu. Viens no tā galvenajiem uzdevumiem



Sagrautais Jūrnieku nams pēc Otrā pasaules kara.

bija jūrskolu darbības atjaunošana. 21 gadu Latvijas brīvvalsts laikā Rīgā sagatavoja profesionālus jūrniekus. Īslaicīgi divdesmitajos un trīsdesmitajos gados darbojās vēl divas jūrskolas – Liepājā no 1929. līdz 1936. gadam un Ventspilī no 1930. līdz 1932. gadam.



1901. gadā uzceltā Rīgas Meiteņu amatniecības skola. No 1927. gada šajā ēkā atradās Rīgas Valsts komercskola, bet no 1944. līdz 2006. gadam – Rīgas jūrskola.



Rīgas jūrskola, 1950. gads.

1920. gada 28. novembrī Valdemāra ielā 1a atvēra Krišjāņa Valdemāra vārdā nosaukto jūrskolu. Tās dibināšanas iniciatori bija Jūrniecības departamenta direktors, tālbraucējs kapteinis, kuģīpašnieks un jūrskolotājs A. Lonfelds (1879–1950) un tālbraucējs kapteinis, kuģīpašnieks, jūrskolotājs un publicists K. Liepiņš (1863–1929). Kuģu vadītāju nodaļā mācības notika latviešu valodā. Tajā uzņēma jauniešus, kuriem bija vismaz 17 gadi, laba veselība, apliecība par 6-gadīgās pamatskolas beigšanu un kuri iepriekš vismaz 20 mēnešus bija gājuši jūrā (no tiem sešus uz buriniekiem). Pieaugot tvaikoņu skaitam, 1925. gadā atvēra Kuģu mehāniķu nodaļu, un jūrskola ieguva vārdu – Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skola. Trīsdesmitajos gados skolā jūrlietas apguva arī Latvijas kara flotes virsnieki un Lietuvas tirdzniecības flotes kuģu vadītāji un mehāniķi. Mācību maksa bija 20 latu par mācību gadu. Daļu profesiju iegūt gribošo trūcīgo, bet sekmīgo jaunekļu ar skolas padomes lēmumu no mācību naudas atbrīvoja. Absolventi ieguva vidējo speciālo izglītību bez tiesībām iestāties augstskolā. Šādu statusu pamatoja ar to, ka valstī pieaugošajai tirdzniecības flotei vajadzīgi jūrnieki, nevis cilvēki, kuri pēc kuģu vadītāja vai mehāniķa izglītības iegūšanas paliek krastā, lai aizietu studēt un nestrādātu profesijā. No 1922. gada 15. oktobra līdz 1941. gadam skola atradās Rīgas biržas komitejas izremontētajā Jūrnīku namā Kuģu ielā 25 – turpat, kur jūrskola darbojās no 1884. gada.

Abās nodaļās mācību kurss bija četrgadīgs. Katru gadu mācījās ap 100 audzēkņus un strādāja ap 40 skolotājus (arī pēc Pirmā pasaules kara no evakuācijas atriezušies bijušie *valdemāra* skolu pasniedzēji). Daudzos priekšmetos



Rīgas jūrskolas kursanti, 1947. gads.

skolotāji uzrakstīja mācību grāmatas latviešu valodā. Nozīmīgas bija prakses, īpaši tās, kas notika uz 1927. gadā skolai nodotā un vēlāk pārbūvētā mācību burinieka „Jūrnieks” (būvēts 1904. gadā Norvēģijā). Skolā bija vētras brīdinājuma signālu stacija un precīzā laika stacija, ko savienoja ar Latvijas Universitātes astronomisko observatoriju. Ēkas tornī uzstādīja īpaši precīzu laika rādītāju Rīgas ostā ienākušo kuģu hronometru pārbaudei. Speciālos kursus sagatavoja arī kuģu radiotelegrāfistus, mašīnistus, pavārus un piekrastes ūdens transporta līdzekļu vadītājus. No 1925. līdz 1931. gadam skola izdeva „Kuģniecības gada grāmatu”, kurā publicēja jūrniecības aktualitātes un rakstus

par latviešu jūrniecības vēsturi (arī pašlaik šos izdevumus darbā izmanto vēsturnieki un interesenti). Katru gadu labākais absolvents kuģu vadītājs un mehāniķis saņēma Rīgas biržas komitejas un Latvijas Kuģu īpašnieku savienības apbalvojumu – zelta kabatas pulksteni. No Rīgas jūrskolas pirmās pastāvēšanas dienas tās direktors bija tālbraucējs kapteinis Ernests Kalniņš (1881–1941). Skolnieku cienīto direktoru padomju varas iestādes 1941. gadā par „spiegošanu” apcietināja, Centrālcietumā spīdzināja un vēlāk nogalināja. Rīgā ienākot vāciešiem, vairāki jūrskolnieki devās uz cietumu atbrīvot cienījamo jūrskolas vadītāju, bet bijis jau par vēlu... E. Kalniņa vārds tagad lasāms Rīgas Meža kapos starp baltajiem krustiem uzstādītajā piemiņas zīmē. Līdzīgs liktenis piemeklēja vēl vairākus jūrskolas pasniedzējus, arī direktora palīgu K. Freidenfeldu (1875–1941). No 1941. līdz 1944. gadam direktora pienākumus pildīja skolas kuģa burinieka „Jūrnieks” kapteinis P. Neimanis (1884–1966).

Padomju Savienībai okupējot Latviju, skolu pārdēvēja par Rīgas jūras tehnikumu. Tas darbojās arī vācu okupācijas laikā, kad to pārcēla uz policijas iecirkņa telpām Kuģu ielā 15. Skolu slēdza 1944. gadā (**pirms 65 gadiem**). Pirmo jūrskolas namu (Jūrnietu namu) 1944. gadā, atkāpjoties no Rīgas, uzspridzināja vācu karaspēks.

Otrā pasaules kara laikā (īpaši kara beigās) daudzi latviešu jūrnietu ar saviem tvaikoņiem nonāca ārvalstīs, no kurienes dzimtenē vairs neatgriezās, bet citi kuģinietu Latviju pameta, kad neatkarīgajai valstij tuvojās Padomju Savienības armija un draudēja jauna PSRS okupācija. Daļa no viņiem bija absolvējuši



Rīgas jūrskolas Kuģu vadītāju nodaļas absolventi 1949. gadā (skolas 1. izlaidums)



Rīgas jūrskolas Hidrotehniķu nodaļas absolventi 1949. gadā (skolas 1. izlaidums)



Jūrnieru salidojums Ainažu jūrskolas muzejā, 1978. gads. No kreisās: tālbraucēji kapteiņi Gunārs Saltais (1930–1997), Bruno Kondruss (1921–1998), Harijs Līdaks (1934–2008).



Jūrnieru salidojums Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, 1980. gads. Priekšplānā no kreisās: Arturs Kunstbergs, Rūdolfs Lagsbergs, Hugo Legzdīņš.

vairākas Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas klases, bet jūrskolas pilnu kursu nebija apguvuši un vēlējās izglītību turpināt. 1946. gada 1. jūlijā Vācijas pilsētā Flensburgā (Lielbritānijas okupācijas zonā) darbu sāka Baltiešu jūrskola (vairāk pazīstama kā Flensburgas jūrskola). Tās dibināšanas iniciatori bija Igaunijas bēgļi. Mācību

iestādi izvietoja pilsētas bijušajā jūras mehāniķu skolas ēkā. Pirmos gadus šeit mācījās ap 100 igauņu, lietuviešu un latviešu. Sarežģītā dzīve emigrācijā daudziem lika pārtraukt izglītību, piemēram, 1947. gada pavasarī jūrskolu beidza tikai četri bijušie Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas kursanti. Arī pasniedzēji bija no Baltijas – direktors igauņis P. Kauris, viņa vietnieka un latviešu nodaļas vadītāja amatu ieņēma pēdējais Valdemāra jūrskolas direktors P. Neimanis. Visu skolas pastāvēšanas laiku tajā strādāja vairāki slaveni bijušās Latvijas Republikas jūrniece un jūrniecības darbinieki, piemēram, Ērihs



Jūrnieku salidojums Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, 1986. gads. No kreisās: Rūdolfs Kunstbergs, Ernests Kalnājs (Kunstbergs).

Maksis Breikšs (1882–1970), Mārtiņš Georgs Nīmands (1898–?), Voldemārs Orle (1889–1970), Krišjānis Rūdolfs Sleja (1907–1994), Kārlis Gustavs Vītolbergs (1887–1961). Jūrskola beidza darboties 1949.

gadā (**pirms 60 gadiem**). Pēc Otrā pasaules kara okupētajā Latvijā šo jūrskolu, tāpat kā no kādreiz neatkarīgās valsts aizbraukušos kuģiniekus, nepieminēja, un nav atrodama neviena publikācija (pat rindkopa kādā rakstā) par šo tematu. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļa pirmo Flensburgas jūrskolas ēkas fotogrāfiju ieguva tikai pēc mūsu valsts neatkarības atgūšanas no šīs skolas absolventa tālbraucēja kapteiņa un Latvijas Jūrnieceības vēstures arhīva (dibināts 1966. gadā Kārdifā, Lielbritānijā) ģenerāldirektora Arvalda Kalniņa (1917–2006). Turpmākās sadarbības gaitā nozīmīga arhīva daļa pārceļoja uz Rīgu. Pēc Arvalda kunga aiziešanas mūžībā



Jūrnieku salidojums Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, 1983. gads. Pretskatā no kreisās: Gunārs Nartišs un Bruno Zeiliņš.



Ainārs Vimba – pirmais Latvijas Jūras akadēmijas absolvents tālbraucējs kapteinis.

viņa kundze Rūta divu gadu laikā, sazinoties ar muzeja darbiniekiem, izvērtēja atlikušo krājuma daļu, un no Lielbritānijas uz Latvijas kuģniecības vēstures nodaļu ceļoja gan mazas, gan lielākas pakas ar Latvijas jūrniecības vēstures liecībām. Fotografiju vidū ir trīs Baltiešu jūrskolas ēkas attēli un četri audzēkņu un pasniedzēju grupu foto, kā arī daudzu cilvēku portreti, kuru dzīve bija saistīta ar šo mācību iestādi.

Īpaša vieta Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja darbinieku dzīvē ir gan jaunākas, gan vecākas paaudzes jūrnieku salidojumiem. Kopš 1969. gada uz tikšanos Ainažos ir ieradusies ne tikai daži kara vētras pārdzīvojušie šīs skolas absolventi, bet arī vairāki *valdemārieši*. 1980. gadā pirmais K. Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolas bijušo skolnieku salidojums notika Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā. Uz to ieradās mazāk par 10 cilvēkiem. Pasākums izdevās, un nākamajā gadā ar absolventu palīdzību par tikšanos tika informēti un ieradās uz pusi vairāk cilvēku. Arī vēlākajos gados dalībnieku skaits turpināja pieaugt. Tikšanās kļuva

par svētkiem gan sirmajiem jūrniekiem, gan muzeja darbiniekiem. Uz muzeja Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krātuvēm atceļoja īpašas dāvanas – kuģu, jūrnieku, jūrskolotāju, ostu fotogrāfijas, mācību konспекти un grāmatas, suvenīri un daudzas citas kuģniecības vēstures vērtības, to skaits pārsniedza tūkstoti. Nevar pārvērtēt tās zināšanas, kuras ieguvām, klausoties pieredzējušo jūrnieku atmiņu stāstījumus.

Latvijai atgūstot neatkarību, muzeju apciemoja arī daudzi no ārvalstīm ciemos dzimtenē atbraukušie *valdemārieši*, kuri no saviem bijušajiem skolas biedriem bija uzzinājuši, ka šeit ir mīļi gaidīti. Diemžēl laiks darīja savu, un mūsu jauniegūto draugu skaits ar katru gadu gāja mazumā...

JŪRNIIEKU IZGLĪTĪBA PĒC OTRĀ PASAULES KARA

Pēc kara Rīgā, Liepājā, Ventspilī, Engurē un Salacgrīvā atvēra vairākas vidējā un zemākā līmeņa jūrskolas. Lielākā bija Rīgas jūrskola, kas atradās Kronvalda bulvārī 6, 8, 10. To atvēra 1944. gada beigās, kad vēl nebija beidzies Otrais pasaules karš. Līdz mācību gada sākumam uzņemtie jūrskolnieki palīdzēja remontēt telpas, strādāja jūras transporta atjaunošanā un konvojēja vācu karagūstekņus uz darbu Rīgas ostā. Mācības bija latviešu un krievu valodā, par pasniedzējiem strādāja Latvijas brīvvalsts kuģu virsnieki. Skola bija slēgta, pusmilitāra mācību iestāde, kurā uzņēma tikai vīriešus. Jūrskolnieki valkāja formas tērpus un dzīvoja kopmītnē valsts apgādībā. 1945./1946. gadā mācības sāka 210 kursanti – nākamie tālbraucēji stūrmaņi, kuģu remonta tehniķi, tehniķi kuģu mehāniķi, hidrotehniķi, kuģu spēka iekārtu, automatizēto sistēmu ekspluatācijas un kraušanas darbu mehānizācijas speciālisti. Pirmais izlaidums trīs nodaļās notika 1949. gadā (**pirms 60 gadiem**). No 1950. gada sākuma varēja mācīties tikai krievu valodā un vietējos skolotājus nomainīja iebraucēji. Svešā valoda un sociālistiskajai iekārtai nepieņemama biogrāfija daudziem latviešiem aizšķērsoja ceļu uz jūru. Īslaicīgi kuģu vadītāju un mehāniķu nodaļa darbojās arī Ventspilī. Jūrskolas absolventus varēja norīkot darbā uz jebkuru PSRS kuģniecību, arī Galējiem Ziemeļiem vai Tālajiem Austrumiem. Līdz 1989. gadam jūrskolu beidza 1700 speciālistu. No 1993. līdz 2006. gadam šajā ēkā darbojās Latvijas Jūras akadēmija.

Pēc Otrā pasaules kara augstāko izglītību jūrniecībā vairākums Latvijas tirdzniecības un lielo zvejas kuģu kapteiņu un mehāniķu ieguva Admirāļa Makarova Ļeņingradas Augstākajā inženieru jūrskolā vai Kaļiņingradas Zivrrūpniecības un zivsaimniecības tehniskajā institūtā, bet vadošie ostu darbinieki – Odesas Jūras flotes inženieru institūtā.

Kopš 1989. gada mums ir sava Latvijas Jūras akadēmija, kuras studenti pirmo augstskolas dokumentu – studenta apliecību – saņēma Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā (pirmo reizi 1989. gada 31. oktobrī). LJA pārceļoties uz jaunām telpām Daugavgrīvā, attālums starp mums ir palielinājies, un muzejā vairs nenotiek studentu imatrikulācijas, bet sadarbība turpinās. Latvijas kuģniecības vēstures nodaļas krātuvēs līdzās senām lietām vietu radušas arī akadēmijas absolventu un pasniedzēju fotogrāfijas, dokumenti, biogrāfijas u.c.■



Juris Siliņš – pirmais Latvijas
Jūras akadēmijas absolvents
vecākais mehāniķis.

VELTĪJUMS AINAŽU JŪRSKOLAS 145. DZIMŠANAS DIENAI!

Sniegota diena! Pat pārāk! Ar lielām grūtībām izlaužamies cauri piesnigušajiem lauku ceļiem līdz muzejam. Sniegs jau teju līdz vecās jūrskolas jumtam. Taciņa kā tranšeja. Bet muzejā silti un darba pilnas rokas.

Atkal mainījušās atskaišu formas. Birokrātija un papīri kā sniega kalni aizloga. Bet gan jau arī tiem izraksimies cauri!

Un tad priekšā jauni papīru kalni – atkārtotā akreditācija.

Bet nu nedaudz par pagājušo gadu. 2009. gads pagāja Ainažu jūrskolas 145. jubilejas zīmē. Mums izdevās tikt pie daudziem vērtīgiem jaunieguvumiem. Vēsturiski vērtīgiem! Kummas, virvju vīšanas darba rīki, zvejas tikli – tos mums uzdāvināja dāsni Vidzemes vecie zvejnieki. Savdabīgu eksponātu – garus zvejnieka ādas zābakus, lietotus 20. gadsimta sākumā, mums iedāvināja Ulda Bērziņa kungs no Zvejniekciema „Avotu” mājām. Tie ir zābaki ar leģendu! Tos izmantojis aktieris Gunārs Cilinskis, filmējoties filmā „Nāves ēnā”.

Brīvdabas ekspozīciju izdevās papildināt ar jauniem enkuriem, dzenskrūvēm. Tas viss no Salacgrīvas kuģiem, kas sagriezti, pildot ES 2009. gada programmu „Par pilnīgu zvejas aktivitāšu pārtraukšanu”. No turienes arī kuģu navigācijas ierīces. Nu jau arī zvejniecība mūsu pusē, tāpat kā senāk jūrniecība,



Svētbrīdis Ainažu kapos.



Latvijas Jūras akadēmijas studenti ar savu rektoru Jāni Bērziņu.

maz pamazām kļūst par vēsturi. Skumji! Bet paldies gribam sacīt kapteiņiem Andrim Melderim un Ināram Bikauniekam.

Nākamais solis – gribam apzināt visas bijušo Ainažu jūrskolas absolventu dzimtās mājas, veikt to fotofiksāciju Vidzemes piekrastē no Pabažiem līdz Ainažiem un līdz Hēdemēstei Igaunijā. Daudzas mājas, tāpat kā to saimnieki, ir zudušas, bet daudzas vēl saglabājušās un pat nav pārbūvētas. Interesanta ir arī šo māju iekšpuse: virtuve, istabas ar mūrīšiem, sīpolu virtenēm, vecajām bufetēm, apaļiem galdiem, kas pārklāti ar bārkstainiem tamborētiem galdautiem. Laikā, kad tik strauji mainās mūsu sadzīve, kad pazūd viss latviskais, dodot vietu Eiropas standartiem, šādas mājas un istabas kļūst par lielu retumu. Un nākamajām paaudzēm tā jau būs vēsture! Tāpat kā vēsture ir Ainažu jūrskola un tās audzēkņi. Bet viņu gars vēl joprojām dzīvo viņu bērnos, mazbērnos un mazmazbērnos. Katru gadu mums, muzeja ļaudīm, izdodas sastapt pa kādam vēl neiepazītam Ainažu jūrskolas absolventa radniekam jeb, kā mēs dēvējam, „muzeja dzīvajam eksponātam”. Nesen iepazināties ar Ainažu jūrskolas absolventa kapteiņa Kārļa Bezbaļļa mazmazdēlu Askoldu Hermani. Trīsdesmitgadīgais puisis, kurš nesen sajutis jūras aicinājumu, sācis arī tā nopietnāk interesēties par savām saknēm – no kurienes tā jūras mīlestība?! Nu, protams, tie ir senču gēni, kas liek viņam tik ļoti tiekties pēc jūras! Jūra ir spēcīgāka, tā pakļauj sev, tur neko nepadarīsi! Jūra arī nepievil, tāpat kā nepievilā viņu tēvus, vectēvus un vecvectēvus.

...1864. gada rudens vētras atnesa Ainažos lielo Notikumu – jūrskolu. Jā, lielais Notikums Ainažos atnāca līdz ar rudens vētrām. Cauri visam klusajam



Ilggadējs Ainažu muzeja draugs un labvēlis – Latvijas Tirdzniecības flotes jūrniece, arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs.



Ainažu muzeja vadītāja Iveta Erdmane.

ciemam izskrēja vēsts – būs jūrskola, būs mums pirmajiem! Nekas jau nerodas tukšā vietā, bija jau arī daudz darīts. Izlēmīgie Ainažu vīri bija savākuši ziedojumu, bijuši pie paša K. Valdemāra Pēterpilī. Netrūka jau arī skeptiķu, tie stāvēja malā un vīpsnāja, ka tur nekas nevarot sanākt. Bet drosmīgie zināja, ka sanāks! Jo vienmēr tiem, kas seko savam sapnim, sanāk! Pie mazā Veides kalpu namiņa pieripoja pasta rati no Tallinas. K. Dāls bija klāt! Strādāšot bez algas, tikai par vēdera tiesu, bet pierādišot neticīgajiem, ka latvieši varot būt jūrniece. Un tā viņi, sekodami savai idejai, mācījās trīs gadus. Trīs gadi, tas tomēr ir liels laika gabals. Un ko tālāk? Dāls ar saviem audzēkņiem sēžas pasta ratos un

brauc uz Rīgu. Uz Rīgas jūrskolu, to, kur neuzņēma latviešus. Bārdaini, brilloti vīri klausās, ko šie zemnieki grib. Būt par stūrmaņiem, kapteiņiem, vai tas kur dzirdēts?! Gudrie vīri ņem un pratina zemnieku puišus, kā noteikt kuģa kursu, kā... līdz beidzot atbilžu ir vairāk nekā jautājumu. K. Dālam izdevās! Puiši viņu nepievīla! Tagad Ainažu jūrskola būs cara valdības atzīta un tai būs pašai savs, jauns skolas nams. Pūles nebija veltas. Mācības sākās ar pilnu sparū. Mācīties gribētāji plūda no tuvas un tālas apkaimes. Klusā miestīņa dzīve nu bija uz ilgiem laikiem zudusi. It kā nepietiktu ar skolu vien, ainažniekiem vajadzēja arī kuģu būvētavu priekš lielajiem trīsmastu kuģiem. No rīta līdz pat vēlam vakaram jūras malā kladzēja namdarū un kalēju darba rīki. Sievas nevarēja vien tupeņus pievārīt.



Salidojums beidzies, bet muzejniekiem darbs turpinās.

Vīri bija sagaidījuši lielo Notikumu un tagad bija tajā ar visu savu sirdi un dvēseli. Skat, viens kuģis gatavs, tam seko otrs, trešs, kamēr vairāki desmiti jau uzbūvēti.

Jūrskolas izlaiduma balle, tad pirmais reiss... un visa pasaule nu valā. Jā, ainažniekiem izdevās, jo nevarēja neizdoties. Viņi to darīja no sirds. Tas bija viņu aicinājums!

Un tā atkal un atkal mums, muzejniekiem, ir jāstāsta par šo Notikumu, jāstāsta gan veciem, gan jauniem, lai vieni neaizmirstu, bet otri uzzinātu par Notikumu, kas atstājis tik varenas pēdas mūsu tautas vēsturē.

Tagad Ainaži jau labu laiku ir atkal klusi, uz laiku klusi. Jo viss, kas bijis liels un cēls, atgriezies, tam tic ainažnieki un katru gadu jūrskolas dibināšanas dienā 23. novembrī aizdedz svecītes vecajā jūrnieku kapu kalniņā. Savu senču dvēselēm – kā apliecinājumu, ka nekas nav aizmirsts, kā ticību jaunam lielam Notikumam. Tā arī 2009. gada 23. novembrī Ainažos tika svinēta jūrskolas 145. dzimšanas diena. Sabrauca vīri no jūrniecības organizācijām, muzeja labvēļi, kuri zina, ka Ainažu vēstījums jānes tālāk nākamajām paaudzēm! Kuri tic, ka tikai uz tādiem ļaudīm, kas seko savai sirdsbalsij, turas pasaule! Un nemaz nebūs tik ilgi jāgaida, kad atkal Ainažos būs lielās rudens vētras, kas sagatavos šo vietu jaunam lielam Notikumam!■

Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja Ivetā Erdmane

VAI ATRADĪSIES KĀDS, KAS CELS MUMS PIEMINEKLI?

Saka, ka pieredzes gūšana un padomu došana esot katra paša indivīda ziņā. Tātad arī šajās pārdomās par mūsu jūrnieceības izglītības sistēmu var ieklausīties, bet droši vien tās var arī pilnībā ignorēt.

Par latviešu valodas atgriešanos Latvijas jūrskolās domāja daudzi jūrnieki un zvejnieki, kam mācību laikā bija jāsaskaras ar militarizētām civilajām jūrskolām Rīgā un Liepājā, kur mācību valoda bija krievu, stils un dzīvesveids – izkropļota sarkanās armijas ikdiena. Atminos stāstus, kā komandkapteinis Hugo Legzdīnš vēlākos gados pārdzīvoja par latviešu kā mācību valodas iznīcināšanu republikas jūrnieceības izglītības iestādēs. Te nu jāteic, viņa divsējumu grāmata „Navigācija”, kur katram sējumam bija savs reģistrācijas numurs un ko drīkstēja izmantot „tikai dienesta vajadzībām”, bija tā laika varoņdarbs, ko pasūtīja un atbalstīja Latvijas Zvejnieku kolhozu savienība. Šis patīkamais izņēmums tad arī bija vienīgais tiltiņš starp Krišjāņa Valdemāra kuģu vadītāju un mehāniķu skolu, kuras pamati balstījās mūsu jūrlietu tēva Valdemāra ideoloģijā, un vēlāko Atmodu, kad pirmo kopāsanākšanu nacionālās jūrnieceības idejas glābšanai un saglabāšanai sasauca Latvijas Kultūras fonda Jūrnieceības vēstures kopa un



1993. gads. Jūras spēku komandieris Gaidis Zeibots Engures jūrskolā tiekas ar topošajiem jūrniekiem.

tās entuziasti Arvis Pope un Jānis Hartmanis.

Kas bija pa vidu? Par laimi, ne tukšums, bet ideoloģijas ietvaros (cik nu tas atļāva katram būt brīvam!?) zinātniski rūpīgi vākts materiālu krājums Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, Ainažu jūrskolas ēkas atjaunošana un brīnišķīga muzeja izveide, Latvijas jūras kuģniecības kuģi ar Latvijas vietu un cilvēku vārdiem. Jā, arī 18. novembra piemiņa, kad Aleksandros aizdedza sveces tālbraucēju kapteiņu Aleksandra Kārklīņa un Aleksandra Virzas mājās Mežaparkā un Salacgrīvā, un daudzviet citur Latvijā.

Atmodas laiks atnāca ar saviem uzstādījumiem. Vēl bija dzīvs populārais piejūras jauniešu televīzijas konkurss „Vai tu mili jūru?”.

Atceras tālbraucējs kapteinis Visvaldis Feldmanis: „Kad nonācu Lapmežciemā, es kādus astoņus gadus „Selgā” sagatavoju puikas un meitenes konkursam „Vai tu mili jūru?”. Mūsu sīvākie pretinieki bija kolcenieki. Meitenes vēra reņģes un lāpīja tiklus, puisi rādīja savas navigācijas zināšanas un rakņājās pa zvejas kuģu dzinējiem. Tikai vēlāk, atgriežoties Kolka pusē, sapratu – kolcenieku sīvums un spīts, kam pamatā līvu skarbā daba, nekad neļaus zaudēt, un ja neuzvarēt, tad tikai grūtā cīņā un ar cieņu.”

Engurē jūraslietas jau varēja apgūt latviešu valodā. Piekrastes vidusskolās darbmācības stundās puisi varēja apgūt 2. klases matroža arodu (meitenēm tika slaukšanas operatores zinības), un gala eksāmenus pieņēma Rīgas Jūras zvejas ostas kapteinis Harijs Līdaks. Tiesa, par tālbraucēju kapteini Hariju Līdaku ir cits stāsts.

„Vai tu mili jūru?” mums tagad ļoti pietrūkst. Šobrīd nav arī Engures un Salacgrīvas jūrniecības koledžklases, ko ar tik lielām pūlēm palīdzēja radīt Harijs Līdaks. Viņa raksts „No atmiņām – pie jūrniecības augstskolas” tā laika



Egons Līvs.



Engures jūrskolas direktors J. Ēdelnieks bija īsts sava darba patriots. Nu uz bēdīgo stāvokli jūrniecības izglītībā viņš nolūkojas no mākoņa maliņas.

kompartijas orgānā „Cīņa” radīja īstu vētru tā laika izglītības sistēmas birokrātos. Taču Atmoda darīja savu. Apkopojot spēkus, Latvijas Zvejnieku kolhozu savienība un toreizējā Latvijas jūras kuģniecība spēja izlolot un noturēt mērķi – atvērt Rīgā Latvijas Jūras akadēmiju ar mācībām latviešu valodā. Būdam klāt kā students šajos pasākumos, apbrīnoju akadēmijas pirmos patstāvīgos soļus. Man kā filologam tika uzticēta tā saucamā PR kampaņa. Kopā ar radio žurnālisti Veltu Krūzi mēs „Padomju Jaunatnē” un Latvijas Radio mudinājām ātrāk pieņemt akadēmijai nepieciešamos lēmumus. Tas bija laiks, kad cilvēki nežēloja sevi. Sadega mūsu tā laika jūrniecības tēvs rakstnieks Egons Līvs, mūžībā aizgāja Veltiņa. Par spīti visam, Latvijas Jūras akadēmija dzīvoja. Te parādījās personības spēks, ar kuru uz šo mērķi gāja Ģertrūde Aniņa – akadēmijas dvēsele, cilvēks, kam „jūra patiesi bija tā visauglīgākā druva, ko vajadzēja art un ecēt ar drošiem ieročiem”. Vēstures krustpunktos, un tas ir pierādījis vairākkārt, tieši daļais dzimums izved kuģus skaidros ūdeņos.

Gadu gaitā īpaši analizējama Latvijas Jūras akadēmijas rektora Jāņa Bērziņa drosme pirmajam uzņemties jaundibinātās akadēmiskās jūrniecības izglītības iestādes vadību. Patīkami, ka pirmajos akadēmijas pastāvēšanas gados vērā tika ņemti darba grupas, kas izcīnīja šīs mācību iestādes dibināšanu, dalībnieku viedokļi. Atminos Gunāru Ozoliņu, kam tuvā „kadru politika” lika izraudzīties optimālākos ceļus dokumentu sagatavošanai par akadēmijas izveidi un atzīšanu. Pēc tam jau nāca pirmie Jūras svētki, kur Gunāra organizatora dotības bija nenovērtējamas.



Vēl dzīvs konkurss „Vai tu mīli jūru?”.

Tagad mēs varam strīdēties, vai tolaik pietiekami tika ņemti vērā Latvijas tālbraucēju kapteiņu ieteikumi, vai Jūras akadēmija turpina pirmskara Latvijas jūrniecības „kadru kalves” politiku, taču jāsaprot, ka divreiz neiekāpsim tai pašā upē – ir pagājuši gari gadi, ir cita kuģniecība, pilnīgi cits darba tirgus. Tālbraucējs kapteinis Gunārs Šteinerts, kas Latvijas Jūras akadēmijā vada Jūras transporta nodaļu, atzīst: „Es savā dzīvē visvairāk mācījos no liberāliem un demokrātiskiem kapteiņiem. Pārļiekai bardzībai un pārspīlētai subordinācijai, manuprāt, uz kuģiem nav vietas.”

Kāds tad šodien ir mūsu Latvijas jūrnieka prestižs pasaules jūrās un okeānos?

Latvijas Jūrnieku reģistra vadītājs tālbraucējs kapteinis Jāzeps Spridzāns atzīst, ka vēl arvien ļoti augsts. Kuģu īpašnieki vispirms izvēlas virsniekus no Baltijas valstīm. Viņi savu izvēli pamato ar to, ka Latvijas jūrnieki ir teorētiski labi sagatavoti, viņiem ir atzīstama prakse, pietiekamas angļu valodas zināšanas un, galvenais, atbildība par uzticētajiem cilvēkiem, kravu un kuģi.

Viens no pirmajiem Latvijas Jūras akadēmijas absolventiem salacgrīvietis Ivo Logins, kurš nu jau piecus gadus ir tālbraucējs kapteinis, atzīst, ka galvenais kapteiņa darbā ir atbildība par viņam uzticēto cilvēku likteni. Ivo vadītais 160 000 DWT tankkuģis viņam problēmas nerada, jo, tālbraucēja kapteiņa, bijušā zivsaimniecības ministra Gunāra Zaksa vārdiem runājot, „jo mazāks kuģis, jo lielāka atbildība”.

Savukārt Gunāra brālis tālbraucējs kapteinis Kārlis Zakss, kurš ilgu laiku strādājis „Latvijas kuģniecībā” un bijis Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas



Žurnāliste Velta Krūze no mums aizgāja 1994. gada septembrī. Lai arī Veltīnai atvēlētais laiks šai saulē nebija ilgs, viņa paguva daudz paveikt jūrniecības atjaunošanai Latvijā.



Žurnāliste Maija Migla jau kopš Atmodas pirmajām dienām veido televīzijas raidījumus un sižetus par Latvijas jūrniecību.

prezidents, ir skarbs savās pārdomās par Latvijas jūrnieku prestižu: „Kāds prestižs? Šodien visu nosaka rēderejas vieta pasaulē. Vai to atzīst flotē, darba tirgos, kāds ir atalgojums. Runāt par prestižu ir lieki, jūrnieks dodas turp, kur vairāk maksā.”

Jāzeps Spridzāns atklātā sarunā pauž savu satraukumu par izglītības sistēmas tuvredzību, ļaujot iznīkt Engures un Salacgrīvas jūrniecības klasēm. Visu laiku mieru nedod Liepājas Jūrniecības koledžai. Un tad jājautā: cik liels konkurss bija Latvijas Jūras akadēmijā? Ja tiek uzņemti visi, kas atraduši ceļu uz Daugavgrīvu un ir spējīgi maksāt, ar mūsu jūrniecības izglītības sistēmu kaut kas nav kārtībā. Tālbraucējs kapteinis, vadot jūrnieku reģistru, vislabāk redz un jūt mūsu jūrābraucēju darba tirgu.

Ivo Logins atzīst, ka Salacgrīvā iemācītais daudz līdzējis ceļā uz akadēmiju. Bet ne jau visi turpinās izglītoties par kuģu virsniekiem. Lai arī tuvbraucēju jūrnieku darba tirgus ir pārsātināts, mēs nevaram liegt puīšiem apgūt arī šā limeņa arodus. Saprotams, ka jūras virsnieki sev vienmēr darbu atradis, jo to vēl arvien katastrofāli trūkst, bet ierindas sastāvam darba tirgū jau ilgāku laiku ir problēmas – pārprodukcija.

Atjaunotās Latvijas 20 gados ir panākts galvenais – mums ir sava akadēmiska jūrniecības izglītības iestāde. Tās absolventi sevi ir lieliski pierādījuši kā jūrā, tā krastā. Tālbraucēju kapteini Kārli Zaksu satrauc parādība, ka vīri savas aktīvās jūras gaitas beidz, vēl būdami otrie vai trešie stūrmaņi. Kur tad



Tālbraucējs kapteinis Igors Vītols godina vecos jūrniekus Ainažu kapos.

mūsu tālbraucēju kapteiņu izaugsme? Ja pabeigta akadēmija, nedrīkst palikt pusceļā!

Ko esam pazaudējuši? Vīrus, kuri vēl zināja stāstīt par augstiem latviešu jūrnieku ideāliem, misiju, vērtības apziņu. Lokālpatriotiski? Jā, protams. Nebūs vairs Krišjāņa Valdemāra laiku, kad Latvijā bija deviņas jūrskolas, Baltijā kopā vienpadsmit, bet visā cariskajā Krievijā – pavisam 41 *valdemāra* skola!

Drosmi pateikt savu viedokli. Kad nauda sākusi „sekot skolēnam”, apdraudētas kļūst piejūras skolas, bet to aizstāvībai ir neērti pacelt balsi. Jo Rīgā vai Ventspilī nesapratīs! Ar tādu domāšanu mēs nekad Atmosdas gados Latvijas Jūras akadēmiju nebūtu nodibinājuši!

Žēl cilvēku. Arī to, ar kuriem mēs lepojamies. Nule kā jūrniecības aktivists un dižens līvis Andrejs Šulcs no mākoņa maliņas uz mums noraudzījās savā simtgadē. Vai viņš bez spīta un drosmes dibināja Ventspils muzeju, Lielupes kāpās cēla goda vietā enkuru (kā piemiņas zīmi Krišjāņa Valdemāra darbam) visdrūmākajos Brežņeva gados? Kad dzirdu, cik vareni mēs esam, vienmēr iedomājos par līvu tautu, kuru mēs esam asimilējuši. Bet līvi taču ir mūsu diženo kapteiņu un kuģu būvētāju saknes! Vai, aizcērtot tās, mēs jau neesam parakstījuši spriedumu paši sev? Bez „ārējo spēku” iejaukšanās. Tā teikt, paši pūta, paši dega...■

Gints Šīmanis

LJG 2009

LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJAI – 20

2009. gada oktobra sākumā Latvijas Jūras akadēmijā valdīja svētku gaisotne. 1. oktobrī studenti noklausījās studiju prorektora Jāņa Bērziņa sagatavoto referātu „Latvijas Jūras akadēmija 20 gados”. 2. oktobrī LJA godināja aicinātie viesi – Latvijas augstskolu rektori, jūrnieceības nozares pārstāvji, sadarbības partneri, esošie un bijušie studenti. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kuģniecības vēstures nodaļas vadītāja Ilze Bernsone uzstājās ar priekšlasījumu par jūrnieceības izglītības attīstību Latvijā, savukārt studiju prorektors Jānis

Bērziņš referēja par akadēmijas 20 gadiem, fonā varēja vērot vēsturisku foto prezentāciju. Par labu noskaņu gādāja LJA Jūrskolas ansamblis ar jestrām dziesmām, kā arī bērnu darbu izstāde „Cilvēki. Ūdeņi. Kuģi”, kas tapusi sadarbībā ar kultūras centru „Imanta” un Pārdaugavas skolām.■



LATVIJAS JŪRAS AKADĒMIJA

1. IZLAIDUMS
IELŪGUMS



LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJA KRĪZES APSTĀKĻOS

Piedaloties publiskajā diskusijā par informatīvā ziņojuma projektu „Par nepieciešamajām strukturālajām reformām augstākajā izglītībā un zinātnē” Rīgas Tehniskās universitātes aktu zālē šā gada 21. oktobrī, biju pārsteigts par referentu sakāvniecisko noskaņojumu:

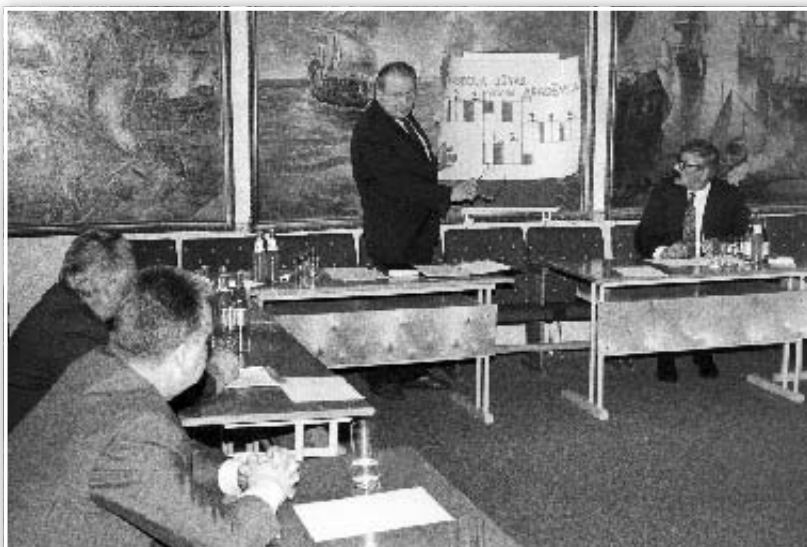
- studentu skaits augstskolās strauji sarūk;
- vidusskolu absolventi studēt dodas uz ārzemēm;
- augstākās izglītības kvalitāte Latvijā tik zema, ka tās vispār gandrīz nav;
- augstskolas ir degradējušās utt.

Un neviena cerīga, laba, cildinoša vārda.

Droši vien, ka atsevišķās studiju programmās vai pat kādā augstskolā no 60 esošām šāda situācija pastāv. Dižķibeļe taču.

Bet kāpēc netiek pat pieminēta mūsu mediķu kalve gan ar tās absolventu sagatavotības līmeni, kas ļauj attīstīt Latvijā ārstniecības tūrisma, gan vērā ņemamo ārvalstu studentu skaitu? Kur tad palikušas mākslas augstskolas ar absolventiem, kas guvuši pasaules atzinību?

Procentuāli nedaudzas studiju programmas Latvijā ir inženiertehniskās, un esmu pārliecināts, ka tās ir maz novirzījušās no iepriekšējos gados sasniegtā līmeņa.



Jūrniecības izglītības reorganizācijas un mācību procesa uzlabošanas jautājums allaž bijis aktuāls. Arī 1995. gadā.

LJA vienīgā mūsu valstī sagatavo profesionālos bakalaurus, speciālistus kuģu virsnieku reglamentētās profesijās. Tie ir stūrmaņi, mehāniķi un elektromehāniķi tirdzniecības flotei, kā arī Latvijas Jūras spēkiem. Profesionālā bakalaura studiju programmu (visas pārkreditētas uz sešiem gadiem šā gada maijā) specializācijas studiju kursi ir izveidoti, vadoties pēc starptautiskiem normatīvajiem dokumentiem STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*).

LJA kā vienā no pirmajām augstskolām Latvijā ir izveidota un ieviesta ISO 9001–2000 standartam atbilstoša kvalitātes vadības sistēma. Starptautiskā klasifikācijas sabiedrība DNV (*Det Norske Veritas*) to sertificēja 2005. gadā.

Lai nodrošinātu studentiem jūras praksi (2x6 mēneši) studiju laikā, LJA ir noslēgusi prakses līgumus ar vairākām ārvalstu rēderejām un Latvijas kruinga kompānijām, notiek aktīva studentu un pasniedzēju apmaiņa ar citām ES jūrniecības augstskolām Erasmus hartas ietvaros.

Studiju programmu un to realizācijas atbilstība prasībām regulāri tiek pārbaudīta, arī ES līmenī. Pēdējā bija šā gada maijā, pārbaudi veica EMSA (*European Maritime Safety Agency*). Nopietnākais aizrādījums – vajag vairāk specializētu laboratoriju. Bet tas ir tikai finansējuma jautājums. Inženierzinātņu, it īpaši jūrniecības studijas nekad nav bijuša lētas.

Šā gada 1. oktobrī LJA klusināti, atbilstoši samazinātam (par 48%) budžeta finansējumam, atzīmēja Latvijas jūrniecības izglītības 220. gadskārtu un pašas



2009. gadā Jūras akadēmijas rektora amatā atkal ievēlētais Jānis Bērziņš kopā ar studentiem un Latvijas jūrniecības izglītības pamatlicēju K. Dālu Ainažu jūrskolā.

LJA 20. gadadienu. Viens no pamatuzdevumiem jaunajai augstskolai bija latviskot jūrniecības izglītību Latvijā, kas tiek veiksmīgi pildīts. Sešpadsmit izlaidumos LJA ir absolvējuši vairāk nekā 800 kuģu virsnieku. Viņu sagatavotības kvalitātes augstais līmenis nodrošina LMA (*Latvian Maritime Academy*) reputāciju un atpazīstamību starptautiskajā jūrniecībā, kur LJA sagatavotie kuģa virsnieki tiek vērtēti kā vieni no labākajiem Ziemeļeiropā.

Darbs pēc LJA absolvēšanas ir nodrošināts. Pasaulē šobrīd trūkst vairāk nekā 25 tūkstoši kuģa virsnieku, ar tendenci līdz 2015. gadam pieaugt šim skaitlim vismaz līdz 60 tūkstošiem. Alga jau tūlīt pēc absolvēšanas ir ne mazāka par 3,5–4 tūkstošiem dolāru mēnesī un, tālāk virzoties pa karjeras kāpnēm, pēc 7–10 gadu darba





J. Bērziņš pirmo reizi rektora amatā.

atalgojums var sasniegt 15–20 tūkstošus dolāru mēnesī un vairāk. Tie, kas dažādu iemeslu dēļ pārtrauc braukt jūrā, arī mūsu absolventes, atrod labi atalgotu darbu Latvijā gan ar jūrniecību saistītos krasta dienestos un uzņēmumos, gan citur Latvijas tautsaimniecībā. Pieredzējuši speciālisti vajadzīgi vienmēr un visur.

Pirms vairākiem gadiem Latvijas Zinātņu akadēmijas Ekonomikas institūts akadēmiķes R. Karnītes vadībā veica pētījumu un secināja, ka LJA absolventi, strādājot uz dažādu kompāniju kuģiem jūrā, 94% (!) no nopelnītā tērē Latvijā, pastarpināti atgriežot valsts budžetā studiju izdevumus jau triju četrus gadu laikā. Kuģu virsnieku ģimenes veido valstij tik nepieciešamo lojālo iedzīvotāju vidusslāni.

Pateicoties vidusskolu absolventu pieaugošai interesei par jūrniecību un reālu darba un atalgojuma nodrošinājumu, šogad studēt LJA pieteicās trīs reizes vairāk reflektantu nekā iepriekšējos gados, no kuriem tikai 12% tika imatrikulēti valsts budžeta finansētajās studiju vietās.

LJA tiek veikta zinātniskā pētniecība jūrniecības nozarē. Ir notikušas 11 ikgadējās starptautiskās konferences „Ūdens transports un infrastruktūra”, kas regulāri piesaista arī dalībniekus no citām Latvijas augstskolām un sešām līdz deviņām ārvalstīm. Šogad jūrniecībā ir aizstāvēta viena doktora disertācija, trīs docētāji (no 40) strādā pie disertāciju izstrādes.

LJA izdzīvošana jau tagad ir zināmā mērā atkarīga no maksas pakalpojumu līdzekļiem, kas nopelnīti, organizējot jūrnieku mūžizglītību pēcdiploma

apmācības un obligātos periodiskos kvalifikācijas kursus. Tie ir jāizcīna konkurencē ar privātpersonu organizētiem kursiem, ne vienmēr kvalitatīviem.

LJA 1993. gadā atdalījās no RTU savu studiju programmu savdabības dēļ. Pat tādi studiju kursi kā matemātika, fizika, ķīmija, filozofija, cilvēku attiecību psiholoģija, vides aizsardzība, personāla vadība, darba aizsardzība un likumdošana, inženiergrafika, inženiermehānika, kvalitātes vadība, materiālu tehnoloģija, nerunājot par profesionālajiem studiju kursiem un 2x6 mēnešu ilgajām praksēm uz kuģiem jūrā, tiek veidoti atbilstoši STCW un tās paraugkursu prasībām gan satura, gan minimālā apjoma ziņā.

LJA ir izveidojies specifisku, unikālu docētāju un palīgpersonāla kolektīvs, spēcīgs absolventu korpuss, kas rūpējas par starptautiski atpazīstamā zīmola LMA attīstību.

Finansējuma tālāka samazināšana LJA un tās pievienošana kādai cita profila augstskolai sagraus 20 gados izveidoto mūsu valstij tradicionālo jūrniecību.

Viens no augstākās izglītības reorganizācijas variantiem paredz augstskolu neselektīvu apvienošanu. Mūsuprāt, augstskolām ar šauru specializāciju, kas ir iekarojušas starptautisku reputāciju un kvalitatīvi veic savu misiju, ir jāsaglabā sava specifiskā vieta Latvijas augstākās izglītības sistēmā.

Aicinu arī citu augstskolu pārstāvjus informēt par saviem sasniegumiem, lai sabiedrībā nerastos pārliecība par Latvijas augstākās izglītības krīzi un norietu.■

Jānis Bērziņš, Latvijas Jūras akadēmijas prorektors

Publicēts arī laikraksta "Neatkarīgā Rīta Avīze" 254. nr. 2009. gada 2. novembrī

LJA JAUNS REKTORS

2009. gada 30. septembrī Latvijas Jūras akadēmijas Satversmes sapulcē par LJA rektoru ievēlēja inženierzinātņu doktoru profesoru Jāni Bērziņu. Vēlēšanās startēja divi kandidāti – inženierzinātņu doktors profesors Grigorijs Gladkovs un inženierzinātņu doktors profesors Jānis Bērziņš. Iepriekšējās LJA vēlēšanas, kuras tika atzītas par nelegitīmām, notika 2009. gada 27. februārī.

2010. gada 12. janvārī Ministru kabinets apstiprināja inženierzinātņu doktoru profesoru Jāni Bērziņu Latvijas Jūras akadēmijas rektora amatā.

NO AMATA AIZEJOT

Latvijas Jūras akadēmijas rektors no 2004. līdz 2009. gadam Jānis Brūnavs (2009. gada 26. martā): „Ja kādu mundieri nēsā, tad to jāprot darīt, jo mundieris apliecina piederību kādai profesijai un lepnumu par to. Tā tas ir ar jūrnieku formu. Arī Latvijas Jūras akadēmijas rektora mundieris ir bijis piederības apliecinājums šai augstākajai mācību iestādei, ko esmu centies nēsāt ar patiesu lepnumu un pilnu atbildības sajūtu. Rektori tiek vēlēti uz pieciem gadiem, nu pieci gadi ir pagājuši.

Kas paveikts? Domāju, ka labas un derīgas lietas. Mēs esam uzlabojuši laboratorijas bāzi un infrastruktūru, akadēmijā strādā profesionāli pasniedzēji, ir izdevies piesaistīt arī jaunus pasniedzējus. Tiek pilnīgots zinātniskais darbs, ir izveidota maģistrantūras programma, un to absolvējuši pirmie maģistranti, tapšanas procesā ir arī doktorantūra. Bakalaura programma veidota tā, lai diploms būtu derīgs arī citās pasaules valstīs. Tas viss ir paveikts.

Esam iesaistījušies starptautiskos projektos, kuros varam iegūt piecu simtu tūkstošu eiro lielu finansējumu. Diemžēl līdz šim ne sevišķi ir veicies ar Eiropas struktūrfondu apguvi.

Pašreiz Jūras akadēmijā mācās vairāk nekā 700 studentu, šajos gados ir sagatavoti 717 kuģu vadītāji un 350 kuģu mehāniķi, ir disproporcija. Materiālā bāze akadēmijai ir nostiprināta, atalgojums ir konkurētspējīgs, tāpēc varu teikt, ka Latvijas Jūras akadēmija ir finansiāli stabila, nabagi neesam.

Problēma joprojām ir jūrskola, kas sagatavo bezdarbniekus, jo ierindas jūrnieki no Latvijas starptau-

Uzziņai

Saskaņā ar Augstskolu likumu rektoru ievēl augstskolas Satversmes sapulce uz pieciem gadiem, bet ne vairāk kā divas reizes pēc kārtas. Augstskolas ievēloto rektoru pēc augstskolas dibinātāja ierosinājuma apstiprina Ministru kabinets. Tā kā Jūras akadēmijas iepriekšējam rektoram Jānim Brūnavam bija beidzies pilnvaru termiņš, atkārtotā Satversmes sapulces 2009. gada 30. septembra sēdē par Latvijas Jūras akadēmijas rektoru ievēlēja inženierzinātņu doktoru profesoru Jāni Bērziņu.



Par jūrniecības izglītības problēmām spriež LJA jūrskolas direktors Spartaks Leimanis un Jūrniecības departamenta direktors Aigars Krastiņš.

tiskajā darba tirgū nav paši pieprasītākie, viņus izkonkurē lētāks darbaspēks no Indijas un Filipīnām. Šis jautājums, protams, ir gudri jārisina.

Viens no priekšlikumiem ir veidot programmas divu profesiju – mehāniķis un kuģu vadītājs – apguvei, bet tā pagaidām ir tikai ideja. Mūs uztrauc tas, ka nevaram pārvarēt disproporciju starp kuģu vadītājiem un kuģu mehāniķiem, kas ir 1:3 par labu kuģu vadītājiem. Ja tā turpināsies, tas var novest pie nelabvēlīgām sekām.

Jaunajam rektoram novēlu sekmīgu darbu Latvijas Jūras akadēmijas vadīšanā!”

PAR JŪRNICĪBAS IZGLĪTĪBU DOMĀJOT

Grigorijš Gladkovs (2009. gada 26. martā): „Kopš 1993. gada esmu Jūrniecības savienības biedrs un savu iespēju robežās vienmēr esmu centies piedalīties tās aktivitātēs.

No 1992. gada līdz pat 2006. gada rudenim biju LJA profesors un strādāju par Jūras transporta nodaļas direktoru. Visus pēdējos gadus esmu strādājis ASV lielā daudzfunkcionālā kompānijā par projektu vadītāju, kā mēdz teikt – projekta menežeri.

Uzziņai

No 65 balsstiesīgajiem Satversmes sapulces biedriem balsojumā piedalījās 61 un par G. Gladkovu nobalsoja 38 (62,3%). Līdzšinējais rektors Jānis Brūnavs ieguva 20 balsis par (sevi ieskaitot) – 32,7% un 38 balsis pret.



2009. gadā G. Gladkovs tika ievēlēts, tomēr nekļuva par LJA rektoru.

2009. gada 27. februārī kandidēju uz rektora amatu, piedaloties LJA konkursā. Akadēmijas Satversmes sapulce manu kandidatūru atbalstīja.

Varētu jau, protams, jautāt: kāpēc man tas būtu vajadzīgs, ja ASV strādāju labu darbu un krīze mani neskar.

Atbildēšu tā: jūrniecības izglītība un jūrniecība kopumā ir vienīgā nozare, ko patiesi labi pārzinu, un jūrniecības izglītības kvalitāte Latvijā, jo īpaši Latvijas Jūras akadēmijā, man nav vienaldzīga.

Nav apstrīdams Latvijas jūrniecības izglītībā divdesmit gados sasniegtais, nav apstrīdama arī Latvijas Jūras akadēmijas izaugsme, bet joprojām ir jautājumi, kas palikuši neatbildēti, un problēmas, kas vēl nav atrisinātas. Esmu pārliecināts,

ka pietiekami nav sakārtota un pilnveidota LJA izglītības koncepcija. Kā pirmo piemēru varētu minēt LJA bez juridiskās personas tiesībām (LJA Satversmes 43. punkts) iekļauto Rīgas Jūrskolu. Lai gan tā dod visai nozīmīgu pienesumu LJA kopīgajā budžetā, par produktīvu atdevi nevaram runāt, jo Rīgas Jūrskola joprojām sagatavo speciālistus, kuri nav vajadzīgi ne Latvijā, ne arī citur pasaulē – tie ir kuģu vadītāji līdz 500 BT un kuģu mehāniķi līdz 750 kW. Savukārt, ja bijušais jūrskolnieks vēlas iegūt LJA izglītību, viņam jāstājas akadēmijā uz pilnu kursu un jāmacās 4,25 gadi. Viņa jau iegūtās profesionālās zināšanas netiek ņemtas vērā. Vai te nav saskatāma valsts līdzekļu nepārdomāta izšķērdēšana?

Atbilstoši izveidotajai sistēmai jūras prakse nav kontrolējama tās norises gaitā, un students atgriežas akadēmijā pēc sešiem mēnešiem, kad vienīgo reizi arī tiek novērtēti prakses rezultāti. Šāda sistēma, protams, neļauj gūt objektīvu priekšstatu par studenta paveikto un iegūto prakses laikā.

Latvija kā ES dalībvalsts ir pievienojusies Boloņas procesam, kas regulē izglītības politiku valstī. Varētu jau priecāties par akadēmijas bakalauriem, kuri stāv uz tiltiņa vai atrodas sardzē mašīntelpā, tomēr viņu profesionālā izglītošana, tātad mācību priekšmetu apgūšanas sistēma, rada neapmierinātību. Aptuveni puse no mācību laika tiek veltīta tā saucamajam patstāvīgajam darbam. Tomēr



LJS 2009. gada kopsapulcē nu jau bijušais LJA rektors Jānis Brūnavs.

ne tehniskais, ne metodiskais nodrošinājums neļauj mācīties patstāvīgi profesionālos priekšmetus, jo trūkst karšu komplektu, kursu nosprašanas ierīču, trenāžieru. Uzskaitījumu varētu turpināt. Arī pati patstāvīgā darba norise un tās rezultāti ir grūti kontrolējami, jo nav izstrādāta atbilstoša sistēma. Ko tad kontrolēt? Labākajā gadījumā teorētisko uzdevumu risināšanu.

Ja vēlamies būt godīgi, tad jāatzīst, ka šāda sistēma neapšaubāmi samazina iegūstamo zināšanu apjomu.

Negribētu kļūt par cilvēku, kurš visu zina un prot, un jāatzīst, ka arī augstskolas akadēmiskais personāls šīs problēmas lieliski izprot. Diemžēl problēmas līdz šim netiek risinātas.

Ļoti bēdīgā stāvoklī ir kadru politika un maz tiek darīts jaunu profesionāļu piesaistei. Ja šis jautājums tiks atstāts pašplūsmai, LJA var itin drīz „mirt” dabiskā ceļā. Par to, ka kaut kas nav īsti kārtībā, liecina arī fakts, ka LJA Latvijas augstskolu reitinga tabulā ieņem pēdējo vietu. Bet vienīgais skaidrojums no akadēmijas vadības puses ir: „Reitinga noteikšanā ir bijuši neatbilstoši kritēriji!”

No Krievijas armijas aiziešanas brīža ir pagājuši 15 gadi, bet dažās LJA auditorijās studenti sēž uz ķebļiem ar Krievijas armijas apzīmējumu „PTC” (*radiotehniskā sluzba*). Naudas nav un nekad nebūs tik daudz, cik varētu vēlēties, tomēr ir lietas, kas tik ilgu gadu gaitā bija atrisināmas, bet nav bijis politiskās vai cilvēciskās gribas to darīt.



LJA studenti 1992. gadā Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā saņem studentu apliecības.

Gribu pieminēt vēl vienu ļoti nozīmīgu jautājumu.

2009. gada 1. oktobrī LJA svinēs 20 gadu un Rīgas jūrskola 170 gadu jubileju. Bet vai varam atrast LJA kaut vienu stendu, albumu vai vēsturisku žurnālu, kas atspoguļotu LJA dzīvi šajos gados? Vai tiešām pietiek tikai ar pēdējā laika fotogrāfijām mūsu mājas lapā internetā? Vai var atrast kaut vienu stendu, kas atspoguļotu Latvijas jūrniecības vēsturi? Diemžēl ne. Bet kā tad lai audzinām Latvijas jauno jūrnieku paaudzi? Ko mēs darām, lai viņi būtu lepni par iepriekšējo paaudžu sasniegumiem Latvijas jūrniecībā? Kā bez tā visa var veidot latvisku vidi jūrniecībā?

Pirms rektora vēlēšanām par šiem jautājumiem un to risināšanu runāju ar LJA studentiem un personālu. Kā redzams no rektora vēlēšanu rezultātiem, biju saprasts un atbalstīts. Profesoram Jānim Brūnavam vēlēšanu rezultāti būtu jāvērtē kā studentu un pasniedzēju vēlme patiesi pilnveidot Latvijas jūrniecības izglītības sistēmu. Šķiet, ka Brūnavs nespēj kritiski izvērtēt savu darbu un pieņemt vēlēšanu rezultātus.

Sākas *blusu* meklēšana. Tagad izrādās, ka vēlēšanu procedūra, pēc kuras tiku ievēlēts es un pirms pieciem gadiem arī viņš, ir notikusi ar procesuālo normu pārkāpumiem. Saskaņā ar LJA Satversmi un Augstskolu likumu arī par procesuālo normu sakārtošanu un trūkumu novēršanu pilnā mērā atbildīgs ir rektors. Tiek apšaubīta mana profesionalitāte un latviešu valodas zināšanas. Tiek sūtītas vēstules uz Izglītības un zinātnes ministriju ar lūgumu notikušās

rektora vēlēšanas atzīt par ne-notikušām.

Turpinās Latvijā tik raksturīgā ķīvēšanās krēsla un amata dēļ. Bet tam nav nekā kopīga ar patiesi profesionālu darbu."

REPLIKAS

Antons Ikaunieks (2009.

gada 26. martā): „Esmu ļoti

sarūgtināts, ka visām Latvijas Jūras akadēmijas problēmām pievienojas vēl tādas lietas, ko loģiski nevaru izskaidrot. Vēlēšanas organizē akadēmijas vadība, kā to var apstrīdēt?! Man tas nav saprotams! Vai runa ir par savstarpējām cīņām

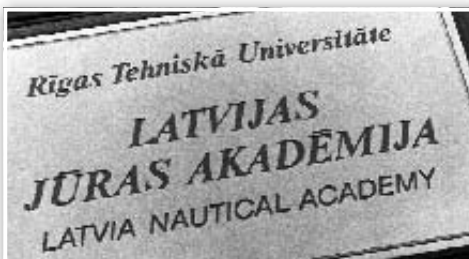
krēsla dēļ?! Vēl varu pateikt, ka daudzu organizāciju ļaudis uzskata, ka Jūras akadēmija vispār nav vajadzīga, un šāda matu skaldīšana akadēmijai var nākt tikai par sliktu!

Ritvars Martinovs (2009. gada 26. martā): „Pateikšu dažus vārdus par jauno rektoru (G. Gladkovu – Red.). Esam sadarbojušies vairāku gadu garumā, tāpēc varu apgalvot, ka viņš ir zinošs profesionālis, un liels prieks, ka pie Jūras akadēmijas stūres atkal būs tāds cilvēks. Domāju, ka Gladkova vadībā mainīsies situācija arī sadarbībā ar Liepājas Jūrniecības koledžu. Vēl gribētu iebilst par pieminēto jūrskolas izglītības zemo līmeni. Kā lai tas būtu augsts, ja pirms četrarpus gadiem Jūrnieku reģistrs pazemināja prasības un pieļāva jūrskolām sagatavot speciālistus ar diplomu zem 500 bruto reģistra tonnām! Kāpēc to vajadzēja darīt? Tagad nav jābrīnās par zemo kvalitāti. Laiks pārskatīt Jūrnieku reģistra veiktās izmaiņas!

LATVIJAS AUGSTSKOLU REITINGA TABULA

Latvijas augstskolu reitinga tabulu veidoja laikraksts "Latvijas Avīze" sadarbībā ar LU. Reitinga tabulas līdere ir Latvijas Universitāte, otrajā vietā ierindojusies Rīgas Tehniskā universitāte, tai seko Rīgas Stradiņa universitāte.

No reģionālajām augstskolām visaugstāk novērtēta Daugavpils universitāte, kas ierindojusies reitinga tabulas ceturtajā pozīcijā. Tai seko Rīgas Ekonomikas augstskola un Rīgas Juridiskā augstskola. Pirmo desmitnieku noslēdz Laterāna Pontifikālās universitātes filiāles Rīgas augstākais Teoloģijas institūts.





1993. gads. Studenti 1.septembrī pulcējas pie savas mācību iestādes Kronvalda bulvārī.

Biznesa augstskola „Turība” ieņem 16. vietu, Latvijas Kultūras akadēmija – 23., Banku augstskola – 27, Latvijas Policijas akadēmija ierindojusies 28. vietā, tai seko Latvijas Mākslas akadēmija.

Reitinga tabulu noslēdz J. Vītola Latvijas Mūzikas akadēmija, kas ierindojusies 32. pozīcijā, Latvijas Nacionālā aizsardzības akadēmija ieņem 33. vietu un Latvijas Jūras akadēmija – 34. vietu.

AKADĒMIJAI JĀBŪT PAKALPOJUMU SNIEDZĒJAI

Latvijas Jūrniecības savienības valdes loceklis Roberts Gailītis (2009. gada 23. martā): „Esot Nīderlandē, es iegūstu ne tikai zināšanas, bet arī iepazīstos ar Nīderlandes jūrniecības stratēģiju, pieredzi

un kļūdām Ir daudz pozitīvu lietu, kuras es labprāt redzētu ne tikai Roterdamā, bet arī Latvijā. Viena no tādām ir visas jūrniecības industrijas sadarbība tieši jūrniecības izglītības jautājumos. Kuģu īpašnieki kopā ar ostām, klasifikācijas sabiedrībām un citiem jūrniecības klastera pārstāvjiem veido izglītības padomi, kas konsultē jūrniecības koledžu tieši jūrniecības izglītības jautājumos. Mācību padome tiekas četras līdz sešas reizes gadā, lai diskutētu par to, kādi jautājumi iekļaujami mācību programmā, kādas zināšanas ir nepieciešamas absolventiem, jo tikai industrija var zināt, kas notiek pašā industrijā. Tikai industrija var pateikt, cik daudz un kādi absolventi tai ir vajadzīgi un būs vajadzīgi pēc gadiem pieciem, kāds laiks vajadzīgs, lai pabeigtu studijas jūras transporta koledžā.

Manā skatījumā Latvijas Jūras akadēmija ir jāuztver kā pakalpojumu sniedzēja visai industrijai. Tā nodrošina ar cilvēku resursiem ostas, kuģniecības, klasifikācijas sabiedrības, administrāciju, tāpēc partnerattiecības ir ļoti svarīgs elements vienlīdzīgā dialogā starp visām pusēm.

Akadēmija ir jāuztver kā vieta, kur sagatavo ne tikai jūrniekus, bet arī cilvēkus, kuri, beidzot aktīvās gaitas jūrā, paliks transporta industrijā. Ir ļoti svarīgi saglabāt jūrniecības zināšanu infrastruktūru un atrast veidu, kā piesaistīt jaunus speciālistus Jūras akadēmijai. Jo jūrniecības zināšanas ir svarīgs elements visā transporta industrijā.



1989. gads. Vēl tikai topošās LJA studenti pulcējās Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

Ir jādoma par nākotni, un viena no problēmām ir jūras virsnieku trūkums. Pagaidām pasaulē nav bijis tāds gadījums, kad kuģis nevar kuģot, jo nav nepieciešamo virsnieku, bet tad, kad tas notiks, būs jau par vēlu. Ir jāsaprot šīs situācijas cēlonis – kuģu īpašnieku vēlme samazināt izmaksas un fokus uz stratēģiju lēts – lētāks – vislētākais darbaspēks. Tikai mainot attieksmi un pievēršot uzmanību jūras virsnieka elementam un cilvēku resursu vadībai uz kuģiem un krastā, Latvijas kuģu īpašnieki var izvairīties no situācijas, kāda šobrīd valda Vācijā, kurai ir viena no lielākajām flotēm pasaulē, bet tikpat kā nav savu jūras virsnieku. Trūkstot jūras virsniekiem, nav arī cilvēku, kuri vēlāk strādātu kuģniecībā un citos jūrniecības nozares uzņēmumos, un tie jāmeklē citās valstīs vai starp citiem speciālistiem. Piemēram, Amsterdamā par ostas kapteini 2005. gadā pirmoreiz kļuva sieviete Astride Kee, kurai nav jūras virsnieka pieredzes un jūrniecības pamatzglītības. Es domāju, ka viens no jūras industrijas uzdevumiem ir apzināties, cik un kādi resursi tai nepieciešami, un izveidot stratēģiju, lai ilgtermiņā nodrošinātu sevi ar šiem resursiem.

Viena no iespējām, kā samazināt jūras virsnieku trūkumu ilgtermiņā, ir ieviest vienotu profesijas standartu – jūras virsnieks. Nīderlandē jūras virsnieku sistēmu ieviesa pirms 15 gadiem, un tagad tā ir pierādījusi, ka darbojas sekmīgi.



Pirmās meitenes, kas uzdrošinājās lauzt aizspriedumu, ka LJA domāta tikai puisiem.



1994. gads. J. Bērziņš pirmajā LJA izlaidumā.

Nostādne, ka kuģis ir vienota sistēma, kas netiek dalīta klāja un mašīntelpas komandās, ļāva izveidot vienotu mācību programmu, lai sagatavotu jūras virsniekus ar kuģu vadītāja un mehāniķa zināšanām. Šādai pieejai ir daudz priekšrocību salīdzinājumā ar tradicionālo stūrmaņu un mehāniķu dalījumu, piemēram, uz kuģa ir nepieciešami seši jūras virsnieki parasto astoņu vietā, kas ļauj kuģu īpašniekiem samazināt izmaksas. Jūras virsnieki ir vairāk motivēti nekā parasti stūrmaņi vai mehāniķi, jo darba vide ir mainīga un katra diena ir kā jauns izaicinājums, kas samazina rutīnu uz kuģa. Tas ir viens no veidiem, kā padarīt jūrniecības profesiju prestižāku un pievilcīgāku potenciālajiem jūrniekiem.

Protams, pārmaiņas prasa laiku, un arī Nīderlandē šāda veida pārmaiņas prasīja daudz laika un diskusiju – bija nepieciešami 15 gadi, līdz sistēma sāka darboties. Ir nepieciešamas ieinteresētas puses – kuģu īpašnieki, kas ir gatavi ieviest uz kuģiem jaunas integrētas sistēmas. Ir nepieciešama jauna konsolidēta mācību programma, kuras izveide nav vienas dienas darbs. Ir nepieciešami ieinteresēti cilvēki, kas ir gatavi pasniegt Latvijas Jūras akadēmijā un ieinteresēt jauniešus par šo profesiju. Tikai visiem kopā ir iespējams ko tādu sasniegt, un Nīderlande manā skatījumā ir lielisks piemērs tieši šīs dažādu jūrniecības nozares uzņēmumu sadarbības dēļ.

Domāju, ka Latvijas jūrniecības industrijai ir nākotne, balstīta uz sadarbību un investīcijām jūrniecības izglītībā.

Jūrniecības savienības misija ir Latvijas jūrniecības tradīciju atjaunošana un visu jūrniecības nozaru tālāka attīstība. Tā ir arī mana motivācija mācīties Nīderlandes Jūras universitātē, lai vēlāk ar savām zināšanām un iegūto pieredzi atgrieztos Latvijā un varētu palīdzēt attīstīt Latvijas jūrniecības industriju.”



1993. gads. LJS firmas „Hanza” direktors Andris Jurdžs sveic labākos studentus.

DĀNIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA STRĀDĀ ĀTRI UN OPERATĪVI

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra speciālisti pieredzes apmaiņas vizītē apmeklēja Dānijas Jūras administrāciju un jūrniecības izglītības iestādes. Dānijas Jūras administrācija pēc savas struktūras un arī funkcijām ir līdzīga Latvijas Jūras administrācijai. Tajā strādā 214 cilvēki, un tas nav daudz, ja ņem vērā, ka Dānijas flote apjoma ziņā ir 3% no kopējās pasaules flotes un veic 10% no pasaules jūras pārvadājumiem.

Savukārt jūrnieku Dānijā ir ievērojami mazāk – 8000, tātad pat ne puse no Latvijā reģistrēto jūrnieku skaita, pēc vizītes pastāstīja JA JR vadītājs Jāzeps Spridzāns.

JA JR speciālistus īpaši interesēja, kā jūrniecības izglītības uzraudzību veic viņu kolēģi Dānijā. Tur jūrniecības izglītība nav pakļauta Izglītības ministrijai, kā tas ir pie mums. Dānijā Jūras administrācija izstrādā izglītības programmas, administrācijas rokās ir finansiālās puses nodrošināšana un, protams, arī uzraudzība.

Lielas atšķirības ir jūrnieku sertificēšanas sistēmā. Eksāmenus dāņu jūrnieki kārtu izglītības iestādēs, Jūras administrācija tās vada un kontrolē, tādēļ arī tām uzticas.

Dāņu Jūras administrācija arī gatavo ar jūrniecību saistīto noteikumu, tostarp sertifikācijas noteikumu, projektus. Arī Latvijā noteikumus faktiski iz-



1994. gads. Pirmais LJA izlaidums. Latvijas biedrības namā tiek ienests akadēmijas karogs.

strādā Jūras administrācija, taču tos apstiprina Ministru kabinets, tātad cilvēki, kuri nav nozares speciālisti. Turklāt process pie mums ir gaus un smagnējs, nepieciešami vismaz trīs mēneši, lai kaut ko apstiprinātu. Dāņiem šādu problēmu nav, viņi visu dara paši, ātri un operatīvi. Ministrijā jūrniecību pārstāv viens cilvēks, kurš nodrošina saikni, bet viss darba process notiek uz vietas administrācijā. Pirms tiek pieņemti kādi jauni normatīvie akti, tos saskaņo ar ieinteresētajām pusēm, ar reālajiem jūrniecības aizstāvjiem, un arī tas notiek bez liekas kavēšanās.

Vēl viena būtiska atšķirība – dāņi nebaidās no jūrnieku dokumentu viltojumiem. Tur tādu nav, jo sabiedrībā tā nav pieņemts.

Latvijas speciālisti apmeklēja Svenborgas Starptautisko jūras akadēmiju. Dānijā darbojas princips „nauda seko studentam”, un katram jūrniecības studentam ik gadu „seko” ap 13 000 eiro. Pasniedzēju algas gan salīdzinoši nav lielas, taču pasniedzēju netrūkst, jo tas ir ļoti prestižs darbs, turklāt pasniedzējam atliek arī daudz brīva laika. Vidējais akadēmijas pasniedzēju vecums ir 40–50 gadu.

Būtiskākā atšķirība starp Svenborgas akadēmiju un Latvijas Jūras akadēmiju ir tā, ka mēs gatavojam jūras virsniekus galvenokārt starptautiskajai flotei, savukārt Svenborga pamatā gatavo speciālistus savai kompānijai „Maersk”. Galvenais šādas sistēmas pluss – viegli atrisināt problēmas ar prakses vietām, studenti iziet praksi savā nākamajā darba vietā. Kompānijai ir kuģi, uz kuriem strādā speciāli darbam ar studentiem apmācīti virsnieki, ir speciāls aprīkojums.



Latvijas Valsts prezidents Guntis Ulmanis pasniedz diplomus Latvijas Jūras akadēmijas labākajiem studentiem: Kristapam Veidemanim – labākajam kuģu mehānikas specialitātē, Andim Šuliņam – labākajam elektroiekārtu automātikas specialitātē, Aleksandram Sergejevam – labākajam kuģu vadītāju specialitātē.

Dāņi gatavo speciālistus, kas var strādāt gan par stūrmaņiem, gan mehāniķiem.

Neraugoties uz atšķirīgo darbībā, dāņi tomēr uztver Latviju kā līdzvērtīgu sadarbības partneri, uzsver J. Spridzāns.

CERĪBA UZ IEINTERESĒTIEM JAUNIEŠIEM

Latvijas Jūras administrācijas sabiedrisko attiecību speciāliste Sarma Kočāne: „Atšķirībā no daudzām citām nozarēm jūrniecībā joprojām ir kvalificēta darbaspēka deficīts gan Latvijā, gan arī visā pasaulē. Pašlaik vislielāko nepieciešamību izjūtam pēc jūras virsniekiem. Taču pozitīvi, ka jauniešu interese par mācībām Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūras koledžā pakāpeniski pieaug.

Lai jūras virsnieka profesijai piesaistītu vēl vairāk jauniešu un celtu šīs profesijas prestižu, Latvijas Jūras administrācija sadarbībā ar citām jūrniecības iestādēm un organizācijām jau trešo gadu rīko konkursu vidusskolēniem „Enkurs”, kura dalībnieki veic atraktīvus uzdevumus jūrnieku treniņu centros, ostās un uz kuģiem (piemēram, meklē un glābj nosacīti cietušos). Tiesa, jāatzīst, ka dažādās aktivitātēs, lai sniegtu ieguldījumu jauno speciālistu sagatavošanā, no potenciālo darba devēju puses ir nepietiekama iniciatīva,

piemēram, kuģu īpašniekiem joprojām ir pārāk maza interese par prakses vietu nodrošināšanu studentiem.

Lai mudinātu vidusskolēnus savu izvēli izdarīt par labu jūrniecības nozarei, gribu uzsvērt, ka darbs ir interesants un labi atalgot, ar zināmu prestižu sabiedrībā. Kamēr vien būs pieprasījums pēc naftas un gāzes, kamēr pastāvēs tirdzniecība ar visdažādākajām precēm un produktiem, tikmēr pastāvēs jūrniecības nozare un jūrniekiem būs darbs. Neraugoties uz vispārējo ekonomisko krīzi, jūrniecībā joprojām ļoti aktuāls ir darba ņēmēju deficīts, turklāt gan uz kuģiem, gan arī jūrniecības nozares uzņēmumos krastā.

VAI LATVIJAS JŪRNIEMI IR EKSPORTA PRECE?

2009. gadā Latvijas Jūras akadēmijā mācās 591 students (valsts budžeta apmaksātas vietas ir 271). LJA profesors Jānis Brūnavs uzsver, ka Latvijas kuģu virsnieki (kapteiņi, mehāniķi, stūrmaņi, elektroautomātikas speciālisti) izceļas starp citiem šā ranga jūrniekiem pasaulē: „Daudz mūsu jūrnieku strādā uz tehniski sarežģītiem kuģiem. Apmēram 20 procenti no pasaules ķīmisko, tostarp sašķidrinātās gāzes, tankkuģu virsniekiem ir Latvijas jūrnieki. Daudzi LJA absolventi strādā uz specializētajiem kuģiem, kas pārvadā unikālas kravas, piemēram, jūras naftas ieguves platformas. Pieprasījums pēc Latvijas jūrniekiem ir liels. Jūras virsnieku algas pasaulē ir no 4000 līdz 20 000 dolāru. No Starptautiskās Jūras organizācijas sniegtās informācijas izriet, ka pasaulē pašlaik trūkst vairāk nekā 36 000 jūras virsnieku, bet 2016. gadā flotes izaugsmes dēļ varētu būt brīvas 50 000 līdz 80 000 jūras virsnieku darba vietas. Tas nenozīmē, ka kuģi stāv uz vietas tāpēc vien, ka trūkst virsnieku. Darba vietas ir aizpildītas ar prasībām nepilnīgi atbilstošiem darbiniekiem – viņiem ir zemāka kvalifikācija, nekā būtu nepieciešams labiem jūras virsniekiem. Strādā cilvēki no Filipīnām, Bangladešas, Nigērijas, Togo un daudzām citām valstīm ar pieticīgākiem jūrniecības izglītības standartiem.

Latvijā ir vairāk nekā 15 000 jūrnieku, no kuriem 9000 ir ierindnieki, bet 6000 – virsnieki. Laikā, kad nav jādodas jūrā (apmēram sešus mēnešus gadā), lielākā daļa no viņiem dzīvo Latvijā. Latvijas jūrnieki gadā nopelna aptuveni 400 miljonus dolāru. Šī nauda lielākoties tiek tērēta Latvijā un tādējādi ielūst valsts ekonomikā. Piemēram, jūrnieki būvē mājas, pērk automašīnas, iegulda nelielos ģimenes uzņēmumos, bērnu izglītībā, kā arī uztur ģimenes. Valsts jūrniecības izglītībā iegulda aptuveni miljonu latu gadā, bet ieguvums ir nesalīdzināmi lielāks. Latvijas jūrnieki ir veiksmīga eksporta prece.”■

TIEŠI TAGAD VISS NOTIEK

Latvijas Jūras akadēmijas pasniedzēju, bijušo prorektori un Jūras administrācijas vecāko eksperti vides aizsardzības jautājumos Ģertrūdi Aniņu jūrniecības sabiedrība, nenoliedzami, ļoti labi pazīst. Viņa ir bijusi iekšā Latvijas Jūras akadēmijas un Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanā un ir jūrniecības dvēsele.

Aktīva un darbīga. Pagūst nolasīt lekcijas akadēmijā un aizskriet līdz Briselei uz vides dokumentu apspriešanu. Ģertrūde nūjo, brauc ar riteni un vasarās iet gar jūras krastu. No Nidas, kas ir Latvijas tālākais punkts Kurzemes jūrmalā, kopā ar vīru tikuši līdz Kolkai. Vasarā ceļojumu atkal turpinās, jo jātiek taču līdz Vidzemes jūrmalas Igaunijas robežai. Jūra. Tā dod spēku un apskaidrību, tā ar savu varenību piepilda sirdi un dvēseli. „Jūra ir kaut kas vārdos nepasakāms, es bez tās nevarētu dzīvot,” saka Ģertrūde. Katru brīvo brīdi, kas īpaši bieži negadās, viņa dodas uz Jūrkalni ciemos pie mammas un piebilst, ka pietrūkst vasaras brīvdienu, kādas bija akadēmijas laikā. Savukārt pie Ģertrūdes ciemos brauc bijušie studenti, īpaši, kad viņas dārzā zied dālijas. Viņa savas puķes kopj tikpat citīgi kā attiecības ar cilvēkiem. Pie Ģertrūdes ciemoties ir viegli, nav liekulības, uz galda ir linu galdauts un kafiju pasniedz māla krūzēs. Ja tautiskas lietas ir tuvas sirdij, tad pilnīgi vienalga, vai tās ir vai nav modē.



2010. gada februāris. Ģertrūde Aniņa savā darba vietā Jūras administrācijā.

Ģertrūde prot stāstīt un klausīties. Viņu piepilda emocijas un prieks par dzīvi. Viss notiek! Tikai nedrīkst apstāties un pārstāt mācīties. Viņa nevēlas skatīties pagātnē, jo ar prieku tver katru mirkli. Ģertrūdes acis smaida. Nav laika, jāgatavojas lekcijām.

– Kā pie tevis nonāca pedagoģija?

– Patiesībā es nonācu pie pedagoģijas, un tas notika pavisam nejauši. Savulaik strādāju Jelgavā, pienāca laiks dzīvēt ko mainīt, un mūsu ģimenes draugs, pareizāk sakot, labs mana papiņa draugs, kurš strādāja kādā jūrnieceības iestādē, ieteica mani darbam Kaļiņingradas tehniskajā institūtā. Nebija viegli tur iekļūt, jo rūpīgi tika pārbaudīti mani radu raksti, vārdu sakot, tiku



vētīta no galvas līdz kājām, jo ar jūrniecekiem varēja stādāt tikai īpaši uzticami padomju pilsoņi. Tolaik čeka strādāja labi, arī uz institūtu itin bieži nāca tās darboņi, tā bija pavisam cita pasaule. Bet jūrnieceki vienmēr bijuši un arī tagad ir atvērti, taisnīgi un zinātkāri ļaudis, ar kuriem viegli strādāt. Protams, vienmēr ir bijuši tādi, kas gribēja iet vieglāko ceļu un domāja, ka izglītību var nopirkt. Lai nopirktu eksāmena atzīmi, nereti ieskaišu grāmatiņā tika likti dolāri, par kuru esamību padomju cilvēki krastā tikai nojauta. Ņemt naudu un parakstīties uz pārkamām zināšanām – tas bija pret manu pārlicību, tāpēc visi, kas mēģināja to darīt, lai tiktu pie sekmīgas atzīmes, no manas puses tika pamatīgi

mīcīti un dzenāti pa mācību programmām. Tolaik notika arī daudzas citas absurdas lietas. Piemēram, veselu studentu grupu no Rostovas pie Donas atsūtīja uz Rīgu, viņiem bija jānokārto eksāmeni šeit, savukārt pasniedzēji tika instruēti, kā pareizi sekmīgi novērtēt eksāmenus. Tā tika veidota lielā politika. Bet es ticēju, ka pienāks laiks, un viss būs savādāk, šī pārlicība dzīvoja manā sirdī, tāpēc nebiju pārsteigta, kad atnāca Atmoda, jo es šo sajūtu biju izsapņojusi, es biju to modelējusi, ja var tā teikt. Reizēm pati brīnījos, kā var būt tik spēcīgas priekšnojautas?

– Ko tavas priekšnojautas saka par Latvijas Jūras akadēmiju?

– Akadēmija eksistē!

– Eksistē?

– Nē, nav tā, kā tu to saprati! Kad saku „eksistē”, es to domāju labā nozīmē. Akadēmija nav panīkusi vai aizklapēta, viss attīstās, iet uz priekšu, bet jāsaprot,

ka visu uzreiz taču nevar gribēt. Vērtīgākās atziņas iegūstam dzīves laikā un visu iepazīstam salīdzinājumā. Kad salīdzinu, kā mēs dzīvojām Kronvalda bulvārī un kā mēs dzīvojam tagad... It kā Bolderājā arī ir tikai mācību telpas, bet studenti tās jau ir apdzīvojuši un šeit jūtams jūrniecības gars. Tagad studenti valkā formas, un arī tas piedod īpašu noskaņu un veido to īpašo vidi, kur viss notiek. Neskatoties uz to, ka Kronvalda bulvārī arī krievu laikā bija jūrskola, jūrniecības gara tur nebija, vismaz es to nejutu, bet tās jau ir tikai manas sajūtas.

– Tu teici, nevar salīdzināt, kā bija un kā ir tagad. Kas tad ir tik ļoti mainījies?

– Ļoti daudz izdarīts, lai pasniedzējs varētu normālāk strādāt. Pavisam labi vēl nav, bet, ja salīdzina, ir daudz labāk. Vēl divtūkstošajā gadā, kad aizgāju no pamatdarba akadēmijā, mums nebija pat datoru. Var jau teikt, bija citi laiki, tomēr nekāda aizvēsture tā nebija, bet pasniedzējiem strādāt bija ļoti grūti. Tagad studenti un pasniedzēji izmanto modernas tehnoloģijas, un šodien tas ir tikai normāli.

Arī studenti ir ļoti mainījušies. Protams, grupa no grupas atšķiras, bet tagad akadēmijā ienāk domājoša jaunatne, īpaši vecākajosursos jūtams, ka auditorijā sēž nākamais jūrniece, pašapzinīgs jauns cilvēks, ar kuru jau notiek profesionāla saruna. Esmu dzīvojis līdz viņa attīstībai un izaugsmei, kas personiski man dod lielu gandarījumu un patiesi priecē.

– Bet ko pārdzīvoji, kad tika dibināta akadēmija un uzņemti pirmie studenti?

– Es gan labprātāk skatos nākotnē, nekā domāju par pagātni. Ja godīgi, tad tikai tagad pa īstam izjūtu dzīves garšu un katru rītu pamostos ar prieku. Arī deviņdesmitajos gados bija prieks, bet pavisam citādāks. Esmu pārliecināts, ka katram cilvēkam šajā dzīvē ir sava misija, un mana misija laikam ir būt pasniedzējam un strādāt ar jauniešiem. Vienu dienu paskaitīju, iznāk, ka jūrniecības izglītībā strādāju gandrīz četrdesmit gadus. Varbūt nevajadzētu lepoties, ka savā dzīvē neesmu pratusi neko mainīt. Saka jau, ka ar gadiem iestājas tāda kā rutīna. Tad sev jautāju: vai tu spēj analizēt un kritiski vērtēt savu darbu? Ja cilvēks to spēj, tad viņa radošais potenciāls vēl nav izsmelts. Es ļoti nopietni to daru, analizēju katru lekciju, lai izvērtētu, ko esmu devusi studentiem, kāds bijis kontakts ar viņiem. Pasniedzējam ir jābūt līmenī, jo students lieliski atšķir, kad pasniedzējs patiesi viņam var ko dot. Ja studentam nav interese, tad jāapzinās, ka neesi izdarījis visu, lai viņu ieinteresētu. Akadēmijā reizi nedēļā lasu lekcijas studiju priekšmetā „Vides piesārņojuma novēršana”, kas ir ļoti nopietns konvencionāls priekšmets, kurā akadēmijas beidzējiem jākārtos eksāmens Jūrnieku reģistrā STCW konvencijas ietvaros. Mans galvenais pienākums ir dot studentiem zināšanas un sagatavot viņus nopietnajam pārbaudījumam, bet tajā pašā laikā arī ieinteresēt par visu to, kas skar vides aizsardzības problēmas, kā arī likt aizdomāties, kādas sekas



Tradicionālā pasniedzēju un studentu fotografēšanās LJA izlaidumā pie augstskolas.

var būt cilvēku bezatbildīgai rīcībai. Studenti mainās, nāk jauni, un arī man ir jāmainās līdzī. Ja cilvēks sāk ieslīgt pašapmierinātībā un domā, ka viņš jau visu zina, tad ar viņu ir cauri.

Varu godīgi atzities, ka manai profesionālajai izaugsmei ļoti daudz ir devuši tie daudzie cilvēki, kurus nācies satikt, un tās jūrniecības organizācijas, kas bijušas saistītas ar jūrniecības izglītību. Neatsveramas ir tās piecas vasaras, kuras man ar „Latvijas kuģniecības” kuģiem bija izdevība iet jūrā.

– Tie, kas nav gājuši jūrā, laikam jau nespēj īsti saprast, kas tad tā jūras dzīve īsti ir. Vai tikai brīnišķīgi saullēkti un burvīgi saulrieti?

– Vispirms jau ļoti smags darbs, un akadēmijas studentiem jāgatavojas šādai smagai darba dzīvei. Ik reizi, kad eju auditorijā, es viņus sveicinu kā nākamajos kapteiņus. Bet, runājot ar studentiem, nākas pārliecināties, ka pēc jūras prakses un dažiem studiju gadiem aptuveni puse no akadēmijas studentiem nedomā savu dzīvi saistīt ar darbu jūrā. Katrs izvēlas savu dzīves ceļu, nevienam neko nevajag un arī nedrīkst pārnest, jo jūrnieku dzīve patiešām ir grūta no visiem aspektiem, un viens no tiem ir ilgstoša prombūtne no mājām, kas rada problēmas ģimenē un sadzīvē krastā. Īpaši jau meitenēm nav viegli visu to apvienot.

– Vai ir iznācis parunāt ar pirmajām akadēmijas absolventēm?

– Meitenes ir lieli malači. Pirmās akadēmiju absolvējušās meitenes tagad strādā ļoti nopietnos darbos starptautiskos jūrniecības birojos Londonā un Vankūverā, bet ir vēl dažas, kas iet arī jūrā.

– Jūras akadēmijā studējošas meitenes tagad ir akadēmijas ikdiena, bet savulaik pirmās izraisīja milzīgu vētru.

– Par akadēmijas studentēm var teikt tikai to labāko, salīdzinot ar puīšiem, viņas ir daudz aktīvākas, labāk mācās un ar interesi tver visu jauno. Puīši ir inertāki, bet meitenes viņus labvēlīgi ietekmē un liek iztaisnot muguru. Var teikt, ka tagad akadēmijā ir daudz veselīgāka vide. Saņemu elektroniskās vēstules no prakses vietām un pārliecinātos, ka meitenes ļoti stabili iet uz mērķi. Cita lieta, cik ilgi viņas paliks uz kuģa, bet, kad parunāju ar kapteiņiem, viņi visi atzīst, ka meitenes lieliski iziet jūras praksi un viegli atrod kopīgu valodu. Kapteiņi vairs nenostājas pozīcijā, ka sievietei uz kuģa nav ko darīt, tāpēc arī viņas tiek ielaistas šajā līdz šim tik vīrišķīgajā sfērā. Lendus ir laužts. Jāatzīst, ka laiki patiešām ir mainījušies, jo studenti vairs negaida, ka kāds no malas kaut ko noorganizēs, viņiem viss notiek: tiek rīkoti pasākumi, ļoti aktīvi darbojas studentu padome, un atkal jāatzīst, ka vadošās ir meitenes. Man ļoti gribētos, lai būtu līdzsvars, bet pašlaik meitenes tomēr ņem pārsvaru. Godīgi sakot, man ļoti patīk atmosfēra studentu vidū, jo viņi jūtas piederīgi savai augstskolai un arī izvēlētajai specialitātei. Kādreiz tā nebija.

– Ko tu sirdī juti, kad dibināja akadēmiju?

– Ticēju, ka viss notiks. Tagad var likties smieklīgs tas, kas tolaik šķita pats svarīgākais uz pasaules, kaut vai Tautas frontes laiks. Toreizējam studentam Fēliksam Klagišam, kurš tagad strādā par Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes direktora vietnieku, vajadzēja lielu drosmi, lai puīšiem uz jūrskolu nestu



Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis, Kārlis Leiškalns, Ģertrūde Aniņa un Aigars Krastiņš diskutē par Baltijas jūras īpašo statusu.



Ģ. Aniņa un G. Šteinerts.

laikrakstu „Atmoda”. Kaut kur pavisam blakus jūrskolai strādāja Interfrontes raidstacija, bet puīši alka pēc gaisā virmojošās brīvības, viņi bija drosmīgi un deva drosmi arī man. Tagad daudziem šādas lietas ir pilnīgi nesaprotamas. Ja teikšu, ka tolaik bija fantastiska atmosfēra, manus vārdus spēs saprast tikai tie, kuri paši izdzīvoja Atmodas pacēlumu un izbaudīja īpašo savilņojumu, ko tas deva. Atceros, kad notika iestājeksmēni Latvijas Jūras akadēmijā, varēju sēdēt līdz nakts melnumam un rakstīt dokumentus latviešu valodā; lai gan neviens man to nelika darīt, es jutu, ka tā vajag, tā bija principa lieta. Kopā ar studentiem braucām uz Lietuvu un Igauniju svinēt viņu neatkarības dienas, plīvoja Latvijas karogi, zem tiem stāvēja nākamie stūrmaņi, bija milzīgs emocionāls pacēlums. Es sapņoju, kāda būs pirmā Latvijas Jūras akadēmijas studentu apliecību pasniegšana, biju pārliecināta, ka tam jābūt īpaši svinīgam brīdim, kas visiem paliktu atmiņā. Viss, par ko biju tik daudz domājusi un par ko naktīs sapņojusi, reāli arī notika. Studentu apliecības īpaši svinīgi pasniedza Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā, un šī iedibinātā tradīcija saglabājās vēl ilgus gadus. Tomēr tas nenotiktu, ja nebūtu tādu cilvēku kā, piemēram, Ilze Bernsone. Tolaik mēs visi bijām uz viena, mūsu Latvijas brīvības atjaunošanas vilņa. Kad tiekos ar bijušajiem absolventiem, kuri joprojām brauc pie manis uz mājām ciemos, un atceramies akadēmijas pirmsākumus, visi kā viens atzīst, ka tieši emocionālie brīži viņiem dziļi palikuši sirdī. Puīši saka, cik tas bija kolosāli! Bet tas viss bija un izbija, tagad jāskatās nākotnē.

– Tu it kā vairies ļauties atmiņām, bet mūsu šodiena jau sakņojas kādreiz sajastās smaržās, izdzīvotās emocijās un satiktos cilvēkos.

– Taisnība. Es atceros, ka akadēmijā bija nolikti gala eksāmeni, un tieši tai pašā laikā Jūrkalnē atklāja mākslinieka Ģirta Burvja veidotās piemiņas zīmes Mātei jūrai un vecajai Feliksbergas jūrskolai. Man tik ļoti gribējās piedalīties pasākumā, bet nevarēju, jo bija darbs un studenti. Atklāšanas brīdī fiziski tur nebiju klāt, bet emocionāli gan. Dziļi sirdī biju pārliecināta, ka pienāks laiks un mēs kopā ar studentiem tur būsīm. Pagāja septiņi gadi, tika organizēts Krišjāņa Valdemāra piemiņas pasākums Ēdoles pilī. Mēs stāvējām Jūrkalnes stāvkraстā, virs prieku galotnēm un stāvkraста vilņojās sarkanbaltsarkanais karogs, zem tā stāvēja akadēmijas studenti. Sajūtas nav iespējams ne vārdos izteikt, ne aprakstīt. Bet tās ir manas emocijas, kuras nemaz negribu īsti laist uz āru, jo ļoti bīstos no vienas lietas: ka no malas kādam varētu likties, ka vēlos kā īpaši izcelt savu darbu un ieguldījumu. Tas, ka varēju stāvēt pie akadēmijas šūpuļa, bija mans lielais svētku brīdis, par ko esmu laimīga un pateicīga liktenim. Lai nekļūtu smieklīgs, cilvēks nedrīkst uzsvērt savu milzīgo nozīmi, tāpēc es sevi kontrolēju, lai, nedod Dievs, tā neizskanētu. Īpaši par to piedomāju, kad aizgāju no pamatdarba akadēmijā, sev pat domās aizliedzu teikt: „Manā laikā tā nebija!” Nenoliegšu, bija brīži, kad iekšā kāds skrāpēja ar asiem nagiem un ļoti gribējās tieši šos vārdus pateikt.

– Lai cik dziļi sirdī tev ir akadēmija, tomēr ir arī darbs Jūras administrācijā, bieži komandējumi uz starptautiskām institūcijām Londonā un Briselē. Vai to varētu uzskatīt tikai par formālu pienākumu pildīšanu?

– Nekādā gadījumā es to neuzskatu par formālu darbu! Daudzi domā, ka Eiropa mūs regulē un visu nosaka, bet viņi maldās. Sev un arī studentiem saku – viss ir atkarīgs no mums pašiem, no mūsu intelekta, gribēšanas un mugurkaula. Protams, arī Eiropā jāmeklē domubiedri, jo vieni paši mēs neko neiespēsim. Katra braukšana, iepazīšanās un darbs ar ārvalstu kolēģiem sniedz jaunas atziņas, ļauj uz daudzām problēmām paskatīties no cita skatu punkta. Visbiežāk tieši Latvijas ierēdņi nespēj pietiekami kompetenti

analizēt situāciju un risināt jautājumus, tāpēc arī parādās vienkāršākais un primitīvākais viedoklis un tiek kultivēta doma: Eiropa mums to liek ieviest, Eiropa mums to liek darīt. Tā nav taisnība, mēs paši varam izvēties, kā viena vai otra prasība interpretējama un ieviešama Latvijā. Bet pie visa ir ļoti sirsnīgi jāstrādā, ko mūsu ierēdniecība reizēm nevēlas, reizēm nav spējīga darīt, bet dažkārt pietrūkst spēcīga mugurkaula. Pamatā, protams, jābūt profesionālām zināšanām un savas jomas perfektai pārzināšanai, un tas nepieciešams ikvienā jomā.



Ģ. Anīņa kopā ar pirmajām LJA studentēm meitenēm.



1989. gads. Jūras akadēmija vēl tikai top, bet puiši jau sapņo par mācīšanos latviešu valodā.



LJS kopsapulcē.

– Vai Eiropas mūs saprot?

– Par Latvijai svarīgām lietām ar lielajām valstīm parasti ir tikai virspusējas sarunas, bet somi, dāņi, zviedri, lūk, tie ir mūsu īstie sarunu un sadarbības partneri, jo viņi lieliski saprot mūsu problēmas. Patiesībā Baltijas jūras reģiona valstīm ir kopīgas problēmas, līdzīga izpratne un tuva vēsture.

– Viens no šo valstu kopīgajiem sāpju bērniem, protams, ir Baltijas jūra.

– Nereti notiek dažādi starptautiski samiti, kuros pulcējas valstu pirmās personas, lai izrādītu savu attieksmi pret globāliem ekoloģiskajiem procesiem. Februārī Helsinkos notika Baltijas jūras rīcības samits, kura mērķis bija paust apņemšanos rīkoties, lai atveseļotu Baltijas jūras ekosistēmu. Samita



Pie K. Valdemāra pieminekļa.

dalībnieki mudināja aktīvāk rīkoties, lai paātrinātu Helsinku komisijas Baltijas jūras rīcības plāna ieviešanu. Šādus pasākumus varētu uzskatīt par politiskām akcijām, jo lielākais darbs Baltijas jūras vides aizsardzības jautājumos, protams, notiek Helsinku komisijas ietvaros, kas patiešām ir ļoti nozīmīgs un dod labus rezultātus. Lai sāktu risināt kādu problēmu, saskaņojot viedokļus un pārvarot birokrātiskos šķēršļus, tiek izstrādāta un pieņemta attiecīga likumdošana un izvirzītas noteiktas prasības, tikai pēc tam nāk šo prasību ieviešana un kontrole, un tas ir salīdzinoši garš un darbietilpīgs process. Jau gadiem pie Baltijas jūras aizsardzības jautājumiem tiek nopietni strādāts. Pēc Eiropas Savienības paplašināšanās šķita, ka Hel-

sinku komisija pārtrauks darbību, jo visus jautājumus skatīs Eiropas līmenī, tomēr tā nenotika. Helsinku komisija saņēmas, ieguva otro elpu, tās darbā iesaistījās jauni cilvēki. Lielu lomu nospēlēja arī Krievija, kas nav Eiropas Savienības dalībvalsts, bet ir viena no Baltijas jūras reģiona valstīm. Arī Latvija aktīvi darbojas Helsinku komisijā un piedalās ļoti nozīmīgu jautājumu apspriešanā. Helsinku komisijas izveidotā sistēma ir laba, jo visi svarīgie Baltijas jūras jautājumi tiek izskatīti un izdiskutēti komisijas ietvaros. Lielajās starptautiskajās institūcijās, kāda ir, piemēram, Starptautiskā Jūras organizācija, nonāk profesionāli sagatavoti un reģiona vajadzībām atbilstoši dokumenti, kas tur jau tiek apstiprināti kā starptautiski dokumenti. Katra reģiona valstis labāk zina, kādas problēmas risināmas un kā labāk to darīt. Bet politiķi jau tāpēc ir politiķi, lai laiku pa laikam paustu savu viedokli un apņemtos rīkoties.



LJA izlaidumā kopā ar studentiem pie Egonā Līva kapa.

– Vai Latvijas ostas respektē vides prasības?

– Runājot par savu sfēru, varu teikt, ka Latvijas Jūras administrācijai ir ļoti laba sadarbība ar mūsu ostām, īpaši ar ostu kapteiņdienestiem, jo tieši tiem jānodrošina jauno prasību un standartu ievērošana. Ostu kapteiņi zvana, lai rastu atbildes uz neskaidriem jautājumiem, mēs savukārt operatīvi reaģējam un skaidrojam. Esmu pārliecinājusies, ka ostās strādā speciālisti, kam rūp vides aizsardzība un kas rūpējas par augstu standartu nodrošināšanu. Ne vienmēr ir vajadzīga birokrātiska sarakste, lai risinātu to vai citu jautājumu, jo tieši sadarbība cilvēciskā līmenī dod pašus labākos rezultātus. Mēs, piemēram, sagatavojām Latvijas ostas Eiropas Jūras drošības aģentūras auditam, kurā pārbaudīja, kā tās ievēro direktīvu par kuģu radīto atkritumu obligātu pieņemšanu. Pirms audita mēs ostu speciālistiem skaidrojām, kam pievērsama lielākā uzmanība. Man vienmēr ir svarīgi pārliecināties, ka speciālisti tiešām vēlas zināt un saprast viņiem izvirzītās prasības, kā arī, vai viņi saprot, ka prasības nav aplamas vai izdomātas, ka tās tiešām ir vajadzīgas, lai iespējami saudzīgāk izturētos pret apkārtējo vidi. Tīra vide taču ir mūsu bērnu un mazbērnu dzīves kvalitātes jautājums.

– Sarunā tu pieminēji savu tēvu, mīļi uzrunājot viņu par papiņu. Lai kam jau tēvam ir kāda īpaša nozīme tavā dzīvē.

– Ļoti liela nozīme. Viņš manī ir ielicis to, ko vienā vārdā var nosaukt par godīgumu. Go-dī-gums. Īsti nezinu, vai ar to šodien dzīvē var tālu tikt, bet esmu centusies to ieaudzināt arī saviem bērniem. Nekādā ziņā negribu teikt,



Darbs Helsinku komisijā.

ka esmu ideāla, bez grēciņiem, bet to gan varu apliecināt, ka esmu centusies vienmēr būt godīga visās lietās – ģimenes attiecībās, attiecībās ar draugiem, kolēģiem un studentiem. Un vēl, lai cik tas būtu grūti, esmu mācījusies atzīt savas kļūdas.

– Vai kādreiz nācies to darīt?

– Jā, un arī studentiem ir bijis jāatzīstas, kas esmu kļūdījusies. Bet pēc tam ar viņiem veidojas ļoti sirsnīgas sarunas. Auditorijā sēž daudz studentu, bet es nedrīkstu runāt ar pūli, man jāaskata personības, jo katrs cilvēks ir īpašs. Reiz lidostā satiku jaunu cilvēku: „Jūs mani neatceraties, bet, kad mācījos jūrskolā, man referātā ielikāt teicamu atzīmi.” Patiesībā katra šāda tikšanās sniedz lielisku mācību, jo nākas aizdomāties, cik lielu uzmanību mēs veltām saviem līdzcilvēkiem. Katram cilvēkam un studentiem jo īpaši, lai celtu viņu pašapziņu, ir vajadzīgs uzmundrinājums un labs novērtējums, ne jau nepamatota slavināšana, bet pozitīvs grūdiens tālākajam darbam gan.

– Vai nācies piedzīvot arī gandarījuma mirkļus?

– Visu mūžu uz darbu esmu gājusi ar prieku. Lai gan pēc studijām varēju izvēlēties labi atalgotu darbu, es izvēlējos sirdij tuvu, bet finansiāli neizdevīgo pasniedzēja darbu. Liekuļotu, ja teiktu, ka naudai dzīvē nav nekādas nozīmes, ir, un materiālā ziņā es, protams, esmu zaudētāja, bet to allaž ir kompensējis prieks, ko sniedz darbs. Pa īstam man ir bijušas tikai divas darba vietas: Kaļiņingradas tehniskais institūts un Latvijas Jūras akadēmija, kur joprojām turpinu lasīt lekciju kursu, un tagad Jūras administrācija ir mana trešā darba vieta. Gan akadēmijā, gan Jūras administrācijā viss notiek ļoti dinamiski, ne-

mitīgi nāk kas jauns, visam nopietni jāseko, jāapgūst jaunas zināšanas, jāspēj reaģēt, un tas no cilvēka prasa lielu koncentrēšanos un enerģiju.

– Ir cilvēki, kas domā, ka vienreiz ieguvuši izglītību un vairs nav jāmācās. Es visu zinu. Punkts!

– Kas tā domā, tas rūgti maldās! Visu mūžu ir jāmācās! Šo atziņu guvu no sava papiņa, kurš visu mūžu mācījās. Arī studentiem to nebeidzu atkārtot, ka mācīšanās jau nenozīmē iekalšanu, tas ir process, kas cilvēkam neļauj apstāties un ieslīgt pašapmierinātībā par savu viszinību. Re, man uz galda malas stāv „MARPOL”, tā ir grāmata, ko esmu lasījusi un pārlasījusi, un kā atšķiru, tā atkal atrodu sev līdz šim ko nezināmu. Gadiem ejot, atšķiras mūsu uztveršanas un sapratnes līmenis, mūsu attieksme pret izlasīto un nepieciešamība to pielietot. Katru reizi tu šķietami vienas un tās pašas lietas ieraugi pavisam no cita redzespunkta, un apvārsņi vienmēr ir jāpaplašina. Tagad man reizēm šķiet, ka vairs neko nezinu un nesaprotu, jo rodas tik daudz jautājumu, uz kuriem jārod atbildes. Iespējams, vieglāk ir dzīvot ar pārlicību, ka tu visu zini. Bet, paldies Dievam, ne pasniedzējas darbs, ne Jūras administrācijā ieņemamais amats man neļauj apstāties. Esmu dzīves virpulī, un kas var būt vēl labāk?

– Vai vari nosaukt kādu, ko esi satikusi īstā laikā un īstā vietā?

– Visvairāk esmu pateicīga saviem vecākiem, kuri nav slēpuši vēstures patiesības, tai pašā laikā neiepotējot naidu pret tā laika pastāvošo varu. Viņi lika domāt un vērtēt visu notiekošo. Esmu satikusi lielisku dzīves draugu, man ir brīnišķīgi bērni un mīļš mazbērns.

Dzīve man dāvinājusi lielu laimi satikt fantastiskus cilvēkus. Man ir laimējies, jo katrā dzīves posmā, ja tā var teikt, liktenis man ir piespēlējis cilvēkus, no kuriem esmu mācījusies un guvusi jaunas atziņas savai dzīvei. Ikvienam vajadzētu apzināties, ka cilvēks viens neko nevarētu paveikt, ir komandas darbs. Ja kopā nesagadītos cilvēki, kas konkrētajā brīdī tomēr kopā sagadījās, daudz no tā, kas ir šodien, varēja nebūt, arī Jūras akadēmija. Bet viens ir būt uz viļņa, otrs dzīvot tālāk tad, kad vilnis jau izskrējis krastā. Nesūdzēties un neraudāt, bet darboties un rīkoties. Un atcerēties, ka kāds vēsturi rakstījis arī pirms tevis, tāpēc gribētos, lai arī vēsturiskos faktus, kas saistīti ar akadēmijas dibināšanu, neizdzēstu un nesagrozītu. Ir viens konkrēts piemērs – Jūras akadēmijas ģerbonis. Tagad emblēmā tiek izmantota tumši zila krāsa, bet atceros, kad Alvis Ozoliņš un vēl daži puīši no pirmā izlaiduma 1989. gadā šo emblēmu zīmēja, tai tika izvēlēta nevis zila, bet gan zilganzaļa krāsa, un šādai izvēlei bija sava motivācija. Jūra ir ļoti mainīga, tā nav tikai zila, klāt nāk sapnis un ilgas pēc krasta, kur gaida zaļa zāle un tuvs cilvēks. Taču vēlāk kādam likās, ka tā nav glīta krāsa, un emblēmu iekrāsoja zilu. Pazuda pustoņi un izgaiss sapņi. Un tomēr man ļoti gribētos novilkt svītru starp to, kas bija, un to, kas ir tagad. Jo tagad viss notiek!■

KRĪZE NAV BEZIZEJA

Krīzes rēgs klist pa Eiropu. Pazīstami vārdi, vai ne? Un tomēr krīze nav konstants lielums, bet gan mainīgs, tātad ir X, Y un Z, ko ielikt vienādojumā, lai tas būtu atrisināms. Ar šiem pagaidām nezināmajiem lielumiem var operēt dažādās problēmu variācijās, mēģinot atrast optimālo izeju no krīzes. Katrā atsevišķā jomā.

Viena no šādām jomām ir izglītība, konkrētāk, jūrniecības izglītība. Par to kaut kā ir aizmirsis kopējā samazinājumu un darba totāla trūkuma eskalācijā. Paskaidrošu šo tēzi tuvāk. Eiropā trūkst apmēram trīsdesmit tūkstoši dažādu specialitāšu jūras virsnieku, galvenokārt kuģu vadītāju un mehāniķu. Konkrētus skaitļus var atrast Latvijas Jūras administrācijas ziņojumos. Daļēji to ir sapratuši arī jaunieši un viņu vecāki, jo 2009. gadā uzņemšana Latvijas Jūras akadēmijas jūrskolā un Liepājas Jūrniecības koledžā ir noritējusi krietni labāk nekā iepriekšējā gadā.

Pamats apgalvojumam, ka jūrniecības izglītībā krīzes nav, bet saredzama attīstība, ir šāds: visi jaunie jūrniece, kas pabeidz mācību iestādes, var atrast darbu uz dažādu kuģošanas kompāniju kuģiem, protams, tas atkarīgs no tā, cik sagatavots ir jūrniece un cik lielā mērā viņu interesē darbs jūrā. Un vēl, samaksa par darbu ir pietiekami konkurētspējīga krīzes spiedīgajos apstākļos, lai neteiktu, ka laba, uz sauszemes tādu naudu nopelnīt ir problemātiski. Ir reālas profesionālās izaugsmes iespējas, no tā, cik jūras virsnieks ir labi sagatavots, atkarīga karjera un darbs prestižās kuģošanas kompānijās.

Agrākajos gados jūrniecības aprindās reizēm izskanēja atzinums, ka, lūk, jūrniece strādā uz ārzemju kuģiem, nemaksā nodokļus Latvijas fiskālajā sistēmā un vispār ir nu tādi nekādi. Pašreizējos apstākļos, kad no valsts darba meklējumos izbrauc ne tikai atsevišķi indivīdi, bet veselas ģimenes, pie tam par atgriešanos domā tikai neliels procents no visiem aizbraukušajiem, jūrniece ir stabila vērtība. Jūrniece galvenokārt strādā uz ārzemju kuģiem, jo Latvijai savu kuģu un kuģošanas kompāniju ir maz. Jūrniece pelna naudu, no 2010. gada janvāra ir daļēji sakārtota nodokļu sistēma, tātad maksā valsts kasē naudiņu, sapelnīto ved mājās, ģimene ir apgādāta, bērni var iet skolā un tā tālāk un tā joprojām. Tātad šī joma būtu visnotaļ atbalstāma un valsts pārvaldei būtu tikai jāpriecājas, ka ir šāda prieka saliņa vispārējā bēdu lejā.

Atliek vien tāds nieks kā sakārtot jūrniecības izglītību tā, lai izmantotu pavērušos iespēju un tendētu jauniešus mācīties un kļūt par Latvijas ekonomikas savdabīgu balstu. Diemžēl ar jūrniecības izglītību ir problēmas. Ap 2004. gadu ir izdarīti pārkārtējumi izglītības programmās, kas domāti jūrniecības izglītības attīstībai. Tagad ir skaidri redzams, ka šie pārkārtējumi mērķi nav

sasnieguši, tie pat ir iznākuši ar negatīvu zīmi: gan Rīgas, gan Liepājas agrākās jūrskolas, kuras savulaik augstu kotējās bijušajā Padomju Savienībā un arī ārzemēs, tagad ir kļuvušas par šo panākumu mirāžu: it kā kaut kas ir, bet īsti nevar saprast, kas. Eiropā ienāk jūrnieki no austrumu zemēm, jo tur ir lieli cilvēku resursi un ļoti sazarots jūrskolu un koledžu tīkls. Jādomā



Ritvars Martinovs.

nevis par merkantiliem jautājumiem, bet par to, kā nodrošināt labāku sagatavotību, kā palielināt mūsu jūrnieku spēju konkurēt darba tirgū.

Ir nobriedis jautājums par tagadējās izglītības sistēmas apvienošanu ar iepriekšējo, par starptautisko moduļu optimizēšanu iekšējā izglītības sistēmā, jo ar pašreizējo sistēmu izglītība stagnē, skaidri redzams, ka mazinās mūsu jūrnieku konkurētspēja starptautiskajā darba tirgū. Tas nekādu lielu finanšu ieguldījumus neprasis. Jāpapildina materiālā bāze atbilstoši starptautiskajām prasībām, un te lielu palīdzību jūrniecības mācību iestādēm var sniegt Jūrnieku reģistrs. Uz sarežģītāku programmu izstrādi jāmotivē gan lektori, gan arī studenti, sevišķi tas sakāms par koledžu, jo tā ir augstākā profesionālā mācību iestāde, tātad galvenais jūrnieku kadru gatavotājs praktiskajam darbam, kā tas ir pieņemts Eiropas valstīs un citur pasaulē. Koledžas statuss ir vērtība pati par sevi, to apstiprina arī starptautiskās konvencijas STCW (starptautiskā konvencija par jūrnieku apmācību, diplomēšanu un sardzes veikšanu) moduļi un tiem atbilstošie profesijas standarti. Savukārt Latvijas Jūras akadēmijai būtu vairāk iespēju pildīt savu tiešo uzdevumu flotes un zinātniskās pētniecības vadošo kadru apmācībā un sagatavošanā.

Lai nu kā, bet pienācis laiks kaut ko darīt, jo pašreizējā situācija prasa sistēmas pārskatīšanu. Tas konkrētajos apstākļos ir valstiski svarīgs jautājums. Jūrniecības izglītībai Latvijā ir lielas perspektīvas, bet tās jāmaks izmantot. Krīze ir arī iespēja kaut ko attīstīt, uzlabot, vajag tikai vēlēšanos un adekvātu attieksmi pret darāmo darbu.■

LJS biedrs Mg. iur. Ritvars Martinovs

VAI LIEPĀJAS JŪRNICĪBAS KOLEDŽU PIEVIENOS LATVIJAS JŪRAS AKADEMIJAI?

2009. gada oktobrī Liepājas Jūrniecības koledža (LJK) saņēma vēstuli no Izglītības un zinātnes ministrijas par iespējamu tās pievienošanu Latvijas Jūras akadēmijai. To ierosinājis nu jau bijušais LJA rektors Jānis Brūnavs, aicinot racionālāk izmantot valsts resursus un mācību bāzes. Viņš arī ieteicis Liepājas Jūrniecības koledžas mācību bāzi nodot LJA rīcībā. Par Izglītības un zinātnes ministrijas nodomiem LJK direktors Ivars Virga informēja Liepājas domes priekšsēdētāja vietnieci Silvu Goldi.

IZM Augstākās izglītības departamenta direktora vietnieks Anatolijs Melnis skaidroja, ka jau šobrīd ir sarunas par koledžu turpmāko administrēšanu, jo ne tikai to vadība, bet arī augstskolu pārstāvji izteikuši ieinteresētību kopīga apmācību procesa īstenošanā. Kā piemēru viņš minēja Latvijas Jūras akadēmijas nodomu jūras speciālistu sagatavošanu valstī veidot koncentrētāk, šai nolūkā sadarbojoties ar Liepājas Jūrniecības koledžu. Tiesa, fiziski salikt vienās telpās augstskolas un koledžas būtu pagrūti, jo abu tipu izglītības iestādēs telpu piepildījums ir salīdzinoši augsts.



Kuģa nodošanas svinīgā ceremonijā.

Vienlaikus Melnis uzsvēra, ka koledžu piedāvātās programmas ir ļoti pieprasītas un profesionālajās augstākās izglītības programmās šobrīd studē ap 60% no studējošo kopskaita.

Silva Golde: „Liepājas dome kategoriski iebilst pret Liepājas Jūrniecības koledžas iespējamo pievienošanu Latvijas Jūras akadēmijai. Mēs to nepieļausim! Liepājas Jūrniecības koledža ir spēcīgs pilsētas simbols. Skolai ir 133 gadu darba tradīcijas un stabils pieprasījums. Visās pasaules jūrās un okeānos kuģo tieši Liepājā sagatavoti labi jūrniecības speciālisti!”

Lai risinātu šo jautājumu, Golde tikās ar IZM valsts sekretāru Mareku Gruškevicu, Profesionālās un vispārējās vidējās izgli-



Ivars Virga.

tības departamenta direktoru Jāni Gaigalu un Augstākās izglītības departamenta direktori Gitu Rēvaldi.

„Kā zināms, LJA bija divas filiāles – Engurē un Salacgrīvā. Kur tās ir tagad? Slēgtas. Varbūt IZM ir jāapsver iespēja LJA apvienot ar RTU, kā tas kādreiz jau ir bijis,” saka Golde.

Viņa ministrijas pārstāvjiem pamatoja Jūrniecības koledžas nozīmi pilsētā, akcentējot arī tās labo struktūru. Koledžā var iegūt gan profesionālo vidējo, gan arī koledžas līmeņa izglītību, kas nodrošina audzēkņu labu sagatavotību un pieprasījumu darba tirgū, uzsver pašvaldībā.

Pašvaldības viedoklis ministrijā tika uzņemts ar sapratni, un valsts sekretārs Gruškevics solījis atbalstīt liepājnieku nostāju: „Atņemt Liepājai Jūrniecības koledžu būtu tas pats, kas pilsētai atņemt „Līvus”. Es atbalstīšu liepājnieku nostāju!”

Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Ivars Virga: „Liepājas Jūrniecības koledža ir kategoriski pret šādu nostādni, jo mūsu mācību iestāde dod nākamajiem jūrniekiem praktiskas iemaņas, bet Jūras akadēmija sagatavo galvenokārt vadošos un pētnieciskā darba speciālistus!

Uzņemšana 2009./2010. mācību gadā parādīja, ka jauniešiem vēl aizvien ir liela interese apgūt ar jūrniecību saistītas profesijas un braukt jūrīnā. Liepājā topošie jūrniecības speciālisti mācās par kuģu mehāniķiem un kuģu vadītājiem un iegūst izglītību sešu gadu laikā. Pēc pamatskolas beigšanas jūrskolā audzēkņi mācās četrus gadus, un tā parasti ir budžeta grupa, par ko nav jāmaksā. Pēc tam ir iespēja vēl divus gadus mācīties koledžā. Mācību maksa Liepājā ir zemāka nekā galvaspilsētā, pie mums maksas studijas ir 900 latu gadā, bet galvaspilsētā – 1900 latu gadā. Un tas ir ļoti svarīgi, jo dod iespēju Kurzemes reģiona jauniešiem gan mācīties tuvāk dzīvesvietai, gan maksāt par to mazāk. Pēdējo triju gadu laikā Liepājas Jūrniecības koledžas gan dienas, gan nepilna laika studiju nodaļu absolvējuši 559 jauni jūrniecības speciālisti, visas studiju programmas ir sagatavotas saskaņā ar Starptautiskās Jūras organizācijas modeļkursiem, programmas ir licencētas, akreditētas, un Latvijas Republikas Satiksmes ministrija ir izsniegusi atbilstošus sertifikātus.

Uzziņai

No vēstures. Liepājas jūrskola dibināta 1876. gadā pēc Krišjāņa Valdemāra iniciatīvas. Sākoties Pirmajam pasaules karam, jūrniecības skolu evakuēja uz Krieviju. Jūrskola Liepājā atsāka darbu tikai 1929. gada 1. augustā. Skolā mācīja kuģu vadītājus, mehāniķus un zvejniekus. 1936. gadā skolu nācās slēgt lielā bezdarba dēļ, tomēr Liepājā palika zvejsaimniecības skola. Tā pastāvēja līdz Otrajam pasaules karam. 1955. gadā Liepājā atjaunoja jūrniecības skolu, kur varēja apgūt divas specialitātes – jūras kuģu vadīšanu un kuģu spēka iekārtu ekspluatāciju. Skolas reorganizācijas process turpinājās un 1991. gadā, kad likvidēja Liepājas Kārļa Jansona vārdā nosaukto jūrskolu uz tās bāzes atvēra Liepājas Jūrniecības koledžu. 2002. gada 6. novembrī iznāca LR IZM rīkojums, kas apstiprināja koledžas nolikumu. 2002. gada 19. novembrī Liepājas Jūrniecības koledža pierēģistrēta kā augstskola, un sākās jauns attīstības posms, kad koledža sāka pāriet uz apmācību pēc 1. pakāpes augstākās jūrniecības izglītības programmas.

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieru reģistrs regulāri uzrauga mācību un studiju procesu, tas veicina koledžas darba kvalitātes uzlabošanu. Koledža savukārt veic sociālo partneru aptaujas, lai noskaidrotu viņu viedokļus, uzklautu domas un ieteikumus par mācību procesa pilnveidošanu. Kuģu kapteiņi un vecākie mehāniķi izsaka viedokli par praksē esošo jūrnieru prasmēm un iemaņām, šīs ziņas tiek apkopotas, un tās parādījušas pozitīvu nākotnes redzējumu.

Jūrnierībā krīzes nav! Visi jaunie jūrnieri, pabeiguši mācības, ir konkurētspējīgi darba tirgū un var atrast darbu uz dažādu kompāniju kuģiem. Samaksa par darbu ir laba, tāpat kā ir reālas profesionālās izaugsmes iespējas.

Jūrnierības koledžas kolektīvs uzskata, ka Liepājā – pilsētā, kurā piedzimst vējš, kura vienmēr lepojusies ar ostu, ar savām jūrnierības un zvejniecības tradīcijām, – nedrīkst pieļaut, ka paliekam bez šīs jomas speciālistu kadru kalves. Valsts izglītības politikā nevar būt tādas nostājas, ka likvidē mācību iestādi, kura pastāvējusi no Kristiāna Dāla un Krišjāņa Valdemāra laikiem un kura gatavo jūrnierus praktiķus starptautiskajai flotei!”

PAAUDŽU PROFESIJA

Uz jautājumu, vai Liepājā ir vajadzīga Jūrnierības koledža, atbildi sniedza paši audzēkņi. Liepājnieks Edgars Rozentāls apgūst kuģu mehāniķa profesiju, viņš mācās jūrskolas 4. kursā. Mācīties ar jūrnierību saistītu profesiju puisi mudināja viņa tētis, kurš pats savulaik mācījies šajā mācību iestādē. Par izvēlē-

tās profesijas pareizību Edgars pārliecinājās tieši prakses laikā. Uz Anglijas kuģniecības kompānijas kuģa viņš četrus mēnešus kuģoja pa pasaules jūrām, devās no Riodežaneiro līdz Singapūrai.

„Sapratu, ka esmu izvēlēties īsto profesiju, tāpat pārliecinājos, ka tas, ko mums pasniedzēji mācījuši stundu laikā, lieti noder praktiski uz kuģa,” apliecināja Edgars, sakot, ka viņš noteikti mācīsies tālāk

koledžā, lai pēc tam brauktu jūrā. Viņš zina, ka darbu savā profesijā noteikti dabūs un ka jūrnieru profesija pasaules darba tirgū ir vajadzīga un pieprasīta.

To pašu sacīja arī koledžas līmeņa kuģu vadītāju specialitātes 1. kursa audzēknis Kristaps Dmitrijevs. Kristaps ir kuldīdznieks. Par braukšanu jūrā sapņojis jau no bērnības, jo viņa krusttēvs ir bocmanis, un viņš daudz zēnam stāstījis par jūru un jūrnieru darbu. Pēc jūrskolas Kristaps turpina mācīties koledžā, un arī viņam tieši prakse ļāva pārliecināties, ka skolā iegūtās zināšanas noder uz kuģa. Viņš jūrā pavadīja piecus mēnešus, prakse notika uz „Latvijas kuģniecības” kuģa. „Bija laiks, kad mēs trīssarpus mēnešus neizkāpām krastā,” atcerējās Kristaps. Viņš gatavojas praktiskam darbam pēc koledžas beigšanas un domā, ka bez darba nepalik.■

Uzziņai

I. Virga: „Rīgā notikušajās apspriedēs par Liepājas koledžas pievienošanu Latvijas Jūras akadēmijai nebija uzaicināti piedalīties koledžas pārstāvji.”

EKOHIDROTEHNIKA UN KO

SIA "Ekohidrotehnika un Ko" (EHT) ir privāta neatkarīga kompānija, kuras pamatā ir tikai privātais kapitāls bez kredīta saistībām.

Kompānija dibināta 1990. gadā, un tās specializācija ir ostu padziļināšanas darbi un hidrotehnisko būvju projektēšana, piedāvājot pilnu pakalpojumu paketi: objekta projektēšanu, tehnoloģiju izstrādi, padziļināšanas vai hidroceltniecības darbus. Kompānija savu darbību pamatā izvērš Baltijā, tās pārstāvniecības ir arī Eiropā un Tuvajos Austrumos, bet centrālais biroja atrodas Rīgā.

Kompānijas kredo: augsta darba kvalitāte, laikus izpildīts pasūtījums, tirgus paplašināšana un partnerattiecību veidošana.

Kompānijas lielākais ieguvums ir kvalificēti darbinieki ar speciālo izglītību hidroceltniecības specialitātē.

Pateicoties sadarbības partneriem, EHT pasūtījumu veikšanai var izmantot Baltijas, Kaspijas, Melnās jūras un Tuvo Austrumu ostu padziļināšanas darbiem nepieciešamo tehniku un floti.

SIA „Ekohidrotehnika un Ko” ir veikusi nozīmīgus darbus Latvijas ostās, tai skaitā Ventspils brīvdostas pienākošā kanāla paplašināšanu un būvprojektēšanu un Liepājas ostas 50. un 51. piestātnes padziļināšanu. Kompānija strādājusi arī Rīgas brīvdostā.

Lai gūtu tiesības veikt šos darbus, SIA „Ekohidrotehnika un Ko” ir piedalījies ostu izsludinātajos konkursos un ar savu piedāvājumu pārspējusi citus pretendētus.

VAI VĒRTS MĀCĪTIES?

Pirms sešiem gadiem savu 30 gadu jubileju sagaidīju bēdīgs. Tikko izšķīros no sievas, viduvēji apmaksāts darbs, kāda glāze grādīgā par daudz... Tehnikumā biju apguvis metālapstrādes specialitāti. Strādāju celtniecībā – likām kopā visādas metāla konstrukcijas, arī lielveikaliem. Jutu, ka kaut kas jāmaina. Aizgāju uz „Latvijas kuģniecības” motoristu kursiem, dzelži tomēr pierasti. Pasniedzēji bija patīkami pārsteigti, ka metinu, virpoju utt. Ļoti ātri nokļuvu uz sava pirmā kuģa „Zoja 1” zem Libērijas karoga.

Visa apkalpe mūsējā. Pusgadu skraidījām pāri Atlantijai. Darbs patika, bet attieksme riebīga – īsta *sovdepija*, viss, protams, krieviski. Ticis krastā, nosūtīju desmitiem CV Eiropas kuģniecības kompānijām, apejot starpniekus. Zinātāji teica, ka bez kruinga kompānijām neiztikt, tomēr saņēmu trīs atbildes – no holandiešiem, vāciešiem un norvēģiem. Bergena bija vistuvāk, turp arī braucu uz pārrunām. Laiņš norvēģu bijušais galvenais inženieris, sirms kungs, cienāja ar kafiju un izjautāja. Svidu, mocījās ar specifisko angļu valodu, kad nezina, kēros pie zīmēšanas. Beigās norvēģis pateica, ka pamatzināšanas esot labas, arī rasējumus lasot, bet ar valodu pēc pusgada būšot OK. Lai braucot un gaidot izsaukumu (arī pāris papīru bija jānokārto).

Un tā jau sesto gadu eju jūrā uz dažādiem nelieliem, līdz 5000 tonnu kuģiem, galvenokārt pa Eiropu un Vidusjūru par motoristu, kas ietver gan atslēdznieka, gan virpotāja, gan metinātāja, gan *bišķi* elektriķa darbu. Kopā ar *overtaimiem* nopelnu ap 2000 eiro mēnesī (kamēr esi jūrā) un saņemu apdrošināšanu. Parastais grafiks – trīs mēneši jūrā, divi mājās. Biļetes uz un no kuģa tiek apmaksātas, jo maiņas notiek dažādās ostās. Nācās pierast pie dažādu tautību kolēģiem – filiipīniešiem, indusiem, birmiešiem utt., arī pie dažādu tautu ēšanas paradumiem. Reiz trīs mēnešus palīdzēju remontdarbos, kad kuģis stāvēja Brēmerhāfenē. Tagad mani gatavojas pārcelt darbā remontbrigādē, jo darba devējiem patīk mana kvalifikācija, arī maksās vairāk un iznāks strādāt dokos pa visu Eiropu. Patīk darba devēju attieksme. Tomēr nožēloju, ka man nav augstākās jūrnieceības izglītības, jo tad pelnītu vismaz divarpus reizes vairāk. Kuģu komandieri saka, lai mācoties, bet es prātoju, vai manos 36 gados to darīt nav par vēlu... Viens gan ir skaidrs – Latvijā un pie Latvijas darba devējiem nekad nestrādāšu.

Andis

P.S. Gribēju piebilst, ka jūrnieki nav aizceļotāji. Mēs tikai naudu pelnām ārpus dzimtenes, bet pārsvarā tērējam to šeit, tādējādi kaut kādā veidā atbalstot Latvijas ekonomiku. Man nav domu par pārcelšanos kur citur, es tikai nestrādāju pie Latvijas darba devējiem.

NO JŪRNIIEKU KOMENTĀRIEM

Viktors: „Paskatieties, kas iet jūrā. Procentuāli pirmajā vietā ir filipīnieši, otrajā vietā no bijušās PSRS, tad vēl nedaudz poļi, horvāti, indieši. Tas viss ir lētais darbaspēks smagam darbam. Filipīniešiem kontrakti ir uz 8–10 mēnešiem (ierindniekiem). Vāciešu, angļu ir nedaudz un pārsvarā tikai vecāko virsnieku amatos. Un algas viņiem ir daudz lielākas nekā tādā pašā amatā latviešiem un krieviem.”

Aleksandrs: „Neviens kapteinis ar tevi nerunās, ja tev nebūs izglītības. Mēs daudz ko mākam uzzimēt, taču tehniku ir jāmāk arī *apmīlot*, un bez izglītības to izdarīt nemaz nevar. Es ļoti labi zinu, ko nozīmē strādāt par *mehu* uz kuģa, kura kapteinis ir kādas Eiropas Savienības valsts pilsonis. Izdzis tevi kā mērķaķi un nepaskatiesies ne uz taviem diplomiem, ne citiem zīmējumiem. Te jārunā par attieksmi pret speciālistiem: man praktiskā pieredze un profesionālisms bija daudz augstāks nekā viņu speciālistiem, bet mani *drāza*, jo nevienam nav vajadzīgi konkurenti!”

Aivars: „Strādāju Norvēģijas kompānijā, kas maksā nodokļus, tātad būšu sapelnījis pensiju Norvēģijā. Interesanti, ka norvēģi automātiski dod medicīnisko polisi visai ģimenei, arī alga un attieksme ir laba. Sūdzēties būtu grēks. No manas puses, protams, tiek prasīts nevainojams darbs. Iespējams, kādam mūsējam tas varētu likties pārāk daudz prasīts, tāda kā goda un cieņas aizskaršana...”

Harijs: „Jūrnieka profesija ir smaga un nebūt ne tik labi apmaksāta. Visi tikai saka, ka pelna lielu naudu, bet kāpēc neviens nerunā, ka alga



jādala ar divi, jo, kamēr esi krastā, tu nesaņem neko. Kāpēc neviens nerunā par to, ka mēs strādājam mašīntelpā 65 grādu karstumā kaitīgos apstākļos, ogļūdeņražu un citu kaitīgu vielu izgarojumos, 24 stundas diennaktī ir vibrācijas, trokšņi, sauss gaiss. Jūrnieks ir sociāli neaizsargātākā profesija. Paši to nezina, uz kuģa nereti ēdam produktus, kam derīguma termiņš jau sen beidzies. Tad vēl dabas stihijas – 11 dienu vētras ar 18 metrus augstiem viļņiem, tā ka gulēt nav iespējams! Piedevām esam noslēgtā vidē! Neviens nerunā arī par to, ka ik gadu maksājam lielas naudas par kursiem un eksāmeniem. Šis darbs ir psiholoģiski un fiziski ļoti smags, kaitīgs, un tajā pašā laikā prasa ļoti lielu atbildību un zināšanas. Daudzi pat nenojauš, cik grūti tā jūrniecības izglītība nāk, cik daudz tā maksā, cik laika prasa! No visiem, kas reizē ar mani saņēma inženiera diplomu, tikai trīs cilvēki tika līdz otrajam mehāniķim, pārējie strādā celtniecībā, „Latvenergo”, vai sazin’ kur, un ne jau tāpēc, ka viņiem nepatīk jūra, bet

gan tāpēc, ka tikai reāli sākot strādāt viņi saprata, cik smaga un atbildības pilna ir šī profesija!”

Dīns: „Desmit gadus nostrādāju Kuģniecībā – no matroža līdz otrajam stūrmanim. Labi, ka pietika spēka un prāta aiziet prom, tagad strādāju krastā pilnīgi citā profesijā un pelnu vairāk nekā jūrā. Nav vairs deviņdesmitie, kad jūrnikiem uz pārējo fona bija fantastiskas algas. Kamēr esat jauni, brauciet jūrā, apskatiet pasauli, bet ilgi neaizkavējieties šajā profesijā, jo tad atpakaļceļā vairs nebūs! Agri vai vēlū kļūsi par savādniekiem, sabiedrības atstumtajiem vai deģenerātiem. Lai veicas!”

Juris: „Letīnī! Ejiet kursus, stājieties jūrskolā, Latvijas Jūras akadēmijā, jo jūrniecība ir vienīgā darba vieta, kur tuvākajos gados varēs legāli nopelnīt. Mums liktenis (krīze un ekonomiskā situācija) ir lēmis kļūt par jūrniecības tautu, lai izdzīvotu. Vai mēs esam sliktāki par filipiniešiem?!”

NO PIEREDZES UZ KUĢA UN KRASTĀ

Par jūru. Darbs ir grūts. Bieži temperatūra ir virs piecdesmit grādiem. Jāstrādā septiņas dienas nedēļā, bieži vien pa 12 stundām dienā. Tomēr daudzi to grūtumu pārspīlē un stāsta kā no „Kapteiņa Blada odisejas”. Nav taču vairs 16. gadsimts, ir 21., un kaut kas ekstrēms var gadīties tikai uz „Zojām” līdzīgiem kuģiem. Bet caur Latvijas kruinga kompānijām var iekārtoties darbā pietiekami labās norvēģu, zviedru firmās. Var mēģināt arī pa tiešo, bet tad tikai labās kompānijās un ar lielu piesardzību, jo daudzas zviedru, dāņu kompānijas negrib maksāt pienācīgas algas, kādas noteikušas lielās kruinga kompānijas, un tās meklē darbiniekus no mazām firmiņām vai tiešā ceļā.

Par krastu. Daudzi kā lielo ieguvumu piemin pusgadu mājās. Šajā apstākļī slēpjas viens paradokss! Kad tu esi mājās, visi citi ir darbā. Tad tu kā dikdienis sēdi mājās un aiz garlaicības kaut šaujies nost. Zvani draugiem, bet tiem nav laika, nav naudas, un pēc darba visi ir noguruši. Te, protams, var palīdzēt makšķerēšana vai kāda cita aizraušanās. Viss atkarīgs no cilvēka, jo daudziem nekad nav garlaicīgi – ne mēnešiem jūrā, ne krastā. Citi atkal par pudeli vairāk neko nav redzējuši, jo viņiem viss *pie kājas*. Daudzi ir galīgi atrofējušies! Man ir gadījies, ka uz kuģa nav ar ko parunāt, visiem tikai divas tēmas: meitenes un kuram *daikts* garāks. Reiz man bija kapteinis, kurš centās kuģa tautu pievērst augstākajām vērtībām – pirka labas filmas, grāmatas, bet tautai vajadzēja filmas ar seksu un asinīm, grāmatas ar seksuāli asiņainu sižetu.

Par labo. Kamēr esi uz kuģa, tevi nekādas problēmas neskar, ja nu vienīgi valūtu svārstības. Ēst tev taša, gultu uzklāj, uz darbu nav jābrauc, atliek tikai nokāpt vai uzkāpt pa trepēm, un strādā. Nauda nāk, bet par sīkumiem netiek tērēta. Var apskatīt visādas zemes.

Par ierindniekiem. Latvijas ierindas jūrnikiem darbā iekārtoties ir visai problemātiski. *Biezajos* gados daudzi no ierindniekiem ar lepu žestu pameta

jūras darbu un aizgāja uz celtniecību, kur varot tikpat un vēl vairāk nopelnīt. Bet viņu vietas jūrā jau tukšas nepalika. Vietā saradās filipīnieši, ukraiņi un citi. Ko iesākt? Ja visi jūras dokumenti kārtībā, jāiet uz kruinga kompānijām un citīgi jāmeklē. Gandrīz visu kruinga kompāniju adreses var atrast www.jurasadministracija.lv. Jāiet un jāmeklē, jo neviens jau to nevar zināt, ka kāds grib strādāt.

Par naudu. Piemēram, uz kuģa „Emergency Rescue Response Vessel” alga ir 24 500 mārciņu gadā, par katru izdienas gadu kompānijā +220 gadā, par glābšanas mediķa diplomu vēl +1200 gadā, par glābšanas ātrlaivu diplomu vēl +600 gadā. Darba grafiks ir grafiks – 28 dienas jūrā, 28 dienas krastā.

Par iespējām. Pēc akadēmijas jaunais speciālists var iet jūrā, sakrāt naudu finansiālai neatkarībai un tad uzsākt karjeru krastā. Vai arī cits ceļš: uzkāpt līdz vecākajam oficerim, tad pēc gadiem droši var meklēt darbu starptautiskajā jūrniecības biznesā. Izglītība ir laba lieta, darba pieredze ir neatsverama, ir jāizvirza ilgtermiņa mērķi, pie kuriem jāturas. Uzkāpt uz kuģa – tas ir sarežģīts lēmums, tikpat sarežģīts lēmums ir no tā nokāpt.

JA NETRŪKST AMBĪCIJU

Atgriežoties pie raksta sākumā citētās Anda vēstules, jāatzīst, ka cilvēki mēdz būt dažādi, arī viņu iespējas, vēlmes un ambīcijas ir atšķirīgas. Sešus gadus Andis mierīgi *rullē* pa iebrauktajām sliedēm un teorētiski prāto, vai trīsdesmit sešu gadu vecumā ir vai nav par vēlu mācīties. Kāds cits viņa vietā jau sen būtu pabeidzis akadēmiju vai vismaz jūrniecības koledžu. Kad jautājumu par mācīšanos uzdevu Jūras akadēmijas pirmkursniekiem, viņi bija vienisprātis, ka mācīties vajag. (Nu ja, tāpēc jau arī viņi mācās akadēmijā!) „Protams, ka jāmacās!!! Un sen jau varēja sākt. Kur prāts sešus gadus iet jūrā motorista amatā! Rīgā grūtāk mācīties, bet Liepājas koledžas neklātieni sen būtu beidzis!” Lūk, šāds viedoklis bija studiju gaitu sācējiem. Savukārt kāds kuģa mehāniķis teica: „Arī es savulaik, kad vēl mācījos un strādāju par motoristu, ja bija nepieciešams, metos četrrāpus un darīju visus melnos darbus. Tāpēc arī tagad pret motoristiem, kas ir *reāli džeki*, mācās jūrskolā vai akadēmijā, lai saņemtu mehāniķa diplomu, iztuos ar vislielāko cieņu, visādi cenšos viņiem palīdzēt un atbalstīt. Bet ar ņaudētājiem, kuri saka, ka savā laikā nebija iespēju mācīties, un tagad, izejot tos *kuģniecības kursus*, nāk nevis strādāt, bet tikai sēdēt *kurilkā* un citu makos skaitīt naudu, man kā mehāniķim nav nekādas intereses noņemties un ieguldīt viņos savu enerģiju. Ja darīšana ir ar izglītotu motoristu, kurš krāj pieredzi *meha* profesijai, tad viņš nav *apkopēja*, viņš ir stažieris, un visu cieņu jaunajiem, kas mācās! Vēlu veiksmi mācībās un praksē! Bet *šitie* no kursiem, lupatu rokās un uz priekšu!”

Daudzi, kas nepārzina jūrnieku darba specifiku, ir pārliecināti, ka jūrnieks ir tāds pats aizceļotājs kā citi darba meklētāji, kuri dodas uz Angliju vai Īriju.

Tā nav un nevar būt, jo jūrniecība un jūras kravu pārvadājumi ir starptautisks bizness. Jūrniecība ir tik specifiska nozare, ka Anda teiktais nebūtu uzskatāms par virsrakstu rubrikai „Aizbraucēji”. Latvijā ir desmitiem jūrnieku darbā iekārtošanas kompāniju, kuras komplektē apkalpes dažādām valstīm piederošiem un zem dažādu valstu karogiem kuģojošiem kuģiem. Un jūrnieka alga nav atkarīga no tā, vai kruinga kompānija strādā Latvijā vai Norvēģijā, bet no kuģu īpašniekiem. Daudzi jūrnieki atzīst, ka „Latvijas kuģniecībā” nebūt nav tās zemākās algas, tās ir pat visai konkurētspējīgas. Bet skaidrs ir viens – angļu valoda nūdien ir jāzina visiem jūrniekiem, tas vairs nav apspriežams. Tikpat pašsaprotamai vajadzētu būt cilvēka vēlmei iegūt izglītību un profesionāli izaugt. Esmu bezgala priecīga par kādu savu radu zēnu, kura ambīcijas izrādījās stiprākas par cilvēkam tik raksturīgo samierināšanos ar sasniegto. Es tik ļoti nevēlējos viņu redzēt vienā ierindā ar filipīniešiem, ka satiekot katru reizi mudināju turpināt mācības. Pirms dažiem gadiem viņš pabeidza Latvijas Jūras akadēmijas kuģu vadītājus un tagad sekmīgi kāpj pa profesionālās karjeras kāpnēm. Būšu patiesi priecīga, ja vēl pēc dažiem gadiem viņš uzvilks kapteiņa formu. Ceru, ka arī tam viņam pietiks ambīciju. Un ne tikai viņam vien...■

Sagatavoja A. Freiberga

„LAPA” CENŠAS IZGLĪTOT JŪRNIKUS

Lai izdzīvotu saspringtajos konkurences apstākļos, ir jāprot ne tikai pielāgoties tirgus apstākļiem, bet arī atrast jaunus darbības virzienus. Viens no jautājumiem, kuriem allaž seko kompānija „Lapa”, ir jūrniecības izglītība. „Lapa” atbalsta un ir aktīvi iesaistījusies jauniešu jūrniecības konkursa „Enkurs” organizēšanā. Situācija ar jūrniekiem brīvajā tirgū nemaz nav tik iepriecinoša, jo labu jūrnieku trūkst. Jūrniekiem ir vajadzīga laba izglītība.

SIA „Lapa” prezidents Aleksandrs Nadežņikovs: „Mēs ne tikai sekojam, kas notiek ar jūrnieku izglītību Latvijā, mēs arī paši aktīvi piedalāmies izglītības darbā. Tomēr nav vienas un viennozīmīgas atbildes, kādai tad īsti vajadzētu būt izglītības sistēmai, lai sagatavotu labu darbinieku kādā no jūrniecības specialitātēm. Latvijas Jūras akadēmijā izveidota jauna diplomēšanas sistēma, bet grūti prognozēt, kādus rezultātus tā dos. Jau tagad liela daļa no Latvijas Jūras akadēmijas absolventiem savu dzīvi nesaista ar darbu jūrā. Jaunā diplo-

mēšanas sistēma, kad visi akadēmijas beidzēji iegūst bakalaura vai maģistra diplomu, pavērs vēl lielākas iespējas atrast darbu krastā. Un tā mēs varam nonākt situācijā, ka Jūras akadēmija gan sagatavos jūrniekus, bet jūrnieku mums nebūs, jo lielākā daļa paliks krastā. Kas attiecas uz Jūras akadēmijas un „Lapas” sadarbību iepriekšējos gados, varu teikt, kas esam sadarbojušies praktiskās apmācības jomā, jo liels skaits akadēmijas studentu jūras praksi ir ieguvuši darbā uz mūsu sadarbības partneru kuģiem. Lai paplašinātu biznesu, esam atvēruši savas kompānijas meitas uzņēmumu Sanktpēterburgā un Odesā, jo diemžēl vietējais tirgus ir pārlietu mazs un mūsu iespējas arī juridiski ir ierobežotas, lai varētu šeit paplašināt darbību.

Mums ir arī savs mācību centrs, kurā zināšanas lielākoties papildina mūsu jūrnieki, taču tie ir atvērti arī visiem citiem, kas vēlas atjaunot vai pilnīgot savas zināšanas un prasmi. Tas, ka varam uzturēt un nodarbināt savu mācību centru, ir apliecinājums tam, cik tomēr daudz jūrnieku ir mūsu pulkā. Sekojam visām prasībām, kādas ir šajā nozarē, un pilnveidojam savu darbību. Arī pasniedzēji mūsu kursus ir savas nozares profesionāļi. Mēs izmantojam katras nozares labāko speciālistu zināšanas, lai jūrnieki iegūtu iespējami vairāk. No otras puses jāteic, ka mēs ne tikai dodam, bet arī prasām no jūrniekiem, piemēram, mācoties mūsu kursus, nav atļauts kavēt nodarbības, un šī prasība jāievēro bez atlaidēm.

Tā kā es piedalos arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra eksaminācijas komisijas darbā jūrnieku kompetences pārbaudēs, ar pilnu atbildību varu teikt, ka kopumā jūrniekiem ir visai vājas zināšanas un pat zema profesionālā kompetence. Mūsdienu tehnoloģijas attīstās ļoti strauji, kuģi ir aprīkoti ar sarežģītu un modernu aparātūru, tomēr tehnika ir tikai tehnika, ja vienā dienā kaut kas notiek un šī tehnika vairs nedarbojas, kas tad notiks jūrā? Šķiet, ka tieši kuģošanas pamatus jūrnieks ir apguvis visai vāji un viņa zināšanas, piemēram, astronomijā, piesardzīgi vērtējot, ir nepietiekamas. Cilvēks nedrīkst paļauties tikai uz tehniku.

Mūsu jūrniekiem konkurētspēju nodrošina zināšanas un reputācija, kas iegūta daudzu gadu laikā. Ja jūrnieki zaudēs savu kvalifikāciju un tādējādi sabojās reputāciju, viņi no darba tirgus izkritīs, un atgriezties tajā būs praktiski nepiespējami. Jau tagad pieņemums, ka filipīnieši ir lētais darbaspēks, vairs neatbilst patiesībai, jo viņu izglītības līmenis ir ievērojami pieaudzis. Tirgus ir viena ļoti mainīga lieta, šodien izjūtām jūrnieku deficītu, bet rīt jau būs šīs profesijas pārpilnība. Atklāti sakot, ar to kvalifikāciju, ko Latvijas jūrnieki apliecina Jūrnieku reģistra eksāmenos, būs par maz, lai noturētos jūrnieku darba tirgū. Un tā ir viela pārdomām.” ■

AR OPTIMISMU PĀRI JŪRĀM

Tālbraucējs kapteinis, Ventspils brīvostas kapteinis Arvīds Buks nenožēlo nevienu savas dzīves dienu. Lai gan īpaši netic likteņa zīmēm, tomēr ir pateicīgs augstākiem spēkiem, kas visu izkārtājuši tā, lai viņš kļūtu par jūrnieku, kapteini un godīgu cilvēku. Liela darba mīlestība, milzīgs gribasspēks un neatlaidība, sapratne un cilvēciskums. Tie ir tikai daži apzīmējumi, kas pirmie nāk prātā, lai raksturotu kapteini Buku.

Tas ir cilvēks, uz kuru var paļauties, kura klātbūtne vieš drošības sajūtu un tajā pat laikā liek apjaust, ka nekas šajā dzīvē nenāk viegli. Darbs un jūra – lūk, tās divas atslēgas, kas tālbraucējam kapteinim Arvidam Bukam atvērušas visu pasauli, noliekot pie kājām gan profesionālus sasniegumus, gan cilvēku mīlestību.

2009. gadā Arvidam Bukam izteikta pateicība „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā”, ko iedibinājusi Latvijas Jūrniecības savienība un SIA „Jūras informācija”.

Bija parasta februāra otrdiena. Visu iepriekšējo dienu un nakti Latvijā stipri sniga. Radio ziņoja par daudzviet netīrītiem ceļiem un milzīgiem sastrēgumiem. Neskatoties uz to, mēs tomēr braucām ciemos pie Ventspils ostas kapteiņa Arvida Buka. Sen nebijām viesojušies pilsētā ar nākotni, nu uz ostas kapteindienestu Ventas otrā krastā braucam pa jauno Ventspils tiltu. Kā jau pirmo reizi, pa jaunu tiltu braucot, iedomājos vēlēšanos. Kādu? Nu, savējiem jau var pateikt, nenoskaudīs, gan jau piepildīsies – vēlējos, lai izdotos uzrakstīt un arī izdot grāmatu par Atlantijas zvejniekiem. Interesantas lietas jau atrastas arhīvos, daudzi atmiņu stāsti uzklauti, bet darbam galu gan vēl neredz. Tomēr viens ir pilnīgi skaidrs – Atlantijas zvejnieku arods tiešām paliks ierakstīts vēsturē. Pirms vairākiem gadiem Arvīds Buks bija tas, kurš mani uzvedināja uz domām par šādas grāmatas rakstīšanu. „Vai tiešām neesam pelnījuši, lai mūsu zvejnieku darbu Atlantijā kāds aprakstītu dokumentālā stāstā? Mēs taču strādājām kā zvēri, pildījām plānus, zvejojām zivis. Par to ir daudz stāstāma. Laiks ir nepielūdzams, vecie zvejnieki viens pēc otra aizies uz citiem medību laukiem un savus stāstus, piedzīvojumus, veselu Latvijas jūrniecības vēstures nodaļu paņems līdzi.”

Salīdzinot ar Rīgu, Ventspilī sniega ir maz, bet vējš purina kā jau atklātas jūras krastā. Pie Kapteiņa dienesta ēkas kāpjām ārā no mašīnas un skatāmies, cik liels kuģis Ventas otrā krastā piestājis pie jaunā un modernā Ogļu termināļa. Vai tik tas milzenis nebūs kādus 280 metrus garš? Vēlāk ostas kapteinis kā pašu par sevi saprotamu piebilda: „Šis ar četriem loču kuģiem jāvada, citādi tāds



Arvids Buks.

lempis nevar izgrozīties". Vējš smagi šūpo ledus putru Ventā, ostas kapteinis pilnā kapteiņa uniformā jau paguvis iznākt mums pretī. Protams, viņš bija redzējis mūs piebraucam. Patiesībā kapteiņa asajam skatienam nepaslīd garām nekas – ne braucamais uz zemes, ne putns gaisā, vēl jo mazāk kuģis upē vai jūrā. Man šķita, ka tas ir liels gods, ja pats ostas kapteinis iznāk sagaidīt, bet Arvidam Bukam liekas, ka tas ir tikai pašsaprotami – sagaidīt un uzņemt viesus. Tālbraucēja kapteiņa viesmīlību baudījām visas dienas garumā. Par to ir pārliecinājies ikviens viņa ciemiņš, vai tas būtu ostas kapteiņdienestā vai viņa „Bukos” uzņemts. Bet par „Bukiem” vēlāk.

OSTA

„Jūs jau zināt, ka Ventspils osta strādā ar bīstamajām kravām – naftu, naftas produktiem, amonjaku, šķidro mēslojumu, kālija sāli, un tas no ostas dienestu puses prasa maksimālu uzmanību. Tā kā pārsvarā visas šīs kravas tiek pārveidātas ar lielajiem *panamax* tipa kuģiem, kuriem ir piecpadsmit metru un vēl lielāka iegrimē, tas nozīmē, ka ostas kapteinim, kapteiņdienestam un ločiem jābūt īpaši profesionāliem, lai droši un iespējami ātri ievestu un izvestu šādu kuģus. Kā kuru gadu, bet vidēji vairāk nekā divus tūkstošus kuģu gan labos, gan sliktos laika apstākļos uzņem un pavada osta. Redzat to ledus putru, to



1974. gads. Pēc PSRS augstākā apbalvojuma Darba Sarkanā Karoga ordeņa saņemšanas. Arvīds Buks (stāv vidū) un viņa kundze (otrā no kreisās).

šodien vējš pa jūras vārtiem iepūtis te Ventā, bet tas nenožīmē, ka osta ir nekuģojama. Tomēr melnā informācija strādā: šorīt man zvana kāds kuģu aģents un jautā, vai tiešām Ventspils osta ledus apstākļu dēļ ir slēgta? Muļķības! Mūsu osta vienmēr ir kuģojama, un šis jau nav nekāds ledus, vien vēja sadzīta putra! Lai Tallina, Sanktpēterburga, citas Krievijas un Somijas ostas uztraucas par ledu, mums par to galva nesāp, jo Ventspils ir neaizsalstoša osta. Cita lieta ir vētras, kas laiku pa laikam iebrāžas pie mums. Kā vējš sasniedz četrpadsmit metrus sekundē, tā tāds vilnis nāk iekšā, bet ja nu trīcē ar divdesmit pieciem vai visiem trīsdesmit metriem, tad gan lielajiem kuģiem jāpaliek reidā, tad tikai zvejas kuģīši var nākt iekšā,” tā ostas kapteinis. Un, zvejas kuģīšus pieminot, viņa balsī ieskanas tāda īpaša vibrācija.

Kamēr Arvīds Buks to visu stāsta, gandrīz nemitīgi zvana viņa mobilais telefons. Kapteinis mums atvainojas. Patiesībā jau viņam nebūtu jāatvairinjas, jo ir darba diena un darba jautājumi neatliekami jākārt. Viens kuģis jāved iekšā, otrs atkal ārā, tad vēl Jūras spēku kuģim jāizlīdz pa ledu putru no ostas izkulties. „Veči, nu jūs taču zin’ kas jādara, rīkojās!” Kad visneatliekamākais nokārtots, Arvīds Buks mūs aicina ciemos uz saviem „Bukiem”. Viņš vedīšot mūs ar savu autiņu, pa ceļam tādu kā pilsētas tūri izbrauksim, Lemberga hūti apskatīsim. „Jūs nav redzējuši Lemberga hūti, tad tā jums jāredz. Klajā vietā tāds kalns uzslējies!” Bet vakara pusē kapteinis vēl atgriezīšoties

ostā, jo vajagot paskatīties, vai visas lietas kārtībā. Ko padarīsi, īsts ostas saimnieks jau darba dienas garumu mēra nevis stundās, bet labi padarīta darba izteiksmē. Un tā jau kopš 1992. gada šajā amatā. „Iesākumā taču gandrīz nekā nebija, ostas tehniskajā flotē strādāja mazie velkoņi. Tad nāca arvien jaudīgāka tehniskā flote. Pa šiem gadiem gan ostā, gan arī pilsētā viss ir ļoti būtiski mainījies. Osta izaugusi, modernizēta un padziļināta, bet pati Ventspils no bieda uz pulvera mucas kļuvusi par ventspilnieku iemīļotu un tūristu iecienītu pilsētu. Mūsu pilsētas un Jūras svētki ir kļuvuši slaveni ne tikai Latvijas iedzīvotāju vidū, tos brauc svinēt arī lietuvieši, igauņi, somi un zviedri. Iekāpj mašīnā vai prāmī un ir klāt. Arī Raimonda Paula iedibinātos ziņģu festivālus tauta mīl,” to visu ostas kapteinis stāsta, kad jau sēžam viņa mašīnā. „Ja jūs man jautātu, vai Ventspils ir tā miera osta, kur man, kas savā mūžā uz kuģiem apbraucis visu pasauli, vecumdienās gribētos būt, es atbildētu apstiprinoši – Ventspils ir mana miera osta! Godīgi sakot, ja salīdzina, kā bija jāstrādā Atlantijā un kā tagad, tad atzišos, ka ostas kapteiņa amats man tagad ir piemērots darbs, jo tādu *krunku* kā Atlantijā es droši vien vairs nevarētu turēt. Toreiz strādāju pa īstam, ar atdevi. Arī tagad strādāju ar pilnu atdevi, bet šis darbs, lai gan prasa lielu atbildību, tomēr ir tāds pensionāra darbs.”



Dzīva satiksmes zvejas rajonā.



Ar smaīdu pa dzīvi.



Dažas zivis līdz plāna izpildei vēl pietrūkst...



Kopā ar komandu.



Zivis nāk.



Jūras otra puse ir krasts. Jūrniekus sagaida viņu sievas.

„BUKI”

Kādus divpadsmit kilometrus no Ventspils pa sniegotu ceļu iebraucam Arvīda Buka „Bukos”. Kapteinis ir lepns par savu māju un saka, ka, kopš vairs neiet jūrā, šī tomēr ir viņa visistākā miera osta. Šeit kopā dzīvo vairākas paaudzes – viņš ar sievu vienā galā, dēls ar ģimeni otrā, mazmeita arī jau izaugusi, mācās Rīgā universitātē, bet vienmēr atskrien uz mājām. Bieži atbrauc arī meita ar ģimeni. Te viņiem visiem kopā esot labi, interesanti un jautri. Garais saimes galds stāv pa vidu starp abiem mājas galiem, turpat ziemas dārzs, pirts, sporta



zālīte un mūzikas istaba. Arvīds Buks ļoti labi spēlē akordeonu. „Kādreiz uz kuģiem kopā sanācām pat septiņi akordeoni. Nu, ka tad laidām vaļā, bija ko klausīties! Jā,” it kā aizdomājoties viņš nosaka. „Bet reizēm uz kuģa uznāca melnās strīpas. Darbi neiet no rokas, zivis neķeras, komandā jūtama spriedze, gaisotne elektrizēta. Tad es iegāju savā kajītē, paņēmu akordeonu, apsēdos uz galda malas un spēlēju kādu stundu bez apstājas. Izspēlēju un izdomāju visu savu dzīvi, visas problēmas nospēlēju nost no sirds. Pēc šitādas spēlēšanas palika tik viegli un labi, tad atkal varēja iet un strādāt. Bet vīri zināja, ja vecais spēlē, nav ko traucēt. Protams, pavisam citādi instruments skanēja, kad tāpat vien muzicējām vai kādā svētku reizē uzrāvām.”

Kad sēžam „Buku” ziemas dārzā, dzeram kafiju un skatāmies bildes, tālbraucējs kapteinis Arvīds Buks atceras savus jūras laikus.

JŪRA

„Vispār jau no jūras neko nezināju, tikai to, kā tā izskatās no krasta. Un vēl zināju, ka jāmacās, jo tik grūtu dzīvi kā tēvam un mātei negribēju. Vajadzēja izsisties cilvēkos un tikt uz Liepāju. Kad man bija deviņpadsmit, dzīvojām Virgā. Māte iedeva ceļamaizi, es sēdos autobusā un braucu uz Liepāju. Izrādījās, ka Liepāja ir slēgta, iebraukšana tikai ar caurlaidēm, bet man atpakaļceļa nebija. Novilku bikses un pa ezera niedrēm iebrīdu Liepājā. Sāku strādāt „Boļševikā”, kādu dienu dzirdu, ka tiek organizēti kuģu vadītāju kursi, bet neviens negrib



Lai dzīvo kapteinis!

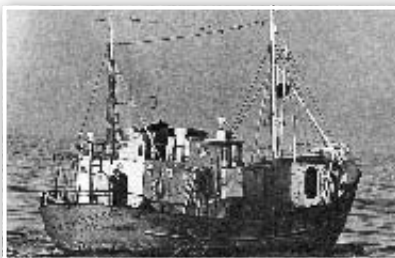
mācīties. Saku, ka es gan labprāt mācītos, jo es tik ļoti gribēju iet jūrā. Kad pabeidzu kursu, sāku strādāt par matrozi uz MRT – mazā zvejas kuģīša, un nu jau ļoti personīgi iepazīnu gan Baltijas jūru, gan tās dabu. Kamēr kuģi vēl nešūpoja, nekas, bet kā uznāca pamatīgāki viļņi, tā arī jūras slimība bija klāt. Bija diezgan briesmīgi. Ja nebūtu gājis tajosursos, visticamāk, ka jūrā iešanu būtu metis pie malas. Bet nevarēju to darīt, jo bija apziņa, ka sešus mēnešus esmu mācījies, kolhoza līdzekļus tērējis – man septiņus simtus rubļu mēnesī maksāja. Bija apziņa, ka atpakaļceļa nav, jāiet uz priekšu, tāpēc turējos, cik varēju. Iedomājieties, tāds vējiņš piecas sešas balles, zvejojām mencas, tu šķipelē tās zivis, smaka ka bail, aizej tik aiz kastes un laid pār lūpu. Jūrā ēst negribas, bet, kad atnāc krastā, tad esi izsalcis kā vilks. Izgāju sešu mēnešu praksi, un pa šo laiku man izdevās pārvarēt visus nelabumus. Ir vajadzīgs liels gribasspēks, lai ar to tiktu galā, bet, redz, es paliku par normālu cilvēku. Pēc sešiem mēnešiem biju ticis galā gan ar praksi, gan ar savu nelabumu, un mani uzlika uz RTS 2026 pie kapteiņa Pētera Mazitāna par kapteiņa palīgu. Tajā laikā navigācijas ierīces mums bija tik vien kā rokas lode, kur galā dzelzs bumba ar izdobtu apakšu, ko iesmērē ar tavotu, lai redzētu, kas par grunti, eholote un kompass, kurā bieži vien spirta vietā bija ieliets ūdens, jo spirtināš jau izlietots citām saimnieciskajām vajadzībām. Tā arī vagojām to Baltiju, bet mums bija vēlēšanās iet tālāk, nekā tolaik Baltijā gāja kuģi.

Sarunas laikā Arvīds Buks vairakkārt uzsver, ka visi viņa darba sasniegumi bijuši tikai pateicoties mācībām. „Kā tikai piedāvāja, ka var mācīties, es biju

pirmais, kurš pieteicās. Biju pārlicienāts, ka dzīvē uz priekšu tikšu tikai tad, ja mācīšos." Izgājis viena gada tuvbraucēju stūrmaņu kursus, kurus pabeidzis ar izcilību, vienlaikus pabeidzis vidusskolu, Rīgā izmācījies tālbraucēju kapteiņuursos pie Hugo Legzdiņa, kā eksternis beidzis Liepājas jūrskolu. Piedevām vēl tajā laikā jau bijis ģimenes cilvēks. „Ar sievu apprecējāmies ļoti jauni, tūlīt pēc skolas. Mūsu starpā bija noruna, ka viņa būs atbildīga par saimniecību un bērnu audzināšanu, bet es uzņemšos ģimenes apgādnieks pienākumus. Mēs abi savus solījumus esam pildījuši, jo viņa lieliski ir tikusi galā ar sadzīves lietām, es savukārt ģimenei neesmu darījis pāri materiālajā ziņā. Roku uz sirds liekot, varu teikt, ka es savu ģimeni esmu apgādājis tikai legālā veidā. Bija viens reiss, kad no savas sievas saņēmu astoņdesmit septiņas vēstules. Pats gan neesmu bijis nekāds rakstnieks, mana rakstīšana līdzinās tādām sausām atskaitēm – bijām tur un tur, notika tas un tas, nozvejojām tik un tik. Bet uz kuģa bija viens izcils rakstītājs, un viņš man saka, ko tu āksties, es uzrakstīšu tavai sievai tādu vēstuli, ka viņa apraudāsies. Labs ir, lai uzraksta ar', bet, kad izlasīju, ko viņš tur sarakstījis, gandrīz vai pats apraudājos. Tomēr teicu: nu nē, šito sievai sūtīt nevaru, jo viņa domās, ka ar mani kaut kas nav riktīgi. Sieva gan vēl tagad pārmet, ka toreiz viņai to vēstuli nenosūtīju. Mēs viens otru vienmēr centāmies saprast un neuzdot nevajadzīgus jautājumus. Ne jau vienmēr viss ir jāzina, reizēm vieglāk



Noņemam spriedzi!



„Pāvilosta”.



Brīvs brīdis.



Pie bāzes kuģa.



„Dzintarzeme”.



Arvīds Būks: „Cik jauns un smuks tas vecais buks!”



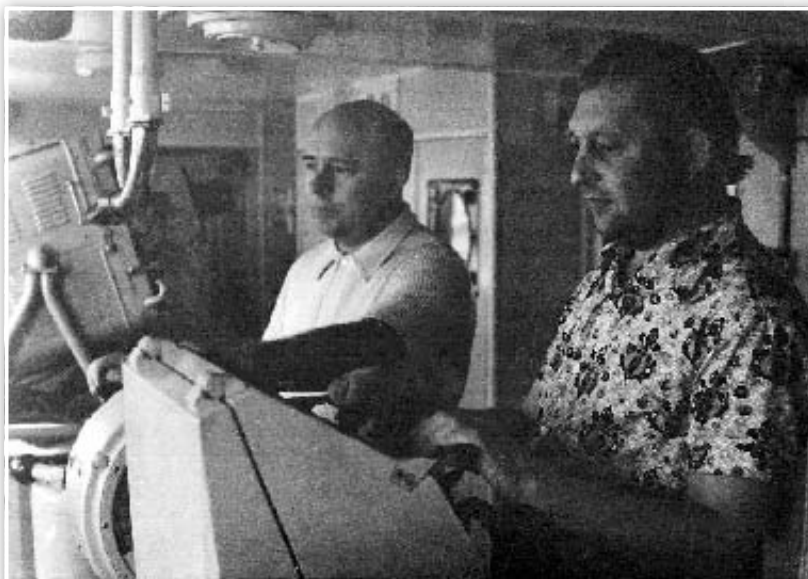
Divdesmitā gadsimta sešdesmitie gadi. Zvejas kuģi Liepājas ostā.

ir kaut ko arī līdz galam nenoskaidrot. Bet tolaik, kad mācījos, sieva man bija liels palīgs un atbalsts. Lai naktīs mācoties nenāktu miegs, viņa man nesa bļodu ar aukstu ūdeni, kur kājas iemērk.”

KUĢI

Liepājas žurnālists Andžils Remess savulaik par Arvīdu Būku rakstīja: „Pabeigta Liepājas jūrskolas neklātie-nes nodaļa. Cik tas prasīja negulētu nakšu un atteikšanos no visādiem vilinošiem pasākumiem. Un tagad viņš ir kuģa saimnieks. Kapteinis, kam jāatbild par visu „Pāvilostu”, par tā cilvēkiem un nozveju, ar kuru līdz šim kuģis lepoties nevarēja. Bet tāpēc atbildība vēl lielāka. Viņam taču uzticējās, un uzticību nevar neattaisnot. Oktobra gadadienas priekšvakarā Arvīds Būks pirmo reizi devās tālajā ceļā kā kapteinis. Ceļi ir dažādi. Uz sauszemes ik pa kilometram virzienu un mērķi norāda ceļa rādītāja bultas. Jūrā jāvadās pēc kompasa un navigācijas kartes. Bet Arvīdu Būku dzīves ceļā vadīja tikai viens – griba. Un tā noveda pie mērķa.”

Pašam Būkam ar ekspedīcijas kuģi „Pāvilosta”, uz kura pirmo reizi bijis kapteiņa godā, saistās gan traģiskas, gan prieka pilnas atmiņas. „Tas bija sešdesmito gadu beigās Ziemeļjūrā, toreiz piedzīvoju visspēcīgāko vētru savā mūžā. Divpadsmit ballēs „Pāvilosta” nokļuva zem liela viļņa, tas izsita visus priekšējos stiklus un savainoja motoristu, izsprāga drošinātāji, visapkārt tīrā elle. Kāds norvēģis sauca pēc palīdzības, bet nebija ko



Stūres mājā.



Sagaidīšana un pavadīšana vienmēr notika svinīgos apstākļos.



Dažreiz kopā sanāca pat septiņi akordeoni.

cerēt, ka tev kāds var palīdzēt, un domāt, ka tu kādam vari sniegt palīdzību. Tikai pateicoties brīnumam un tam, ka pēc pāris stundām vētra norima, kuģis toreiz nenogrima. Vēlāk gan „Pāvilosta” pie Amerikas krastiem aizgāja bojā ar visu divdesmit trīs cilvēku apkalpi. Dažu sekunžu laikā zvejas kuģis nogrima jūras dzelmē, jo tam virsū uzskrēja milzīgs tankkuģis. Es no šī neapskaužamā likteņa paglābos, jo tolaik jau strādāju uz cita kuģa, bet šausmīgā vētra varēja būt kā tāda nelaimes priekšvēstnese.”

Arvīdam Bukam un viņa vīriem nācies piedalīties arī glābšanas darbos. „Tas notika septiņdesmit gadu sākumā, kad ar kuģi „Rauda” gājām zvejot uz



„Pāvilosta” un lomi.

Āfriku. Vēl esot Ziemeļjūrā, saņēmām SOS signālu, ka uz angļu zvejas kuģa „Scampton” izcēlies ugunsgrēks. Apsvēruši savas iespējas, pieņēmām lēmumu palīdzēt angļu zvejniekiem. Kad nokļuvām nelaimes vietā, ieraudzījām liesmu pārņemtu kuģi. Septiņi zvejnieki jau bija evakuēti uz citiem kuģiem, bet uz degošā „Scampton” vēl bija trīs cilvēki. Bija bīstami, jo liesmas ik brīdi draudēja pārņemt degvielas tvertnes un mēs visi varējām uziest gaisā. Pēc kādām divām stundām mums izdevās savaldīt liesmas un mēs sākām meklēt cilvēkus. Diemžēl bija jau par vēlu – visi trīs bija miruši. Mirušos zvejniekus nodevām Holandes medicīnas kuģim, bet cietušo „Scampton” nogādājām

Esbergjenas ostā Dānijā. Tur mūs ielenca žurnālisti. Pēc dažām dienām turpinājām ceļu uz zvejas rajonu Āfrikā. Pēc šī gadījuma mēs visi saņēmām goda rakstus un iespēju iegādāties trīs žiguļus bez rindas, savukārt padomju valsts par ārzemju kuģa glābšanu saņēma ievērojamu atlīdzību konvertējamā valūtā.”

DARBS

Tās priecīgās atmiņas, kas kapteini joprojām vieno ar „Pāvilostu”, protams, saistītas ar darbu. „Varu teikt, ka man lietas gāja no rokas. Plānu pildījām ar uzviju.” Vecās avīzēs var lasīt: „Jūrā trako rudens vētras, bet no zvejnieku arteļa „Boļševiks” kuģiem joprojām pienāk ziņojumi par jauniem panākumiem darbā. Starp ekspedīcijas zvejas kuģiem vadībā ir VZRT 9054, kura kapteinis ir Arvīds Buks.” Vai arī: „Flotiles darba uzvarā lielu ieguldījumu sniedza ekspedīcijas kuģu komandas. VZRT 9054 un VZRT 9114, kurus vada kapteiņi Arvīds Buks un Vladimirs Einiņš, Džordžijas sēklī pusotra mēneša laikā nozvejoja katrs pa 4,5 tūkstoš centneru sidrabaino heku.” „Atlantijā, Džordžijas sēklī, izcilus panākumus guvusi VZRT 9054 komanda kapteiņa A. Buka vadībā.” Šādos izvilkumus no laikrakstiem varētu citēt vēl un vēl. Bet aiz vecām avīžu rindiņām ir jūras sāļums, cilvēka dzīve, spīts un vēlēšanās būt labākajiem. Arvīds Buks aiziet uz savu darba istabu un atnes divas rakstāmgalda atvilktnes, pilnas ar goda rakstiem, pateicībām, krūšu nozīmēm un medaļām. Tas viss saņemts kā pateicība par izcilu darbu. Ja kāds domā, ka šodien vajadzētu kaunēties par



Ventspils ostā iesvēta atpūtas kuģi „Hercogs Jēkabs”.

padomju laika apbalvojumiem, viņš ļoti maldās „Tur nav ko kaunēties. Tā ir mana dzīve, mans sūri grūti jūrā pavadītais mūžs, vairāk nekā trīsdesmit gadi, un tie ir apbalvojumi ne jau par padomju sistēmas slavināšanu, bet gan par labi padarītu darbu. Būsim godīgi, kuram tad nepatīk, ja atzīst viņa veikumu un par darbu pasaka „paldies”? Bieži vien tagad dzird sakām, ko tad tas, tas jau bija partijā, un uzliek tādu kā zīmogu. Man šajā ziņā ir pilnīgi vienalga, ko kurš domā, jo es neslēpju varu teikt, ka esmu bijis partijas biedrs. Nebija jau manī ne tādas sociālistiskas, ne komunistiskas pārlicības. Man savulaik skaidri un gaiši pateica: „Ja gribi kļūt par kapteini, tev jāstājas partijā!” Es ļoti gribēju būt kapteinis, tāpēc arī iestājos. Nekādi zemteksti. Bet vispār, par tiem laikiem runājot, mēs īpaši nedomājām par ideoloģiju un politiskām lietām, mēs domājām par darbu un plānu. Mēs pildījām savus pienākumus. Gājām jūrā. Mēs vienkārši dzīvojām. Katram jau jādzīvo tajā laikā, kas viņam atvēlēts, un jāpriecājas par dzīvi. Varu teikt, es vienmēr esmu priecājies par dzīvi.”

Kolhoza laikos kuģi jūrā pavadīti un no reisa sagaidīti svinīgi, ar uzrunām un mūziku. Kā saka kapteinis – krasts ir jūras otrā puse, kur gaida ģimene, mājas, kolēģi uz sauszemes. Jūrnieks dzīvo tādas kā divas dzīves, jo jūrā viņš ilgojas pēc krasta, bet krastā nepārstāj domāt par jūru. „Tā nu tas ir, ka jūrā visas vīru sarunas grozās tikai ap sievietēm. Vismaz manā laikā tā bija, jo trīsdesmit gados, ko nostrādāju jūrā, neiznāca sastapt nevienu tā saukto *zilo*. Tādas lietas nebija.” Pašam Bukam reizēm gadījies tā aizrauties darbā, ka domas par krastu



Vēstures liecības.

un sievietēm izgaissušas jūras plašumos. „Es iegrimu darbā. Pagāja gandrīz pieci mēneši, jābrauc mājās, bet zivis nāk un nāk, un gribas strādāt vēl un vēl. Tu esi līdz ausīm darbā, bet vīri nāk virsū kā tanki. Ko darīt? Jādodas mājup. Godīgi sakot, mājās esmu bijis tikai ciemiņš.”

CILVĒKI

Kad jautāju, vai tad uz kuģa viss bija tikai gludi un saskanīgi, Arvīds Buks atceras, ka gadījies visādi, bet vispār jau viņš pēc dabas esot optimists, tāpēc pa dzīvi ejot ar smaidu. Protams, pusgads jūrā cilvēkiem ir liels pārbaudījums, gadās gan baltās, gan melnās strīpas. „Cilvēku noskaņojumu uz kuģa varēja lieliski just. Kad gaiss kļuva elektrizēts, bija skaidrs, jānoņem spriedze. Tad sapulcināju visu komandu, apsēdāmies, ierāvām čarku, izrunājāmies, vīri izkratīja sirdi, uzspēlējām akordeonu, uzrāvām kādu dziesmu. Pazuda spriedze, un vīri atkal gāja darbā. Viss bija kārtībā. Bet *dzerstīšanās* darba laikā pie manis nebija. Kad strādā, tad strādā, bet, kad ierauj, tad ierauj, arī bez tā nevar.” Daudz tādu nebija, tomēr dažiem, kas nezināja mēru, kapteinis pēc atgriešanās ostā parādījis durvis un ar tādiem kopā jūrā vairs nav gājis. „Vispār jau var pajautāt cilvēkiem, visi pateiks, ka ar mani labprāt brauca kopā, jo zināja, ka viss būs pa godīgam un labi varēs nopelnīt. Par labu darbu saņēmām ne tikai labas algas, bet arī mašīnas un dzīvokļus ārpus kārtas.

Man vienmēr gribējās visu iemācīties pašam. Piemēram, traļmeistaram gādās saplēst tīklus. Neko darīt, jāiet krastā, bet, kamēr kuģis iet uz ostu, es tikām

ķimerējos, kamēr pie jūras vārtiem tralis jau salabots. Reizēm pat rīkojām sacensības, kurš ātrāk salabos tīklus, tā kā spēlēja akordeonu, man bija veikli pirksti un tās lietas labi un ātri padevās. Arī tad, kad jau biju kapteinis, bieži vien arī pats fiziski pastrādāju, zivi pašķīpelēju. Ja kāds domā, ka kapteinim to nepieklājas darīt, varu teikt, ka kapteinis ir dievs uz kuģa, tāpēc pats izlemj, kas pieklājas, kas ne. Redz, kapteinim vienmēr jāpieņem lēmumi.”

Kapteinis stāsta, ka, vēl stūrmanis būdams, kritiski skatījies uz visu, ko dara vecie kapteiņi. Daudzreiz licies, ka ir lietas, kas tiek darītas aplami, bet katram jau sava iedoma un pārliecība, ka tikai viņš dara pareizi. Arvids Buks ir mācījies no citu kļūdām, un varbūt tieši tas viņam vēlāk palīdzējis tik sekmīgi strādāt. „Stūrējot kuģi, nekādi nevarēju saprast, kāpēc vecie jūras vīri dziļumu mēra asīs, ja uz kartes viss atzīmēts metros. Bet viņi ne par ko, turas pie sava. Kad pats nācu pie komandēšanas, tās asis tūlīt nolikvidēju.

Tas notika Lamanšā, es toreiz strādāju par stūrmani. Bija doma apgūt dvīņu traļu zveju. Divi veci un pieredzējuši kapteiņi, nesaukšu vārdā, sagāja kopā un, sēžot pie galda, nosprieda, ka pamēģinās to darīt. Trīsdesmit metrus augstus traļus piecdesmit metru dziļumā šie nolemj laist pa četršimt metriem garos *vejeros* laukā. Saķēris galvu, pie sevis domāju: kāpēc tā dara, kāpēc tik daudz laiž ārā?! Bet kapteiņi ir kapteiņi. Nepaiet ne piecas



Ventspils ostas kuģu vadības centrā.



LJS valdes sēdē. No labās: Ventspils ostas kapteinis Arvids Buks un Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits.



Sanāksme Latvijas Jūras administrācijā.



Ostas kapteinis viesiem pasniedz piemiņas veltes.

minūtes, ka noiet tik *trin-trin*, gatavs, tralis beigts, lupatas vien. Kā pierādījums tam, ka tralis ir gājis pa grunti, bija viena tīklā aizķērusies akmens bute. Kapteiņi atmeta ar roku un nosprieda, ka ar dvīņu trāļiem nav zvejošana, tā lieta neiet. Bet mani doma par zvejošanu ar dvīņu trali neatstāja."

RISKS

Lūk, ko par zvejošanu ar dvīņu trali 1963. gadā Liepājas laikrakstā „Komunisti” rakstīja kapteinis I. Atāls: „No zvejas rajoniem pienāca neiepriecinošas vēstis: nozveja ar trāļiem stipri zemāka par plānoto diennakts nozveju. Vienīgā cerība, ka novembra otrajā pusē Lamanša rajonā sākas silķu nārsts, kur parasti ir ļoti laba nozveja. No iepriekšējo gadu pieredzes zinājām, ka pēc nārsta Lamanšā, tas ir, decembrī, janvārī un februārī ar grunts trāļiem silķes nav kur zvejot. Lamanša rajonā gaidījām daudzsološo silķu nārstu. Bija ļoti daudz ārzemju kuģu, bet silķes tā arī nenārstoja. Glābjot plānu, nolēmām doties uz Norvēģijas ieplaku, bet arī tur nekā.

Apspriedāmies ar mūsu arteļa VZT 4553 „Pāvilsta” komandu, kuru vada jaunais, bet enerģiskais kapteinis Arvīds Buks, un pieņemām drosmīgu lēmumu – mēģināsim zvejot ar dvīņu trali, ko velk divi kuģi un ar ko var apzvejot tos zivju barus, kuri uzturas nevis pie grunts, bet gan dažāda dziļuma ūdens slāņos, kaut gan ne man, ne Bukam nebija nekādas prakses zvejā ar dvīņu tra-

li. Pirms vairākiem gadiem šo zvejas veidu gan mēģināja pielietot mūsu arteļa ekspedīcijas kuģi VZRT 9054 un 9114, bet atmata to kā nepiemērotu. Rezultāti bija pārsteidzoši: sešās diennaktīs abu kuģu tilpnes bija piezvejas, kopā ap 1300 centneriem. Tik īsā laikā ar teicamiem rezultātiem bija apgūts jauns progresīvs zvejas veids, un turklāt pašmācības ceļā. Te nu jāsaka, ka mums nebūtu tik iepriecinošu panākumu, ja apkalpes locekļi darbā nebūtu ielikuši visas savas zināšanas un enerģiju. Zvejā ar dvīņu trali abām kuģu komandām jāstrādā roku rokā, citādi nekādu rezultātu nebūs.”

Ja nestrādās ar pilnu atdevi, tad rezultātu nebūs, tāpēc Arvids Buks gan no sevis, gan no saviem vīriem vienmēr prasījis pilnu atdevi. Kad viņš pārņēma kuģi „Pāvilosta”, tas bija nolaists un atpalcis visos rādītājos, bet jaunajam kapteinim izdevās to padarīt par priekšzīmīgu pirmrindnieku. Priekšzīmīgs darbs un disciplīna bijusi arī uz visiem citiem kuģiem, uz kuriem viņam nācies strādāt, tādus lielos saldētājtralerus kā „Dzintarzeme”, „Dzintarkrasts” un „Dzintarjūra” ieskaitot.

RĀJIENI

„Starp citu, esmu saņēmis divus stingros rājienus. Pirmo, kad ar dvīņu trali zvejojām Ziemeļjūrā, Skagerakā. Labi ķērās siļķes, bet bija grūtības ar to nodošanu, pie bāzes jātāv rindā desmit dienas. Parēķināju, ka pa to laiku mēs pagūstam aiziet uz Liepāju un atnākt atpakaļ. Lūdzām atļauju bāzei. Nē, to darīt nedrīkst, aizliegts! Atmetu ar roku – divas dienas līdz mājām, divas dienas izkraut, divas dienas atpakaļ, tātad sešās dienās mēs esam atpakaļ. „Ko ta’ mēs te gaidīs?” Abi ar otru kuģa kapteini tā nospriedām un arī izdarījām. Kolhoza priekšsēdētājs Frickauss sit mums uz pleca, slavē: „Baigie malači! Bet, lai jums neiznāk kādas lielākas ziepes, es jums iedošu *vigavoru* (rājienu). Mēs pieņemam – kas priekšsēdētājam jādod, jādod. Aizgājām atpakaļ, iekļāvāmies laikā, pa atlikušajām četrām dienām paguvām vēl piezvejojot otru kravu un zivis nodot bāzei. Rindu uz bāzes kuģi taču bijām aizņēmuši.

Otru rājienu dabūju, kad ar gruntstrali zvejojām Ziemeļjūrā. Bija ļoti laba nozveja, pārnācām mājās, priekšnieks pienāk un saka: „Ručī ārā, plāns deg, tev tik labi gāja, brauc atpakaļ un pazvejo vēl!” Saku, ka man pēc nedēļas beidzas kuģa reģistra dokumenti. „Štrunts ar visiem dokumentiem, dragā ārā un zvejo!” Aizbraucām, zvejojām, iet ļoti labi. Tā kādu mēnesi nostrādājām, katru dienu pa divām trim reizēm ejām pie bāzes kuģa. Vienā reizē no bāzes kuģa augšas kāds vīrs sauc: „Vai jūs šodien vēl nāksiet pie bāzes?” Atbildam, ka noteikti, ko tad citu ar tām zivīm darīsim? „Tad es pie jums tūlīt nokāpšu.” Izrādās *Zapribgosflot* (Rietumu valsts zvejas flote) inspektors, ieiet kajītē, pēta visus dokumentus. Es viņam stāstu, ka esam tādā īsā reisā iznākuši, ka dokumenti palikuši mājās. Šis tik raksta, pieraksta un uzkāpj atpakaļ uz bāzes kuģa. Pēc nepilnām divām stundām pienāk *Zapribgosflot* inspekcijas telegramma:



Kopā ar sievu.

„Kur jūsu kuģa dokumenti?” Es neatbildu, tik laižam uz mājām. Ienākam ostā, Frickauss priekšā. „Malači, jūs izglābāt plānu! Bet, lai neiznāk lielākas ziepes, man jums par to jādod *vigavors!*”

S tarp citu, darba grāmatiņā man šis rājiens vēl tagad ir iekšā. Bet man par tādiem rājiem nebija ne silts, ne auksts. Redz, tā man ir gājis pa to dzīvīti!”

DZĪVE

Ir satumsis, izbrauktas atmiņu jūras un pārcilātas bilžu kaudzes. Lielākā dzīves daļa ir iemūžināta melnbaltajās fotogrāfijās, un tām šodien ir kāda īpaša aura. Kapteinis saka, ka pagaidām vēl nav bijis laika sakārtot bilžu arhīvu, bet gan jau kādreiz, kad būšot pensijā, to izdarīšot. Atvadāmies no viesmīlīgajiem „Bukiem” un braucam atpakaļ uz kapteiņdienestu. Kapteinis mašīnā ieslēdz CD, skan tango, dzied Allas Pugačovs meita Kristīne Orbakaite. „Vai nav forši? Vo, tā ir mūzika!” priecājas Buks. Tango un akordeons ir viņa divas lielās sirdslietas, bet kādā mēlē dzied, tam nav nozīmes, labai mūzikai nav tautības. Vēl ostas kapteinim patīk makšķerēt un tikties ar labiem cilvēkiem. Arvidam Bukam arī tagad, jau pavēlā vakarā, mugurā ir kapteiņa forma. Kad jautāju, vai šai formai viņa dzīvē ir kāda īpaša nozīme, viņš atbild, ka pēc reglamenta ostas kapteinim darbā jābūt formā. Bet savulaik, kad gāja jūrā, ikdienā jau formu nevilka, visās citās reizēs gan. Tas piedeva stāju un apliecināja piederību jūrniecībai, par ko viņš vienmēr ir īpaši lepjojis. Arī sieva sakot, ka formā viņš izskatās pēc cilvēka, bet bez tās, eh, tāds lauku vecis. „Ļoti gribēju jūrnika

formā redzēt arī savu dēlu, trīs reizes vedu uz Liepājas jūrskolu un trīs reizes viņš no tās aizmu-ka. Laikam jau tā ir, katram savs. Man jūras darbs ir bijis visa mana dzīve. Ja otrreiz būtu jāsāk no gala, es darītu tieši to pašu. Jūras romantika ir pāri visam! Ja tu atdod visu savu prasmī, domas un spēku jūrai, viņa tev atmaksā ar to bezgalīgo plašumu, ko ieļej tavā sirdī.”

Jaunais ogļu terminālis Ventas pretējā krastā mirdz vakara gaismās. Baltais sniegs pie kājām tiešām ir balts, un tas nozīmē, ka ogles tiek pārkrautas, nepiesārņojot vidi. Vējš ledus putru aiznesis uz jūru, Ventas ūdeņos spēlējas terminā-ļu gaismas. Atvadāmies no ostas kapteiņa, viņš aizbrauc pārlūkot savu ostas saimniecību.

Šoreiz sarunai ar Arvidu Buku esmu pielikusi punktu. Gadagrāmatas formāts neļauj izvērsties. Tik daudz no kapteiņa stāstītā neietilpa šajā raks-tā. Gribējās vēl pastāstīt par merlūzu zvejošanu Āfrikas krastos, par riņķa vada zveju, par cilvēku attiecībām, par ārzemju ostām un dāvanām mājiniekiem, par zvejnieku izdarī-bām krastā, par kolhoza priekšsēdētāja laiku tepat Ventspils „Sarkanajā bākā”. Mierinu sevi ar domu par topošo Atlantijas grāmatu. Tur tam visam noteikti vieta atradīsies.■

Uzziņai

No enciklopēdijas „Latvijas jūrniecības vēsture 1950–2000”. Arvids Buks dzimis Liepājas apriņķa Ni-dā. Kuģu vadītājs, zivsaimniecības un jūrniecības darbinieks. Beidzis Liepājas jūrskolu. Tālbraucēja kapteiņa diplomu ieguvis 1977. gadā. Darbu z/k „Boļševiks” sācis 1956. gadā, bijis šā kolhoza zvejas kuģu kapteinis, ieviesis zveju ar diviņu trali. Z/k „Sarkanā bāka” lielo zvejas s/t „Dzintarkrasts”, „Dzintarzeme” un „Dzintarjūra” kapteiņdirektors, arī šā kolhoza priekšsēdētājs, Ventspils brīvostas kapteinis, LJS valdes loceklis. 1974. gadā piešķirts PSRS augstā-kais apbalvojums – Darba Sarkanā Karoga ordenis.

Anita Freiberga

„VALDA” NO SENTDŽONSAS

2009. gada 14. aprīlis. Šodien gāju no Valteru raga ostas uz Āgenskalna līci. Bļitkotāju vairs nav, Buļļupē tiklu vairāk nekā parasts, Bolderājā iedzīvotāji priecājas par gulbjiem, Milestības salīnā kāds uzslējis telti, melns „Mihails Kutuzovs” Daugavā iekrauj ogles. Kāds virs Spilves lidlauka izpilda vingrinājumu „Pieskaries un ej”. Tur, kur kādreiz Andrejostā labību iekrāva, tagad izkrauj šķembas ceļu būvei. Droši vien priekš ACB, nodomāju.

Par spīti faktam, ka Krievu salā uzsūknēti smilšu kalni, ūdeņi ir pilni ar putniem, daudzi kliež arī virs Preses nama. Kāds putnu pazinējs ir redzējis Latvijā un ziņojis par Talsu puses pelikānu. Bet es šodien redzēju kaut ko vēl eksotiskāku.

Iepretī konteineru terminālim ir pietauvojusies „Valda”. Tās mastā plīvo Latvijas (jo ir tajā ciemos) un Antigvas karogs, vismaz tā man šķiet, jo kā pieraksta osta uz zaļganā borta norādīta Sentdžonsa, kura, kā zināms, ir Karību salu Antigvas un Barbudas galvaspilsēta. Kuģis ir neliels, tāds, kas būtu pa spēkam kādam latvietim, vienam vai kopā ar kādu Kipras krievu investoru. Noteikti ne tāds, kas vestu kravas no Sentdžonsas uz Rīgu. Jo vienīgā krava, ko atmaksātos vest tādu gaisa gabalu, būtu kokaīns.

Izskaidrojums, kāpēc Antigvas „Valda” stāv tik netālu no Rīgas pils, ir fakts, ka lētais karogs Latvijā netiek piedāvāts. Un no tā cieš gan Latvijas ekonomika, gan Latvijas jūrnieki.

Jūrnieki, kuri strādā uz kuģiem, kas reģistrēti zem Latvijas karoga, visus nodokļus maksā no divām minimālajām mēnešalgām. Jūrniekiem, kuri strādā zem citu valstu karogiem, Latvijas normatīvie akti paredz 23% ienākuma nodokli. Iespēju samaksāt sociālo nodokli pašam par sevi nav, jo normatīvajos aktos tas nav paredzēts. Tātad, pat samaksājot ienākuma nodokli, jūrnieks paliek bez sociālajām garantijām. Vienīgā iespēja nodrošināt savas vecumdienas ir trešais pensiju līmenis. Jūrnieks nav sociāli aizsargāts gadījumos, ja viņš zaudē veselību vai nokļūst Somālijas pirātu gūstā. Labākajā gadījumā jūrnieks saņem kompensāciju no darba devēja.

Ko darīt? Atcelt 23% ienākuma nodokli jūrniekiem. Būtiski, ka šāda prakse ir vairākās Eiropas Savienības valstīs, tostarp Lietuvā, Igaunijā, Kiprā, Grieķijā, Maltā. Parasti ikviens jūrnieks 2/3 katra kalendārā gada pavada jūrā, un jūrniekam ar Latvijas valsti tikpat kā nav savstarpējas saiknes, kas attaisnotu ienākuma nodokļa iekasēšanu: drošība uz kuģa ir pašu jūrnieku rokās, citas personas (īpaši no Latvijas puses) iesaistās ļoti reti. Piemēram, ugunsdzēsēji ugunsgrēka gadījumā no Latvijas depo neatbrauks, ja kuģis grimst, tad glābšana tiek

organizēta pēc kapteiņa iniciatīvas, ģimenes ārsta, traumatologa vai pat personas, kas ieguvusi medicīnisko izglītību, uz kuģa nav, un saņemt kvalitatīvu medicīnisko palīdzību var tikai ostā, visticamāk, ja ir paša pirktā apdrošināšanas polise.

Vajag iestrādāt normatīvajos aktos normu, ka jūrniekam ir jāmaksā sociālais nodoklis (piemēram, 9% no algas).

Šeit būtu lietderīgi iegūt un apkopot informāciju no Centrālās statistikas pārvaldes: cik daudz personu strādā jūrā, kādos amatos, kāda ir personu kvalifikācija, zem kādiem karogiem iet, cik daudz finanšu resursu ievie Latvijā.

Aptaujājot jūrniekus līdz šim, proporcija ir šāda: 20% – vecākie virsnieki (mēnešalga apmēram 7500–8500 USD), 20% – virsnieki (mēnešalga apmēram 3800 USD), 60% – ierindas speciālisti (mēnešalga apmēram 2000 USD).

Pieņemot, ka Latvijā aktīvo jūrnieku skaits ir apmēram 25 000 un viņi strādā vidēji 7,5 mēnešus gadā, katru gadu valstī ieplūst aptuveni 89 miljoni USD. Iekasējot sociālo nodokli 9% apmērā, Valsts kase katru gadu saņemtu apmēram 8 miljonus USD. Tie ir stabili ienākumi, kurus neapdraud vietējo gadu treknums vai liesums. Jāapsver iespēja atjaunot iepriekšējo sistēmu, kad jūrnieris varēja pensionēties 55 gadu vecumā, ja jūrā nostrādāti 25 gadi. Tas mudinātu jūrniekus ilgāku laiku strādāt jūrā, līdz ar to arī nodokļos nomaksātie finanšu resursi būtu apjomīgāki. Starp citu, ienākumu legalizācija pašiem jūrnieriem beidzot ļautu Latvijā saņemt kredītus, kas līdz šim bijis liegts plānās VID izziņas dēļ.

Izglītība. Zvaigzne ABC katru gadu vairākās variācijās izdod grāmatas vienai un tai pašai pamatskolas klasei, tikai krāsainākas, bet jūrnieceībā grāmatu latviešu valodā nav vispār. Par prakses vietām runāt nenākas, jo „Kruzenšterna” un „Sedova” Rīgas brīvostā vairs nav, savukārt zvejas kuģi tiek sagriezti aizvien biežāk. Protams, ir iespēja praktizēties pie ukraiņu un moldāvu metinātājiem kuģu būvētavā, bet tas nav īsti tas, ko vajag.

Jauniešu – topošo jūrnieru – intereses iemesls parasti ir labs atalgojums. Taču rodas bažas, ko darīt, kad pienāk laiks beigt darbu jūrā un turpināt krastā. ES valstu prakse liecina, ka parasti cilvēks jūrā brauc apmēram līdz 35 gadu vecumam. Līdz šim laikam jūrnieris jau iegūst kapteiņa vai vecākā mehāniķa pieredzi, nokārto savas materiālas saistības ar kredītiestādēm un sāk meklēt darbu krastā. Savukārt Latvijā jūrnieram, kurš gadiem ilgi ir braucis jūrā, atrast



Aigars Štokenbergs.

darbu krastā jūrniecības nozarē, kas vismaz daļēji būtu finansiāli līdzvērtīgs darbam jūrā, ir tikpat kā neiespējami.

Kuģu kompāniju piesaiste Latvijai. Latvijai nav tik daudz finanšu līdzekļu, lai izveidotu vairākas kuģošanas kompānijas. Tāpēc ir jādodomā, kā piesaistīt svešus kuģu īpašniekus zem Latvijas karoga.

Tādas valstis kā Panama un Libērija tiek uzskatītas par lielvalstīm pēc šajās valstīs reģistrēto kuģu skaita, kaut gan savu kuģu tām tikpat kā nav. Panama un Libērija gūst ievērojamus ienākumus, veicot sava karoga jeb savā valstī reģistrēto kuģu uzraudzību, saņemot reģistrācijas samaksu, karoga nodevu un samaksu, kas ir saistīta ar karoga sertifikātiem un dokumentāciju (piemēram, ārzemju jūrnieku diplomu apstiprinājumi, dažādi kuģu žurnāli, kas ir obligāti uz kuģa).

Panamā kuģa karoga valsts nodeva ir apmēram 5000 USD gadā. Katram kuģa apkalpes loceklim ir jānodrošina nacionālie diplomi, virsniekiem tas ir vismaz 100 USD par vienību, ierindniekiem – vismaz 50 USD. Apkalpē parasti ir 22 cilvēki, no tiem astoņi ir virsnieki. Pie reģistrācijas zem karoga nāk papildu ieņēmumi, kas atkarīgi no kuģa tonnāžas – jo lielāks kuģis, jo lielākas nodevas.

Galū galā pats vienkāršākais: Latvijas normatīvajiem aktiem jūrniecības jomā jābūt pieejamiem angļu valodā. Beidzot.

Tādi darbi darāmi, pirms Rīgā pietauvojas „Valda” no Liepājas.■

Aigars Štokenbergs

Publikācija laikrakstā „Diena”

JEBKURA KĒKŠA VAR VADĪT VALSTI...

Bet kāpēc tas noteikti jādara kēkšai?

2009. gada 23. novembrī jūrniecības nozares nevalstisko organizāciju vadītāji nosūtīja vēstuli Latvijas Valsts prezidentam un Ministru prezidentam cerībā rast loģisku risinājumu idiotiskā situācijā. Laikam jau tikai ar idiotismu Latvija var izcelties citu valstu vidū...

Bez pamatota iemesla no amata tiek atcelts Latvijas Jūras administrācijas vadītājs un viņa vietā iecelts cilvēks, kuram nav ne mazākā priekšstata par to, kas šai amatā darāms.

Bet vai tas būtu pirmais šāda veida gadījums mūsdienu Latvijas vēsturē? Latvija ir unikāla Baltijas reģionā jau ar to, ka šeit ir vienīgā pašvaldība Baltijas jūras krastā, kas izdarījusi visu, lai nefunkcionētu lieliska, dabas un Dieva dota osta Jūrmalā... Šo procesu par labu algu vadīja „speciālists”, precīzāk, politiskais ieliktenis. Presē var lasīt, cik veiksmīgi tiek šķērdēti valsts (nodokļu maksātāju) līdzekļi aviācijas un lidlauku biznesā, un arī tur visu vada politiskie ielikteņi...

Viens no ekonomiskās izaugsmes nosacījumiem Latvijā visos laikos ir bijusi kuģošana. Tagad tāds moderns termins – loģistika. Faktiski tā ir viena no valsts iespējām radīt darba vietas, nodrošināt pilsoņiem ienākumus un valstij ieņēmumus nodokļu veidā. Diemžēl Latvijas prakse ir šādās vietās iesēdināt „savējos”, lai tie palīdzētu „savam biznesam” – uz valsts rēķina, uz nodokļu maksātāju rēķina. Šobrīd Latvijā pat likumus maina, lai šādu nepotisku sistēmu (termins pēc Romas imperatora Nepota vārda, kura laikā „savējo” bīdīšana amatos Romas impērijā sasniedza kulmināciju) nostiprinātu. Tiek noliegta ierēdņu konstitucionālās tiesības partijās ieņemt amatus, tai pašā laikā pieļaujot iespēju, atrodoties amata krēslā (ar attiecīgu ietekmi), nodarboties ar biznesu. Tātad tiek liegta iespēja konkurēt ar politiķiem politiskajās struktūrās un dota atļauja veidot pašu biznesu, izmantojot savu dienesta stāvokli. Pie tam uzticīga kalpošana „pareizajam” politiķim tiek atalgota ar vairākām šādām barotavām – sinekūrām. Varbūt arī iepriekšminētā lēmuma pieņemšanai attiecībā uz JA ir tieši šāda pamatmotivācija? Jo ielikteņa visai straujā karjera ļoti īsā laikā no auto pārdošanas menedžera (nekādā gadījumā nevēlos noniecināt šo



Imants Burvis.

godīgo profesiju) līdz svarīgu valsts amatu pildītājam dažādās nozarēs ir simptomātiska. Ģenījs? Tā kā neizskatās. Ticamāk vienkārši paklausīgs... bet ne jau valsts interesēm. Drīzāk kādai partijai vai personai ...

„Katrai tautai ir tāda valdība, kādu tā pelnījusi...” (Žozefs de Mestrs)

Daļēji šai gadījumā vainīgi, protams, arī paši jūrnieki. Pārāk viegli viņi pieļāva nozares uzņēmumu valstij neizdevīgu privatizāciju. Pārāk viegli pieļāva, ka Latvijas Ostu padome, kas sākotnēji bija iecerēta kā nevalstiska organizācija, galīgajā variantā pārtapa par valsts struktūru ar politiku tiešu ietekmi.

Francijā, piemēram, ostu padomē ir tikai astoņu lielo ostu pārstāvji, kuri satiekas reizi gadā divu dienu apspriedē, un valsts pārstāvis – transporta ministrs – tiek uzaicināts tikai uz otrās dienas sēdi, lai darītu zināmu sagatavoto nākamā gada stratēģiju... Latvijas Ostu padome darbojas citādi. Ostu pārstāvji tiek katru mēnesi, noklausās valdības pārstāvju viedokļus (starp citu, šie pārstāvji un viedokļi mainās bieži un haotiski) un beidzot pēc 15 gadu kopdarba ir sākuši izstrādāt darbības stratēģiju... (labāk vēlū nekā nekad). Šāda kopdarbība ar valsts pārstāvjiem tos ir pieradinājusi pie paklausības politiku viedoklim (kurš no profesionālā viedokļa reti kad ir bijis bez kļūdām...). Šoreiz tas ir precīzi nodemonstrēts jautājumā par Latvijas Jūras administrāciju: „Klusēt! Klausīt! Pildīt! Un norīt iebildumus! Jūsu viedoklis jautājumā, kurā uzskatāt sevi par profesionāļiem, nevienu lēmuma pieņēmēju neinteresē!”

Neraugoties uz komentāriem dažādos interneta portālos, neņemos spriest par N. Freivalda un Ģ. Auškāpa pēkšņo ģenialitāti jūrnieceības drošības nozares organizēšanā un vadīšanā. Taču šajā nozarē vienmēr, virzot jaunus un spējīgus vadītājus, tika ievērots princips – jāiziet visi karjeras kāpņu pakāpieni. No kuģa puikas līdz pašai augšai. Kaut neilgi, bet jābūt uz katra pakāpiena, jo šajā darbā jebkura kļūda nozīmē risku dzīvībai. Ne tikai savai, daudz biežāk citu cilvēku dzīvībai. Ne tikai naudai vai mantai, bet tieši dzīvībai. Jā, protams, arī likums „Par valsts un pašvaldību kapitāla daļām un kapitālsabiedrībām” ir pildīts visai savdabīgi. Tā 95. pants nosaka, ka valdes locekli var atsaukt akcionāru sapulce, ja tam ir svarīgs iemesls. Par svarīgu iemeslu jebkurā gadījumā uzskatāma rupja pilnvaru pārkāpšana, pienākumu neizpilde, likumā vai statūtos noteiktie šķēršļi šā amata ieņemšanai vai akcionāru sapulces izteiktā neuzticība. Ko pārkāpis A. Brokovskis, ja ir atsaukts no amata? Turklāt vienas dienas laikā...

Tā kā arī man bija gods piedalīties šīs struktūras veidošanā, uzdrošinos apgalvot, ka JA ir nodrošināta ar augsta līmeņa profesionāliem jūrniecības nozarē gan vadības, gan izpildītāju līmeni. Šajos 15 gados ir sakārtota jūrniecības drošības kontroles nozare, kas ir viena no starptautiski visplašāk regulētajām jomām. Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 6. pantā ir noteikta JA kompetence jūrlietās, ko JA ir veiksmīgi realizējusi un būtiski attīstījusi nozari. Un ir pamatotas šaubas, vai politiķi JA valdē (LPP/LC un TB/LNNK) spēs profesionāli vadīt specifisku valsts uzņēmumu, par kura uzdevumiem un darbību viņiem nav pat aptuvena priekšstata. Būtībā ieceļot valdes priekšsēdētāja un valdes locekļa amatos cilvēkus bez jebkādām zināšanām jūrniecības jomā, tiek sagrauta jūrniecības drošības nozare.

Likuma „Par valsts un pašvaldību kapitāla daļām un kapitālsabiedrībām” 94. panta trešā daļa nosaka, ka par sabiedrības valdes locekli var būt fiziskā persona, kuras darba pieredze, izglītība un kvalifikācija nodrošina valdes locekļa uzdevumu profesionālu izpildi. Ir stipri apšaubāms fakts, ka partiju politiskajiem ieliktņiem, kuri jūrniecībā nav strādājuši nevienu dienu, ir atbilstoša darba pieredze, izglītība un kvalifikācija, lai profesionāli vadītu JA. Lai pieņemtu ļoti atbildīgus un tālejošus lēmumus jūrlietās un nozares drošības jautājumos. Lai pārstāvētu JA starptautiskajās jūrniecības organizācijās. Jūrniecības nozare ir ļoti specifiska, lai to kvalitatīvi varētu reprezentēt starptautiskajās organizācijās, piemēram, IMO un IALA, neder virspusējas zināšanas. Lai kvalitatīvi varētu aizstāvēt un reprezentēt Latvijas intereses, vadītājam ir jābūt nozares ekspertam. Pretējā gadījumā Latvijai tiek nodrošināta kārtējā izgāšanās starptautiskā mērogā. Tas jau šobrīd var ietekmēt uz ārzemju kuģiem nodarbinātos 15 172 Latvijas jūrniekus. Arī Latvijas ūdeņos uz zvejas flotes, ostas un iekšējo ūdeņu kuģiem strādājošos 1740 jūrniekus. Latvija var lepoties ar 6013 augsta līmeņa profesionāliem tirdzniecības flotes kapteiņiem un virsniekiem. Mūsu jūrnieki ir pieprasīti uz pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, tādējādi veicinot valsts atpazīstamību pasaulē. Latvijas labā vēlams novērst starptautiskās jūrniecības sabiedrības neizpratni par kārtējām nesaprotamajām Latvijas politiku izdarībām.

Visā pasaulē uz jūras spēkā ir daudzu gadu garumā dzīvē pārbaudīts princips – mēs visi esam uz viena kuģa. Tas nozīmē, ka viss, kas uz kuģa notiek, tieši vai netieši attiecas uz jebkuru cilvēku, un jebkurš cilvēks, sākot no kapteiņa un beidzot ar kuģa puiku, ir vairāk vai mazāk atbildīgs par savu kuģi. Par tā drošību. Ja šis princips nav pieņemams mūsu valsts vadītājiem, tad nav saprotams, par kādu Latvijas sabiedrības solidaritāti viņi runāja valsts dzimšanas dienā.■

Imants Burvis

Latvijas Republikas pilsonis

Latvijas Hidrogrāfijas dienesta pirmais priekšnieks

Latvijas Jūrniecības fonda valdes priekšsēdētājs

LJG 2009

VĒRTĒŠANAS UN CERĪBU LAIKS

Intervija ar Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības prezidentu IGORU PAVLOVU.

– 2009. gads krīzes dēļ bija sarežģīts visā pasaulē. Kā šī situācija ietekmēja arodbiedrību?

– Dabiski, ka ekonomikas lejupslīde ietekmēja arī arodbiedrības darbību. Krīzes laikā parasti samazinās darba vietu skaits, daudziem cilvēkiem vajag palīdzēt atrast citu darbu vai mainīt kvalifikāciju, iziet kādus kursus. Par kursiem vajag maksāt naudu, lai būtu nauda, to vajag nopelnīt, bet darba nav. Iznāk apburtais loks, un vajag palīdzēt atrast cilvēkam no tā izeju. Varu teikt, ka mēs cenšamies palīdzēt jūrniekiem un mums izdodas rast risinājumu tamlīdzīgās situācijās. Taču radusies vēl viena problēma: agrāk vadošās apdrošināšanas sabiedrības visai operatīvi izmaksāja kompensācijas jūrniekiem slimības gadījumā vai sakarā ar traumām, kas gūtas uz kuģa, bet tagad arī šajos jautājumos parādās aizvien vairāk birokrātijas. Kāds tam iemesls? Droši vien tā ir apdrošināšanas sabiedrību vēlme jebkādā veidā minimizēt iespējamās izmaksas. Tā nu cilvēks staigā gluži kā pa apli un nevar saņemt kompensāciju, kas viņam pienākas, ja apdrošināšanas gadījums iestāties uz kuģa. Beigu beigās jūrnieks nāk uz arodbiedrību, un tad mēs sākam šo jautājumu risināt. Tas tikai nozīmē to, ka krīze ietekmējusi arī apdrošināšanas sabiedrību darbību.

2009. gadā izjutām spiedienu arī no kuģu īpašnieku puses – viņi piedāvāja mazāk labvēlīgus koplīguma nosacījumus. Tomēr mums šo spiedienu izdevās izturēt ar iespējami mazākiem zaudējumiem. Diemžēl dažkārt nācās piekrist kompromisa risinājumam, taču kopumā 2009. gada koplīgumu nosacījumus mums ir izdevies saglabāt arī 2010. gadā, un pašreizējā saspringtajā laikā tas ir liels panākums. Arodbiedrība dara visu, kas ir tās spēkos, lai jūrnieki no krīzes ciestu minimāli.

– Kāda ir Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības vieta starptautiskajā arodbiedrību kustībā, starp ITF dalībniekiem?

– Mūsu arodbiedrība ir ITF biedre kopš 1993. gada. LTFJA savu iekšējo darbību nenošķir no starptautiskās. Ja problēma jārisina starptautiskā līmenī, risinām to Londonā, Berlīnē, Briselē, ja ir vietējas problēmas, tad risinām tās tepat Rīgā, Ventspilī, Liepājā. Piedalāmies ITF lielajās akcijās. Nesen Londonā tika apspriesti Starptautiskās arodbiedrību federācijas un Starptautiskās kuģu īpašnieku asociācijas sarunu rezultāti. Es šajā sanāksmē piedalījos kā Eiropas Kopienas transporta darbinieku arodbiedrību federācijas izpilddomitejas un Taisnīgas prakses komitejas loceklis. Sanāksmes dalībnieki diskutēja, vai par sasniegumu var uzskatīt to, ka sarunas beidzās ar vienošanos turpināt

sadarbību ar kuģu īpašniekiem ar tādiem pašiem nosacījumiem kā 2009. gadā. Katrs varēja paust savu viedokli. Manuprāt, koplīgumu pagarināšana 2010. gadā ar iepriekšējā gada nosacījumiem ir pietiekami labs rezultāts.

– Tagad LTFJA birojā aizvien biežāk var sastapt gados jaunus jūrniekus, kas vēlas iestāties arodbiedrībā. Viņu vidū ir arī Liepājas Jūrniecības koledžas un Latvijas Jūras akadēmijas studenti. Kur viņi smeļas informāciju par LTFJA darbību? Un vai jauno biedru vidū ir tādi, kas agrāk uz arodbiedrību raudzījās visai skeptiski?

– Nupat pirms pusstundas pie mums bija atnācis cilvēks, kas jūrā jau nostrādājis 20 gadu. Man, protams, bija ļoti interesanti ar viņu aprunāties, saprast, ko viņš domā, kāpēc tik daudzi cilvēki ilgus gadus iztiek bez arodbiedrības un kas viņus mudina beidzot iestāties organizācijā.

Ja jaunie jūrnieki nāk uz LTFJA, tātad ir par mums labi informēti. Pirmkārt, pilnīgi iespējams, ka viņi par arodbiedrību uzzinājuši no žurnāla „Jūrnieku Vēstnesis”. Otrkārt, droši vien vecie jūrnieki ir stāstījuši, ka arodbiedrība viņiem sniegusi reālu palīdzību un atbalstu. Varbūt informācija nākusi no draugiem vai, piemēram, tēva – jūrnieka. Arodbiedrība ir profesionāla apvienība, un cilvēki, īpaši vienas profesijas, tiecas apvienoties. Mūsu arodbiedrība nevar sūdzēties par biedru trūkumu, procentuāli attiecībā pret jūrnieku skaitu to ir vairāk nekā tādās valstīs kā Francija, Vācija, Argentīna. LTFJA ir apvienojušies aptuveni 65% no visiem Latvijas jūrniekiem, un tas ir ļoti labs rādītājs.



LTFJA prezidents I. Pavlovs kopā ar ITF Jūrniecības nodaļas koordinātoru Stīvenu Kotonu 1. starptautiskajā kruinga konferencē.

– Runājot par piederību arodbiedrībai, nevar nepieminēt pārreģistrāciju, kas Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībā sākās pirms daži mēneši. Jūrniekiem ne tikai tiek rīkotas pārrunas, ne tikai atjaunoti arodbiedrības dokumenti, bet visiem tiek piedāvāts arī parakstīt solidaritātes deklarāciju. Vai solidaritāte kļūst par reālu jēdzienu uz kuģiem?

– Ideja izstrādāt šādu deklarāciju un noformēt to grāmatas veidā, kurā cilvēki parakstās, apliecinot, ka piekrīt tajā paustajiem principiem, neradās nejauši. Solidaritāte ir jebkuras arodbiedrības pamatu pamats. Lai cik lieliski strādātu arodbiedrības organizācijas vadība, bez arodbiedrības biedru solidaritātes tā nevar kļūt spēcīga, visām tirgus ekonomikas prasībām atbilstoša. Cilvēkiem jāsaprot, cik svarīgi ir piedalīties kopīgās akcijās, solidarizējoties citam ar citu. Par to jādomā ne tikai tad, kad ir apdraudētas tavas tiesības, solidaritāti ir svarīgi atcerēties arī tad, kad problēmas rodas līdzās strādājošajam. Izstrādātajai deklarācijai zināmā mērā ir simbolisks raksturs. Vai tā darbosies vai ne, tas atklāsies tikai konkrētos īpašos gadījumos, smagās situācijās. Pārreģistrācijas procesu iecerējām tieši arodbiedrības nostiprināšanai, un deklarācija vajadzīga tam, lai mēģinātu pārliecināt cilvēkus, ka arodbiedrības spēks vispirmām kārtām ir atkarīgs no viņiem pašiem un tikai pēc tam no organizācijas vadības.

2010. gads ir pēdējais pārreģistrēšanās gads, kas līdz 31. decembrim nepārreģistrēsies, tas paliks brīvs kā putns debesīs.

– Droši vien var sacīt, ka solidaritāti vairāk vai mazāk veicina arī LTFJA rīkote svētku pasākumi – Jaungada svinības pieaugušajiem, svētku eglītes jūrnieku bērniem, jūrā strādājošo sieviešu sveikšana 8. martā. Tādos pasākumos tiekas cilvēki no dažādiem kuģiem, dažādām kuģošanas sabiedrībām.

– Par to, ka tas saliedē arodbiedrības biedrus, šaubu nav. Taču arodbiedrības organizācijas galvenā misija nav svētku rīkošana. Arodbiedrība spēcīga ir tikai tad, ja tās darbība atbilst organizācijas dibināšanas pamatidejai, un tā ir savu biedru interešu aizstāvība.

Tikai nākamais nozīmības ziņā ir, kā to agrāk dēvēja, kultūras un masu darbs. Var rīkot svētkus, dažādas tikšanās, sporta sacensības. Arī mūsu arodbiedrība vēlas lielāku uzmanību pievērst jūrnieku atpūtas organizēšanai. Būtu jauki izveidot pašiem savu atpūtas bāzi. Jūrnieku atpūtas jautājumus noteikti risināsim, jo tāds ir arī mūsu arodbiedrības pēdējā kongresa lēmums.

Šobrīd gatavojamies sadarbībā ar poliklīniku „Via Una” realizēt svarīgu sociālo projektu. Ar arodbiedrības atbalstu iegūts finansējums modernas aparatūras iegādei sieviešu vispusīgai izmeklēšanai un augļa stāvokļa izvērtēšanai. 2010. gadā vēlamies īpašu uzmanību pievērst mūsu sieviešu – gan jūrā strādājošo, gan jūrnieku ģimenes locekļu – veselībai. Viņām būs pieejama izmeklēšana ar šo aparātu.



Dzīves jubilejā tiek sveikta „Via Una” galvenā ārste N. Bagramjana.

Šādi darbi ir ļoti svarīgi un vajadzīgi, taču šobrīd, kad ir tik liels bezdarbs, kad cilvēkus nelikumīgi atlaiž no darba, kad viņus nomāc citas nopietnas problēmas, mēs ne brīdi nedrīkstam aizmirst arodbiedrības galvenos uzdevumus.

– 2009. gadā desmit gadu jubileju svinēja kooperatīvā krājaizdevu sabiedrība „Jūrnieku forums”, nu jau tajā iestājies 3000. biedrs. Vai šīs sabiedrības atbalstīšana netraucē LTFJA realizēt darbības pamatvirzienus?

– Runājot par minēto sociālo projektu, jāatzīst, ka tas izrādījies veiksmīgs un ir jūrnieku pieprasīts. Laiks ir parādījis, ka cilvēkiem nepieciešama tāda krājaizdevu sabiedrība. Tā ir autonoma organizācija ar savu valdi, statūtiem un tā tālāk. Lai gan LTFJA vadība daļu savas enerģijas tērē tam, lai nodrošinātu „Jūrnieku foruma” sekmīgu darbību, nevar teikt, ka tas traucē pamatdarbībai. Bet vispār arodbiedrībai jābūt visur tur, kur ir jūrnieku intereses, un viss jā dara tā, lai šīs intereses neciestu.

– Katru gadu Latvijas skolu vecāko klašu audzēkņiem tiek rīkots jaunais jūrnieku konkurss „Enkurs”. Vai arodbiedrība arī turpmāk atbalstīs šādus jūrnieka profesijas popularizēšanai domātus pasākumus?

– Popularizēt skolēnu vidū jūrnieka profesiju ir patiešām nepieciešami, un, protams, LTFJA arī turpmāk piedalīsies tāda veida pasākumos. Starp citu, nesen apkopojām kopīgi ar Latvijas Jūras administrāciju sarīkotā bērnu zīmējumu konkursa „Gribu kļūt par jūrnieku!” rezultātus, apbalvojām uzvarētājus.

Pēc žūrijas lēmuma konkursa uzvarētājs Rīgas 75. vidusskolas skolnieks Deniss Zeile saņēma ne tikai atzinības rakstu un arodbiedrības balvu, bet arī kompānijas „Tallink Latvija” piešķirto galveno balvu – ceļojumu Rīga – Stokholma – Rīga ar prāmi „Romantika”. Kopā ar viņu ceļojumā varēja doties māmiņa, jaunākā māsiņa un vectētiņš, jo konkursa uzvarētājam bija atvēlēta četrvietīga kajīte! 2010. gadā mūsu arodbiedrība turpinās atbalstīt jūrnieku bērnu mākslinieciskās tieksmes. Mēs izsludinām konkursu „Manās mājās ir jūrnieks!”. Tajā varēs piedalīties gan jaunie mākslinieki, gan literāti, gan fotogrāfi.

Sarunu varam beigt ar patīkamu jaunumu: mums ir iespēja sniegt atbalstu visiem jūrniekiem, kas mācās. Krīze mums ir jāvusi labāk apzināties Latvijas jūrnieku lomu darba tirgū – kas mēs esam un kāda būs mūsu nākotne. Perspektīvais virziens Latvijas jūrniekiem – kuģu virsnieku profesionālā sagatavošana. Ja ne šodien, tad rīt Latvijas ekonomikā būs izaugsme. Jebkurā gadījumā tā būs ievērojami augstāk attīstīta nekā daudzu Āzijas un Āfrikas valstu ekonomika. Minēto reģionu jūrnieki vienmēr būs gatavi strādāt par mazāku algu. Mēs nevaram pārliecināt kuģu īpašniekus maksāt mums vairāk tikai tāpēc, ka mums dzīves dārdzība ir augstāka. Viņi, protams, augstu vērtē profesionalismu un ir gatavi par to maksāt, jautājums tikai – cik. Bet starptautiskajā jūras virsnieku tirgū ir milzīgs deficīts. Tas nozīmē, ka visus spēkus vajag veltīt tieši flotes virsnieku sagatavošanai. Arodbiedrība skaidro jūrniekiem, cik svarīgi ir mācīties, un ir gatava arī turpmāk šai ziņā sniegt atbalstu. Tas, protams, nenozīmē, ka mēs nerūpējamies par ierindas jūrnieku stāvokli.

Vēl viens labs jaunums, labs sasniegums ir tas, ka 2009. gadā arodbiedrībai kopā ar jūrniecības biznesa partneriem izdevās mainīt Latvijas likumdošanu jūrnieku ienākuma nodokļa jautājumā. Tikai gribu uzsvērt, ka tas ir ienākuma, nevis sociālais nodoklis. Tāpēc jūrniekiem jāveido uzkrājumi pensijai, kā arī jāatliek naudiņa „katram gadījumam” – ja piemeklē slimība vai kāda cita neparedzēta problēma. Nedrīkst paļauties uz nedrošo „gan jau”.■

„Jūrnieku Vēstnesis”

„GRIBU KLŪT PAR JŪRNIKU!”

2009. gada rudens brīvdienu laikā Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrībā viesojās zīmējumu konkursa „Gribu kļūt par jūrnieku!” uzvarētāji. Konkursu rīkoja LTFJA un Latvijas Jūras administrācija ar Rīgas centrālās bibliotēkas bērnu grāmatu nodaļas un labdarības organizācijas „Grāmatas bērniem” atbalstu.

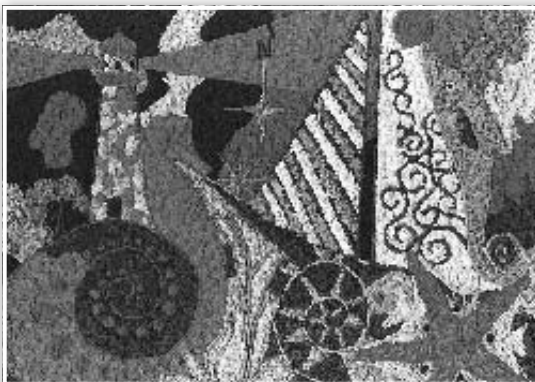
Nopietna žūrija, kurā bija pārstāvji no visām minētajām organizācijām, nosauca labākos jaunos māksliniekus. Par uzvarētāju tika atzīts Rīgas 75. vidusskolas 10. klases skolnieks Deniss Zeile. Viņš saņēma AS „Tallink Latvija” sarūpēto galveno balvu – kruīza braucienu ar prāmi „Romantika” uz Zviedrijas galvaspilsētu Stokholmu, ko izmantoja jau augustā, pirms bija sākušās rudens vētras un lietavas.

Un tagad bija pienācis laiks saņemt balvas pārējiem konkursa uzvarētājiem – Jekaterīnai Mizinai, Vitai Štokmanei, Viktoram Obrascovam, Ļevam Perlovam un Konstantīnam Tolkačovam.

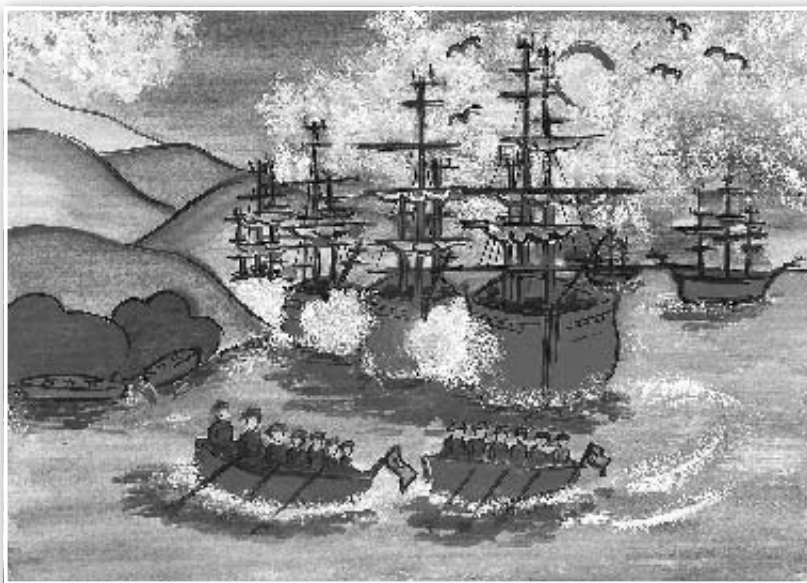
Visiem klātesošajiem bērniem pasniedza LTFJA atzinības rakstus un dāvanu kartes 30 latu vērtībā, ar kurām bērni var iepirkties mākslinieku darba piederumu veikalā. Jaunie mākslinieki saņēma arī bērnu grāmatas ar autora autogrāfu. Laba vēlējumus viņiem teica LTFJA prezidents Igors Pavlovs un labdarības organizācijas „Grāmatas bērniem” valdes priekšsēdētājs, bērnu grāmatu rakstnieks un ilustrētājs Vladimirs Novikovs.

„Tiklīdz uzzināju, ka notiek zīmējumu konkurss, kas veltīts jūrnieka profesijai, tā uzreiz nolēmu piedalīties. Ar zīmēšanu nopietni nodarbojos jau gadus piecus, un man ļoti patīk jūras tēma. Pat savu istabu esmu iekārtojis atbilstoši šai tēmai.

Mans tētis ir jūrnieks, un viņš man ir izstāstījis daudz interesantu notikumu, kas saistīti ar viņa darbu. Būt jūrniekam nav vienkārši – viņam ir jābūt drosmīgam, mērķtiecīgam un uzņēmīgam,” sacīja Deniss. Puišis atzīst, ka pabūt īstā jūras reisā – tas ir neaizmirstams piedzīvojums, par ko sapņo daudzi. „Varat iedomāties, cik



Deniss Zeile. Gribu kļūt par jūrnieku. Akvarelis, guaša.



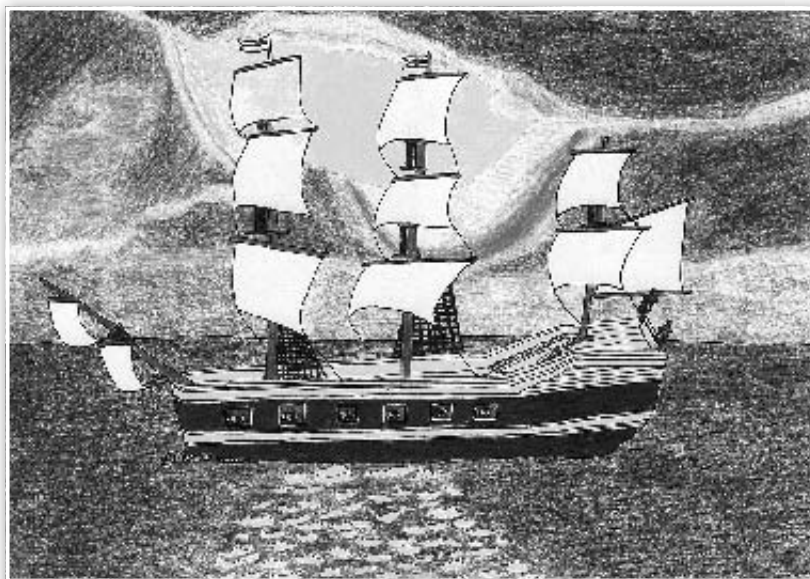
Jekaterina Mizina. Rīts ostā. Akvarelis, gvaša.

es biju sajūsmināts, kad uzzināju, ka esmu balvā saņēmis braucienu ar prāmi „Romantika” uz Stokholmu! Turklāt man bija uzdāvināts brauciens četrvietīgā kajītē, tādēļ kopā ar mani kruīzā varēja doties arī mamma, vectētiņš un mana māsa. Uz prāmja bija lieliski! „Romantika” ir ļoti moderns kuģis, uz tā ir dažādas izklaides iespējas. Reisā man ļoti patika. Stokholmā mēs apmeklējām modernās mākslas muzeju, Stokholmas līcī 1628. gadā nogrimušā un 1961. gadā izceltā kuģa „Vāsa” muzeju un Astrīdas Lindgrēnas muzeju, par kuru vislielākais prieks bija manai deviņus gadus vecajai māsiņai Alīnai. Muzejā ir ļoti interesantas dekorācijas visām Astrīdas Lindgrēnas grāmatām – gan par Karlsonu, gan Pepiju Garzeķi. Tur ir arī vilciens, kas, mūzikai skanot, specefektu pavadībā ved caur visām pasakām,” pēc ceļojuma pastāstīja jaunais mākslinieks.

Deniss pateicās organizatoriem par lieliski sarīkoto konkursu, pastāstīja, ka pēdējā laikā esot aizrāvējis ar batiku, un parādīja savus jaunākos darbus.

Balvas palīdzēja pasniegt un uzmundrinošus vārdus uzvarētājiem sacīja pirmklasnieks Aleksejs Tolkačovs, kuram ļoti patik „Discovery” programmas. Viņš bija ieradies kopā ar savu brāli, Rīgas 34. vidusskolas 4. klases skolnieku Konstantīnu Tolkačovu, vienu no konkursa laureātiem. Brāļiem ir ļoti nopietna attieksme pret jūru. Aleksejs pastāstīja, ka viņu tētis ir jūras flotes vēsturei veltīta Interneta saita administrators.

Trīspadsmitgadīgais Viktors Obrazcovs atklāja, ka viņam vislabāk patik zīmēt ar tušu: „Nesen uzzīmēju televīzijas raidījumu vadītāja un zinātnieka



Viktors Obrascovs. Saullēkts Karību jūrā. Tuša, krāsu zīmuli.

Nikolaja Drozdova portretu, bet Jānis Anmanis, kurš vada Bērnu mākslas akadēmiju, kuru es apmeklēju, sacīja, ka esot pazinis attēloto – tas esot Ivars Godmanis. Tātad kādam jau mani zīmētie portreti līdzinās.”

Visiem klātesošajiem tika dota iespēja izteikties. Ar zīmējumu konkursa dalībniekiem ilgi sarunājās LTFJA prezidents Igors Pavlovs. Viņš stāstīja bērniem par jūras terminoloģiju, par jūrasbraucēju paražām; kad saruna ievirzījās par pirātismu, pastāstīja par moderno pretpirātu tehniku, ko var izmantot jūrnieki.

Par pirātiem un pirātismu īpaši interesējās Rīgas klasiskās ģimnāzijas sestklasnieks Ļevs Perlovs. Viņš „izgudrojis” kuģi – slazdus pirātiem. Ārēji tas izskatās pēc parasta civilā kuģa, bet, parādoties jūras laupītājiem, pārvēršas par kaujas spējīgu vienību. Ļevam abi vectētiņi kara laikā dienējuši uz kuģiem, viens bijis mehāniķis, tāpēc mazdēlam kuģu tehnika nav sveša lieta. Ļevs tikšanās dalībniekiem rādīja savus kuģa rasējumus ar skatu no augšas un sāniem, un skaidroja projekta būtību: „Šajos rasējumos esmu attēlojis pretpirātu kuģi ar nosaukumu „Latvija”. Ārēji tas ir parasts tirdzniecības kuģis, bet tam ir vairāki „fokusi”. Varat par to pārliecināties. Ja kuģa redzamības zonā parādās pirāti, uz kuģa iedarbojas signalizācija, skurstenis transformējas par raķešu palaišanas iekārtu, enkuri pārvēršas par ložmetējiem, skrūve atver izeju torpēdām. Kuģis ir bruņots arī ar mīnām, un tam ir dubults apšuvums. Uz kuģa ir divdesmit cilvēku apkalpe. Kapteiņa formas tērps papildināts ar bruņu vesti un aizsardzības komplektu.”



Ļevs Perlovs, Deniss Zeile, Vita Štokmane, Konstantīns Tolkačovs, Viktors Obrazcovs.

Rīgas 1. ģimnāzijas 10. klases skolniece Vita Štokmane izteicās īsi un konkrēti: „Piedalīties tādā konkursā ir ļoti interesanti. Visi esam pārsteigti. Uzzinājām tik daudz jauna par jūru, par dzīvi uz kuģa, par jūrnieka profesiju. Esmu sajūsmā!”

Diemžēl uz jauno mākslinieku tikšanos nevarēja ierasties trīspadsmitgadīgā Jekaterina Mizina, kuras darbs tika atzīts par vienu no labākajiem. Balvu meitenes vietā saņēma viņas vectēvs Anatolijs Mizins, kurš vairāk nekā divdesmit gadus nostrādājis uz „Latvijas kuģniecības” kuģiem par pavāru.

Konkursa rīkotāji un dalībnieki, protams, jutās nedaudz noskumuši, ka jaukais pasākums ir beidzies. Lai celtu noskaņojumu visiem, kam patīk piedalīties šāda veida konkursos, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība 2010. gada janvārī izsludināja jaunu konkursu, pareizāk sakot, konkursus. Bērni, pusaudži, jaunieši ir aicināti līdz 2010. gada 15. maijam uz arodbiedrības biroju (Katrīnas dambis 221, LV-1045, Rīga) sūtīt savus zīmējumus, dzejoļus, stāstus, fotogrāfijas. Konkursa devīze: „Manās mājās ir jūrnieks!” Rezultāti tiks apkopoti 1. jūnijā – Starptautiskajā bērnu aizsardzības dienā.■

Vladimirs Novikovs („Jūrnieku Vēstnesis”)

PIRĀTI BALTIJAS JŪRĀ

Sauskravas kuģi „Arctic Sea” ar 15 krievu apkalpes locekļiem nolaupīja 2009. gada 24. jūlijā Baltijas jūrā pie Zviedrijas krastiem. Krievijas aizsardzības ministrs Anatolijs Serdjukovs pavēstīja, ka “Arctic Sea” pie Zviedrijas krastiem nolaupījuši astoņi pirāti, starp kuriem ir Krievijas, Latvijas un Igaunijas pilsoņi. Pēc pirātu prasības „Arctic Sea” ar izslēgtām navigācijas iekārtām devies Āfrikas virzienā.

Krievijas karakuģa „Ladnij” apkalpe nolaupīto sauskraivnieku „Arctic Sea” 17. augustā atradusi pie Kaboverdes un atbrīvojusi visus 15 apkalpes locekļus, kā arī sagūstījusi astoņus pirātus.

„Arctic Sea” nolaupīšanā apsūdzētie Igors Borisovs, Aleksejs Buļejevs, Dmitrijs Savins, Dmitrijs Barteņevs, Jevgeņijs Mironovs un Aleksejs Andrušins apgalvoja, ka esot ekologi un izgājuši jūrā ar laivu, lai sekotu kuģiem, kuri atstāj ūdenī eļļas plankumus un atkritumus. No viņu versijas izriet, ka uz „Arctic Sea” ekologi uzņemti, kad viņu laivai vētras laikā beigusies degviela.

„Arctic Sea” apkalpe šo versiju neapstiprināja un pauda pārliecību, ka kuģis nolaupīts, jo cilvēki no laivas bijuši melnās drēbēs ar uzrakstu POLICIA uz muguras un sejas maskās, apbruņoti ar šautenēm un automātiem. „Viņi uzkāpa uz kuģa un, draudot ar ieročiem, pieprasīja, lai komanda bez iebildumiem izpilda visas viņu prasības,” stāstīja viens no „Arctic Sea” jūrnikiem. Uzbrucēji situāciju apkalpes locekļus un vienam ar šautenes laidī izsītuši zobus. Jūrniki apgalvo, ka ieraugot karakuģi „Ladnij”, nolaupītāji noņēmuši maskas un pārmetuši ieročus pār bortu.

Savukārt sauskraiv kuģa „Arctic Sea” sagūstītāji apsūdzēja Krievijas jūras kara spēku kuģa „Ladnij” jūrniekus vardarbībā. Varbūtējie pirāti paziņoja, ka krievu jūrniki divas diennaktis viņus turējuši sakurinātā kuģa pirtī, nav devuši dzert, piekāvuši, inscenējuši nošaušanu un pakāruši aiz kājām.

Viens no apsūdzētajiem – Igors Borisovs – tiesā paziņoja, ka kuģa „Ladnij” apkalpe mēģinājusi piespiest varbūtējos pirātus sniegt „vajadzīgās” liecības, taču sīkāk par kara jūrnieku rīcību Borisovs nav runājis.

NO „ARCTIC SEA” APKALPES LOCEKĻU INTERVIJĀM KRIEVIJAS TELEKANĀLAM „VESTI” KABOVERDĒ

Viens no jūrnikiem: „Nu jā, kuģa sagrābšanas laikā mazliet pretestību izrādījām.”

Cits apkalpes loceklis: „Viņi [pirāti] uz tiltiņa ienāca no divām pusēm, otru [jūrnieku] uzreiz nogrūda no krēsla uz grīdas, sasēja, atveda kapteini.”



„Kapteinim kaut kā izdevās uzrakstīt īsziņu, ka kuģis ir sagrābts. Tie savukārt viņam atzvana, prasa, kas jums ir, vai tiešām kuģis sagrābts, bet kapteinim pie deniņiem pielikta pistole, viņam nācās atbildēt, ka nē, mēs pajokojam,” sacīja vēl kāds no jūrniekiem.

Krievijas prokuratūra ierosināja krimināllietu par Krievijas pilsoņu nolaupīšanu.

Somijas operatoruzņēmums „Solchart Management”, kura kokmateriālu kravu veda „Arctic Sea”, pieprasīja, lai kuģa liekas izmeklēšanu veiktu Maltes dienesti.

Vēstuli, kurā pausts šāds lūgums, uzņēmuma direktors Nikolajs Karpenkovs nosūtīja Maltes varasiestādēm. Viņš skaidroja, ka kuģis skaitās tās valsts teritorijā, ar kuras karogu tas brauc. „Arctic Sea” pieder Maltā reģistrētajam uzņēmumam „Arctic Sea Ltd”.

No Kaboverdes „Arctic Sea”, uz kura atradās kapteinis, matrozis, divi mehāniķi un militārpersonas, devās ceļā uz Novorosijsku, kur izmeklētāji turpināja pārbaudi, lai noskaidrotu, kādu kravu kuģis vedis. Pārējie vienpadsmit mīklainos apstākļos pazudušā un atkal atrastā kravas kuģa jūrnieki tika nogādāti Maskavā un kādu laiku turēti Lefortovas izmeklēšanas izolatorā. Pēc tam viņi atgriezušies mājās Arhangeļskā, bet sagaidīšanas

brīdī vairījušies no kamerām, nav bijuši pārāk runīgi un izlīdzējušies ar jokiem. „Pirāti mūs turēja jūrā Bermudu trīsstūra rajonā un baroja ar saldējumu,” tā viens no viņiem atbildējis uz žurnālistu jautājumiem. Vīri vienīgi atzinuši, ka Lefortovā viņiem neesot klājies „necik labi”.

Krievijas prokuratūras izmeklēšanas komitejas vadītājs Aleksandrs Bastirkins skaidroja, ka „Arctic Sea” apkalpes locekļi Lefortovā izolēti kā liecinieki, kuri nekavējoties jānoprātina. „Mēs neizslēdzam iespēju, ka [uz kuģa] varēja atrasties ne tikai kokmateriāli. Daļēji arī tāpēc aizturējām apkalpes locekļus, ka bija jānoskaidro, vai kāds nav saistīts ar šiem notikumiem,” viņš atzina žurnālistiem.

Krievija nav sniegusi skaidru informāciju, kāpēc pirāti uzbrukuši kuģim ar salīdzinoši nenozīmīgu kokmateriālu kravu Baltijas jūrā, kas ir viens no vislabāk uzraudzītajiem jūras ceļiem. Krievijas amatpersonu sniegtā haotiskā un pretrunīgā informācija „Arctic Sea” mīklainajā pazušanas sākā radīja minējumus, ka uz kuģa bijusi slepena ieroču vai pat kodolbruņojuma krava.



Pēc oficiālām ziņām, kuģis uz Alžīriju veda zāgmateriālu kravu, tomēr medijos vairākas reizes izskanējuši minējumi, ka kuģī, iespējams, bijusi kāda slepena krava, piemēram, ieroči. Krievijas amatpersonas vairākkārt noliegušas Lielbritānijas laikraksta „Sunday Times” ziņoto, ka uz pirātu nolaupītā kuģa „Arctic Sea” atradusies slepena pretpaisa aizsardzības raķešu S-300 krava, kas bijusi domāta Irānai.

Krievijas prokuratūra paziņoja, ka astoņiem par kravas kuģa „Arctic Sea” nolaupīšanu aizdomās turētajiem, tai skaitā diviem Latvijas iedzīvotājiem, izvirzīta apsūdzība pirātismā un kuģa apkalpes nolaupīšanā. Apsūdzētie sevi par vainīgiem neatzīst.

Kravas kuģa „Arctic Sea” nolaupīšanā apsūdzētajam Latvijas nepilsonim Dmitrijam Savinam, kurš atrodas apcietinājumā Krievijā, neļauj tikt ar viņa civilsievu, paziņoja Savina advokāts Egons Rusanovs. Advokāts iesniegs sūdzību Eiropas Cilvēktiesību tiesā par cietsirdīgu izturēšanos pret viņa aizstāvam pēc aizturēšanas.

„NEREDZAMAIS” KUĢIS

Kravas kuģis „Arctic Sea” pēdējo četru gadu laikā, līdzko izgājis cauri Gibraltāram un iebrucais Vidusjūrā, regulāri esot pazudis no kuģu automātiskās identifikācijas sistēmas AIS, savā interneta lapā „Morskoj bjulleten” vēsta Mihails Voitenko. Tiesa, viņš atsauca uz kādu Lielbritānijā izdotu jūrniecības periodisko izdevumu.

Tā 2009. gadā „Arctic Sea” signāls no AIS sistēmas pazuda laikā no 1. līdz 11. aprīlim. Kad kuģis

Uzziņai

Krievijas Ārlietu ministrija paziņojusi, ka kuģim „Arctic Sea” atcelts arests, tas atrodas karaļa valsts Maltas galvaspilsētas Valletas ostā un ir atdots Maltas varas iestādēm. Maltas inspektori secinājuši, ka uz kuģa nav radioaktīvu vai toksisku pēdu.

izbrauca caur Gibraltāru, signāls pazudis, kad kuģis atgriezies no Vidusjūras, parādījies arī signāls.

2008. gadā „Arctic Sea” pazudis laikā no 13. februāra līdz 4. martam, ziņo *news.ru*. Savukārt 2007. gadā noslēpumainā kuģa signāla AIS sistēmā nav bijis no 26. aprīļa līdz 14. maijam. Visos šajos reisos „Arctic Sea” zāgmateriālu kravu uzņēmis Somijas ostās Kotkā un Lovisā, kā arī Tallinā Igaunijā.

Kā atzīmējis M. Voitenko, britiem ar to nav bijis gana, viņi meklējuši tālāk. Atklājies, ka „Arctic Sea” regulāri iebraucis Alžīrijas ostās Orānā un Bedžājā. Citu valstu ostās kuģis šajos laikposmos it kā neesot atradies.

Kad pēc incidenta kuģa īpašnieks Arhangeļskā jau bija savācis jaunu komandu, lai dotos uz Kanāriju salām, tam netika dota atļauja ieiet Laspalmasas ostā. Kuģa īpašnieka kompānijas „Solchart” vadītājs Viktors Matvejevs to skaidroja šādi: „Tā kā uz komercpārvadājumu kuģa atradās militārpersonas, kuģa statuss mainās – tas kļūst par karakuģi.” Lai karakuģis ieietu civilā ostā, jautājums ir jāsaskaņo Krievijas un Spānijas diplomātiem. Tā kā „Arctic Sea” nav iegājis ostā, jāsecina, ka atļauja nav dota.

Daudzi joprojām apšaubā tā saucamo pirātu versiju. Britu „The Guardian” rakstīja, ka, iespējams, kuģis tika izmantots ieroču kontrabandai, bet pēc tam Krievijas puse gribējusi noslēpt pēdas, tāpēc tik naski metusies „glābt” kuģi, kas atradās neitrālos starptautiskos ūdeņos. Savukārt citi mediji pieļāva versiju, ka neko nezinošos „pirātus” izmantojis Izraēlas specdienests, lai izjauktu spārnoto raķešu nogādi Tuvajos Austrumos.■

Sagatavots pēc preses materiāliem

KAPTEINIS BEĻEZJAKS: „ES JAU SEN BIJU IZVĒLĒJIES JŪRU...”

Latvijas jūrniecības sabiedrība labi pazīst tālbraucēju kapteini AĻIKU BEĻEZŅAKU. Viņš ir enerģisks cilvēks, vienmēr gatavs dalīties savā pieredzē un palīdzēt citiem. Ceturtdaļgadsimta nostrādājis par kapteini, tagad viņš pievērsies pasniedzēja darbam un ir viens no „Latvijas kuģniecības” pensionāru biedrības „Enkurs” valdes locekļiem. 2009. gadā viņš nosvinēja 70 gadu jubileju. Būdam kapteinis, Aļiks Beļezņaks pabijis visdažādākajos platuma grādos, tostarp trīs gadus vadījis tankkuģus Arktikā. „Jūrnieku Vēstnesis” sveica flotes veterānu jubilejā un painterešējās, kāds bijis baltkrievu zēna ceļš līdz kapteiņa tiltiņam. Lūk, ko viņš pastāstīja.

KURSS – UZ JŪRU

Bērnībā es ļoti daudz lasīju. Sevišķi aizrāva Žila Verna romāni. Jau toreiz sapņoju kļūt par jūrnieku. Kad pabeidzu 10. klasi, vairs nebija nekādu šaubu – noteikti strādāšu uz kuģiem. Baltkrievijā jūras nav, un es devos uz Rīgu, lai iestātos jūrskolā. Tas bija 1956. gadā. Iesniedzu dokumentus jūrskolā Kronvalda bulvārī. Reizē ar mani eksāmenus kārtoja kāds puisis uzvārdā Burdikovs. Viņš iznāk no pirmā eksāmena un ar lielu pārliecību balsī paziņo: „Puikas, šeit visus gāž cauri!” Domāju: mamma man iedeva naudu ceļam tikai vienā virzienā. Ja neiestāšos, kā tikšu atpakaļ? Nolēmu nezaudēt laiku un mēģināt iestāties jūras apmācības skolā Bezdelīgu ielā. Tur jau nu noteikti pieņems! Aizbraucu uz skolu, lasu sludinājumu: „Uzņemam tālbraucēju kuģu matroža un motorista profesijas apgūšanai.”

Starp citu, jūras apmācības skolā uzņēma ar pamatskolas izglītību, bet man bija vidusskolas. Skolas priekšnieks Roberts Akits pārrunās tā arī pajautāja: „Kāpēc nestājaties jūrskolā? Jums taču ir vidējā izglītība.” „Soli pa solim,” es atbildēju. „Bet kāpēc esat izvēlēties matroža, nevis motorista specialitāti?” „Tāpēc, ka man patīk astronomija.” „Labi, ja patīk astronomija, tad sakiet, kad saules leņķiskais diametrs ir lielāks – ziemā vai vasarā?” To, protams, es nezināju, bet uzreiz izšāvu, ka ziemā, un biju uzminējis! Roberts Akits bija labs debesu ķermeņu pazinējs, kad





sešdesmitajos gados viņš bija Rīgas jūrskolas priekšnieks, tad mācīja kursantiem tieši astronomiju.

TROFEJAS „UELLEN”

Jūras skolu beidzu kā teicamnieks. Tas nozīmēja, ka bez eksāmeniem varu iestāties jūrskolā Kronvalda bulvārī. Bet man bija draugs Gerka. Starp citu, latviešu meitenes viņu sauca par Hermani, bet mani par Aleksi. Tad, lūk, šis Hermanis-Gerka saka man: „Jābrauc uz Tālajiem Austrumiem. Nav ko iet pa mazākās pretestības ceļu.” Tas bija patiešām pārliecinošs arguments, tāpēc piekritu.

Tā nu divpadsmit dienas braucu ar vilcienu uz paša augšējā plaukta, kur parasti novieto bagāžu. Lai nenokristu, piesprādzējos ar jūrnieka jostu.

Kad ieradāties Vladivostokā, Gerkam uzreiz izdevās labi iekārtoties, bet man neveicās. Vietu nav. Klaiņoju bez darba kopā ar vēl vienu jūras skolas beidzēju uzvārdā Ličkovskis. Darba nav, ko ēst arī nav. Septiņi mēneši bez darba un algas... Kadru daļā tikai rokas vien plātīja. Beidzot uzradās kuģis, kuram mēs bijām gana labi. Tas bija vāciešiem atņemts kuģis, saucās „Uellen”. Tiesa, mūs uz kuģi nosūtīja par it kā neko, bijām tādi kā praktikanti, algu mums nemaksāja, strādājām par vēdera tiesu.



SAUSKRAVAS KUĢIS PASAŽIERIEM

Jevgeņija Ginzburga garstāstā „Stāvais maršruts” apraksta, kā ar „Džurmu” braukusi uz Magadanu. Bet „Džurma” bija kravas un pasažieru kuģis, turpretī „Uellen” vistīrākais sauskravnieks, ko izmantoja cilvēku pārvadāšanai. Kuģī bija sešas tilpnes, tajā bija ierīkotas 1683 nāras, kailas nāras. Uzņēma līdz 3000 ieslodzīto. Reiz vedām ieslodzītos uz Magadanu, daļa bija no Vaņinas, daļa no Sovetskaja Gavaņas. Sievietēm toreiz bija ierīkota tā dēvētā mātes un bērna istaba ar 30 vietām. Reisa laikā mums nebija atļauts pāriet no vienas virsbūves uz otru, visu apkārtni „uz grauda” turēja arlikoni – sačetroti ložmetēji.

Spilgti atceros kādu epizodi: kad Vaņinā pa trapiem augšā kāpa ieslodzītie, kāda ukraiņu sieviete no Ļvovas puses izmisīgi kļiedza: „Es ienīstu šo varu, es nolādu visu, ko tā dara!”

Sākās garš pārbrauciens. Laiks bija vētrains. Kā jau teicu, uzņēmām 3000 pasažieru, bet uz klāja bija tikai divas tualetes. Kas notika tilpnēs uz nārām, to pat grūti iedomāties. Cilvēki mira, liķus ietina brezentā un mums, praktiskantiem, man un Ličkovskim, bocmanis uzlika par pienākumu pārkraut tos baržā.

Kuģa apkalpe bija atbilstoša – gandrīz visi žūpas. Bet bija kāds gados vecs matrozis, kas brīdināja mani par alkoholu pat nedomāt. Vēlāk gan mani, gan Ličkovski iecēla par matrožiem.

Mēs nevedām tikai ieslodzītos vien. Kad sākās lašu zveja, darbā tika noliģtas meičas no dienvidiem, arī viņas pārvadājām pa trim tūkstošiem reizē. Pēc tam vedām kareivjus. Kuģis brauca gar krastu, un laiku pa laikam kareivji pārsēdās baržās vai velkoņos, lai dotos uz krastu un sāktu dienesta gaitas.

MATROZIS UZ LABĀKAJIEM KUĢIEM

Kad „Uellen” nolēma norakstīt, kadru daļā man sacīja: „Beļezjak, iesiet uz kuģniecības labākajiem kuģiem.” Tā arī notika. Vispirms devos uz Ķīnu, tur pusgadu pārbūvēja kuģi „Murmansk”, pēc tam Japānā, Osakā, piedalījās motorkuģa „Orša” pieņemšanā.

Reiz „Orša” kapteinis Tobokars man saka: „Beļezjak, tu man esi labs matrozis, bet laiks tev pieņemties prātā.”

Tad nu ķeros pie mācību grāmatām, sāku apgūt zinības, jo nolēmu iestāties jūrskolā. Domāju, pietiek laist muļķi.

Kārtoju eksāmenus Tālo Austrumu augstākajā jūras inženieru skolā. Tik ilgi nebiju mācījies! Kāda pasniedzēja eksāmenā man tā arī pateica: „Grūti gan jums būs!” Bet ar sapratni izturējās pret mani, jūrnieku.

NO VLADIVOSTOKAS – UZ ĻEŅINGRADU

Navigāciju un vēl dažas jūrniecības zinātnes mums mācīja slavenā Anna Ščetiņina. Viņa stāstīja, kā Otrā pasaules kara laikā pārdzina „Liberty” tipa kuģus.

Kad strādāju praksē, krāju naudu, lai atvaļinājumā aizbrauktu uz Baltkrieviju. Drīz vien kāda atvaļinājuma laikā apprecējos. Pēc tam sāku domāt: „Ko tad es te daru tik tālu no sievas?”

Devos pie jūrskolas priekšnieka, saku, vēlos pāriet uz Makarova augstāko jūras skolu Ļeņingradā. „Nē,” saka priekšnieks, „nu ko jūs iedomāties!” Bet es nepieķāpos. Tobrīd vēl nezināju, ka no Tālo Austrumu jūrskolas un Ļeņingradu pārcelt var tikai Jūras flotes ministrija Maskavā. Beigu beigās skolas priekšnieks saka: „Rakstiet iesniegumu ministrijai. Un norādiet, ka pēc jūrskolas beigšanas atgriezīsities darbā Tālo Austrumu kuģniecībā. Bet trešais kurss mūsu jūrskolā jums jāpabeidz teicami.” Sagrābu galvu. Ak, šausmas, trešajā kursā ir tādi priekšmeti! Taču saņēmēmos, mācījos tik saspringti, ka pat asins izplūdumu acī dabūju, bet visus eksāmenus nokārtoju. Mani pārcēla uz Ļeņingradu, tur mācības gāja kā pa sviestu. Admirāļa Makarova Ļeņingradas augstāko inženieru jūrskolu beidzu kā teicamnieks, tāpēc pats varēju izvēlēties, kādā kuģniecībā gribu strādāt. Starp citu, mani pēc augstskolas beigšanas Ļeņingradā aicināja mācīties aspirantūrā hidrometeoroloģiju un astronomiju. Bet es jau sen biju izvēlēties jūru.

No visām savienības kuģniecībām izvēlējos Latvijas, izvēlējos Rīgu – uzvarēja jaunības atmiņas. Vispirms mani norīkoja uz banānvedējiem, bet ļoti drīz pārgāju uz tankkuģiem. Sākumā strādāju uz nelieliem, ātri vien kļuvi par kapteini. Tālbraucēja kapteiņa diplomu saņēmu 1979. gadā, tā ka arī šai ziņā man šogad jubileja. Mans galvenais kuģis bija „Dmitrijs Medvedevs” (vēlāk to pārdēvēja par „Bulduriem”). No kapteiņa amatā nostrādātā ceturtdaļgadsimta uz šā kuģa pavadīju 19 gadus.■

Vladimirs Novikovs („Jūrnieku Vēstnesis”)

„LATVIJAS KUĢNIECĪBA” KONKURĒ STARPTAUTISKĀJĀ TIRGŪ

Publiskās akciju sabiedrības „Latvijas kuģniecība” koncerna konsolidētais neauditētais 2009. gada pārskats liecina, ka veiksmīgi izvēlētā operatīvās darbības un flotes atjaunošanas stratēģija ļāvusī uzņēmumam samazināt flotes vidējo vecumu no 17,5 līdz 8,2 gadiem pagājušā gada beigās.

Tas ļāvis koncernam saglabāt stabilas pozīcijas pasaules lielāko vidēja izmēra tankkuģu īpašnieku vidū un pēc naftas produktu pārvadājumu apjoma joprojām ieņemt vadošās pozīcijas starp analogām kompānijām Ziemeļeiropā. Neraugoties uz izteikti saspringto situāciju kuģošanas tirgos, LK ir spējusi nodrošināt pozitīvu kuģniecības darbības rezultātu 9,3 miljonu ASV dolāru apmērā. 2009. gads iezīmējās ar īpaši zemu aktivitāti reisu nomas segmentā un lielāko laika nomas segmenta likmju kritumu pēdējo piecu gadu laikā. Šie faktori likumsakarīgi iespaidoja arī koncerna flotes kuģu darbības rādītājus.

LK padomes priekšsēdētājs Māris Gailis:

„Latvijas kuģniecība” 2009. gadā konsekventi turpināja uzņēmuma pārmaiņu programmu, kuras mērķis ir nostiprināt kompāniju kā elastīgu dalībnieku pasaules loģistikas tirgū ar efektīvu pārvaldi, modernu floti, pārdomātām investīcijām un mērķtiecīgu mārketingu. Globāla krīze ekonomikā nereti ir labākais laiks pārmaiņām uzņēmumā. Darbojas vairāki apstākļi, kas ļauj mums samazināt, piemēram, izdevumus par kuģiem nepieciešamo degvielu, bet tie neatbrīvo no nepieciešamības veikt tīri iekšējas reorganizācijas. Ir arī pretēji faktori, kas kuģošanas izmaksas paaugstina. Tagad jau visa pasaule kaut ko zina par Somālijas pirātiem, kuri mums nozīmē paaugstinātas prēmijas apdrošināšanas sabiedrībām, jo arī LK kuģi strādā šajā rajonā. Ņemot vērā visus šos apstākļus, mēs esam spējīgi turpināt tankkuģu flotes modernizāciju un 2011. gadā saņemt atkal jaunus tankkuģus.■

Uzziņai

Pasaules ekonomiskās recesijas rezultātā ir kritušies kuģu reisu ieņēmumi, kas pārskata periodā bija par 22% jeb 55,9 miljoniem ASV dolāru mazāki nekā 2008. gadā. Zemas frakts likmes un kopumā maza aktivitāte pasaules kuģošanas biznesā ir būtiski ietekmējusi kuģu darbības rezultātu, kas ir par 26 miljoniem ASV dolāru jeb aptuveni 41 procentu zemāks nekā 2008. gadā. Minēto tirgus apstākļu ietekmē, kā arī ņemot vērā LK flotes atjaunošanas un investīciju virziena finansēšanas izdevumus, uzņēmums pārskata periodu ir beidzis ar 20,2 miljonu ASV dolāru zaudējumiem. Tā kā šis ir nerevidētais gada pārskats, turpinās uzņēmuma aktīvu pārvērtēšana attiecībā pret iepriekšējo gadu rādītājiem.

KĀ ES PAR STJUARTU STRĀDĀJU (Patiess piedzīvojums uz „Norwegian Sky”, kas izklausās pēc anekdotes)

Darbu sarunāju tepat Rīgā ar kādas aģentu kompānijas palīdzību. Pāris mēnešu papīru aizpildīšanas un gaidīšanas, 600 dolāru no manis, un aiziet – uz Maiami! Biļeti izmaksā mans darba devējs „Norwegian Cruise Line”, un strādāšu es pasažieru linerī „Norwegian Sky”. Līgums uz deviņiem mēnešiem, alga 750 dolāru mēnesī, dzīvošana un ēšana uz kompānijas rēķina. Darbs septiņdesmit stundas nedēļā, brīvdienu – nav. Ilgi nedomājot, piekritu šim piedāvājumam, turklāt izsprukt oktobra vidū sveikā no Latvijas rudens šķiet vairāk nekā forši.

Pāris stundu pēc izlidošanas no Rīgas esmu Londonā, Hītrovā. Pēc jaukas četru stundu kafijas pauzes beidzot iekāpu milzīgajā 747. boingā, kuram vēja spārniem jānes mani uz Maiami. Stjuartes smaida. Katrs gara auguma cilvēks, kurš ir piedalījies transatlantiskajā aviolidojumā, mani sapratīs. Ekonomiskās klases šaurajā krēslā vienīgā bauda ir apkalpojošā personāla tramdīšana, lūdzot alu, šampanieti un sāļos riekstiņus. Stjuartes turpina dusmīgi smaidīt.

„Norwegian Sky”. Liela, balta *laiva*. 12 stāvi, 80 000 tonnu, 2200 pasažieru, 900 – apkalpe. Purvciema deviņstāvene, kas nezināmu iemeslu dēļ peld pa jūru. Īpašnieks – „Norwegian Cruise Line Inc.” (NCL). NCL īpašnieks – „Star Cruises Inc.”. „Star Cruises Inc.” īpašnieks ir kāds ķīnietis. Norvēģiem ar šo visu nav nekāda sakara. Skata pēc tiek algots norvēģu kapteinis, augstākie virsnieki un inženieri, lai kompānijai kaut nedaudz kas būtu kopīgs ar firmas nosaukumu. Komanda komplektēta no 65 pasaules valstu tautām. Filipīnas, Indija, Indonēzija, Rumānija, Jamaika, Bulgārija, Ungārija, Slovākija, Igaunija, Nikaragva, Lietuva, Kostarika, Meksika, Dienvidāfrika, Ķīna, Sentlūsija, Kolumbija, Peru, Polija – lūk, tikai neliela daļa. Ja no kādas valsts ir vairāk par trim cilvēkiem, skaidrs, šajā valstī ir kāds krenķis ar iedzīvotāju labklājību.

Karību salas. Leģenda vēsta, ka Svētā Mārtiņa salu Kristofers Kolumbs atklāja Svētā Mārtiņa dienā 1493. gada 11. novembrī. Latviešiem gan šķiet, ka Mārtiņi ir 10. novembrī, tāpēc šai salai vajadzētu *nest* Svētā Ojāra vārdu, bet lai nu tas paliek uz Kolumba sirdsapziņas. Spāņus šī sala īpaši neinteresēja, un 1630. gadā šajā Pārdaugavas izmēra zemes pleķī ieperinājās franči

un holandieši, kuri to sadalīja divās vienlīdzīgās daļās. Sākumā viņi apslepkavoja spāņus, tad ķērās pie pamatiedzīvotājiem – Karību indiāņiem, un tad salā saveda nigēriešus, kurus piespieda kaplēt cukurniedres un dzīt no tām kandžu, ko kulturāli cilvēki dēvē par rumu. Nigērieši, sadzērušies kandžu, nepārtraukti dumpojās, kas lika baltajiem cilvēkiem pamazām izvākties.

Pēdējos gadu desmitos salu ir apsēdušas kolumbiešu prostitūtas, indiešu pārdevēji, filipīniešu jūrnieki un amerikāņu tūristi. Abas pēdējās ļaužu grupas pērk lētu beznodokļu šņabi, elektroniku un priecē acis nūdistu pludmalēs. St. Maarten ir visnotaļ patīkama vieta, lai pavadītu vecumdienas.

Pārējās Karību salas no šīs atšķiras tikai ar politisko situāciju un dzīves līmeni. Labāk dzīvo attīstīto valstu kolonijas, tās ir salas Karību jūrā, kas pieder Francijai, Lielbritānijai, Holandai, ASV. Tās salas, kas kādreiz bijušas kolonijas, bet izkarojušas neatkarību, dzīvo diezgan nabadzīgi.

Vidējais iedzīvotāju skaits salās ir 30 000 dvēseļu, apmākušos dienu skaits gadā – trīs ar pusi, vidējais statistiskais auto ir mazs Āzijā ražots mikroautobuss nabadzīgajās salās un liels Ziemeļamerikā ražots mikroautobuss vai pikaps bagātajās salās. Katrs otrais vietējais ir taksists, toties katrs piektais mēģina noskaidrot, vai man patīk Bobs Mārlejs, lai pēc tam mēģinātu par 10 dolāriem pārdot maisu ar zaļu tējveida vielu vai baltu pulveri. Vienīgais iedzīvotāju ienākuma avots šajās salās ir trīs četru kruīzu kuģi, kas ik dienas to apciemo. Pat pērkot videokameru, kura Latvijā maksā latos tik, cik tu samaksā dolāros, pārdevēja pateicīgajās spaniela acīs tu redzi, ka pārmaksā divas reizes.

Puerto Rico. Puertoriko ir liela ASV piederoša sala, kur dzīvo latīņamerikāņi. Galvaspilsētas Sanhuanas centrs atgādina Vecrīgu vasarā – viduslaiku mūru mitrā smarža, šauras ieliņas, glītas sievietes un uz ielas žūpojoši vietējie iedzīvotāji vakaros. Skaista koloniālā stila apbūve, par 25 centiem ieslēdzamas



elektriskas lūgšanu svecītes katoļu katedrālēs, šalcošs Atlantijas okeāns un autobusi, kas starp pieturvietām pārvietojas ar maksimālo iespējamo ātrumu, nepievēršot uzmanību luksoforiem. Katru svētdienu Sanhuanā redzēju kādu avarējušu pašvaldībai piederošu pilsētas autobusu. Puertorikāņi ir reliģiozi slēptie alkoholiķi. Katru svētdienu viņi pasludina par kāda svētā dienu un metas dzīrot. Tiek sabūvētas skatuves salsas dejotājiem, uz ielām izvilktas bāru letes un policijas papildspēki. Nācija veselām ģimenēm kļīst ar plastmasas glāzītēm rokās un triec rumu ar kolu. Policija ir aplenkusi vecpilsētu un, ja gribi doties tālāk, liek izmest glāzīti lielā atkritumu urnā. Cilvēks glāzīti izdzer, izmet un dodas tālāk. Pašvaldības cīņa ar alkoholu rit veiksmīgi.

Dzīve uz kuģa. Diena uz kuģa pāiet strādājot. Visu dienu slauku atkritumus, tīru galdus, lieku pludmales krēslus, rotāju ar palmu zariem klāju, šķiroju atkritumus, novācu glāzes un iemasēju glītām meitenēm sauļošanās krēmu viņu atkailinātajās mugurās un kājās, līdz vairs neatceros, ko darīju no rīta, ko vakarā. Un nav arī nekādas vajadzības, jo šodien dari tieši to pašu, ko darīsi rīt. Mainās tikai tapete aiz loga. Tu dzīvo milzu tramvajā, kas kursē Puertoriko – St. Maarten – Dominika – St. Lucia – St. Thomas – Martinika – Tortola – Puertoriko, ik pa nedēļai kādu tapeti (lasi – salu) pamainot uz St. Kitts (sala, kuru Kolumbs nosauca savā vārdā par Sv. Kristofera salu) vai angļiem piederošo Antiqua. Tropu paradīze apņik pāris mēnešu laikā, un priekšroka pāris brīvajās stundās tiek dota veselīgam miegam.

Kajīte. Jūrnieki dzīvo kajītēs. Aptuveni 3x4 metrus liela telpa, kurā ir divas divstāvu gultas, galds, četri skapji, rakstāmgalds, 14" televizors ar kanālu skaitu, kas identisks ekrāna diametram collās. Telefons. Kajītes ekipējums un istabas biedru skaits var mainīties atkarībā no veiksmes un *činas*. Kondicionieris, televizors, telefons un aizkariņi pie gultas, kas sargā naktsmieru no gaismas un kņadas, pienākas visiem. Istabas stūrī ir vannas kabīne, kas aprīkota ar matu žāvētāju, spoguļskapīti, dušu un vakuumpodu. Vannas istaba nav pārāk liela, tomēr iztikt var.

Crewbar. Vieta, kas paredzēta kuģa darbinieku atpūtai un spēku atjaunošanai. Smadzeņu skalošanai pieejams pusducis televizoru, no kuriem viens tāds paprāvāks, mākslīgās ādas dīvāniņi, deju grīda ar disko bumbu un bezmaksas galda futbols. Smēķējoši dažādāko formastērpu un rasu cilvēki sēž pie simts gadus netīrītiem milzu pelnu traukiem un pārspriež ar darbu saistītus atgadījumus, aprunā priekšniekus un skaita mēnešus, nedēļas un dienas līdz kontrakta beigām. Tās ir vienīgās tēmas, kas tiek pārcilātas uz kuģa. Šī ir viena no retajām vietām, kur drīkst smēķēt. Šī ir viena no retajām vietām, kur drīkst sēdēt. Vakārā gaisā var pakārt cirvī, nelīdz ne lieliskā ventilācija, ne filtri. Man

reiz nācās šos gaisa filtrus tīrīt – kad atver filtra vāku, darvas plūdi list pār tavu galvu.

Bāra leti atver astoņos vakarā, un apmeklētāju labsajūtai tiek piedāvāts ķīmisks septiņu šķirņu alus par 75 centiem pudelē, kokakola bundžās, vīns un sāļie riekstiņi. Bāru kuģa komanda ir iemīlējusi, jo šeit beidzot var justies kā brīvs cilvēks, aizliet acis un, iespējams, uzvīt kādu pagaidu mīlas sakaru. Turklāt katru mēnesi notiek kāds tematisks pasākums, kurā alus un vīns ir par pliku paldies.

Virtuves strādnieka dzīve.

Tito un Jānis strādā cildeno virtuves strādnieka amatu. Tas ir viens no smagākajiem darbiem uz kuģa. Desmit stundas dienā tu mazgā traukus. Tīri kastroljus. Līdz padusēm rocies ēdiena atliekās, jo ir iestrēdzis atkritumu smalcinātājs. Tikmēr trauku novācēji tevi aprok netīru trauku kaudzē. Tavi labākie draugi ir spainis un šļutene. Alga – 550 dolāru. Karjeras iespējas? Varbūt pēc pāris gadiem tu kļūsi par pavāra palīgu un par 700 dolāriem mēnesī drīkstēsi griezt sīpolus. Un nest netīrus kastroljus virtuves strādniekam. Pozitīvais moments šajā darbā ir dziļais un fundamentālais *mārrutks* uz visu kuģi notiekošo, jo par vietas saglabāšanu tiešām nav jādreb. Silvestrs strādā par viesnīcas strādnieku, un viņa pienākums ir tīrīt komandas gaitējus un koridorus. Tu celies četros no rīta, ņem rokās lielu motorizētu grīdas pulējamo aparātu un sāc pulēt. Tad tu ņem slotu un mazgā. Tad tu ņem švammīti un skrāpē no sienām netīrumus. Tad tu vakarā bārā no bēdām piedzeries, celies četros un atkal desmit stundas atkārtο jau aprakstītās darbības. 550 dolāru, bez brīvdienām. *Free food*. Kurš piesakās? Bet kuģis patiesi ir ļoti tīrs.



Vika. Vika strādā par restorāna stjuarti. Restorāna stjuarts ir pats jaunākais, kas ar cilvēku var atgādīties. Lielākā daļa darbinieču ir meitenes, lai arī šis ir ļoti smags darbs. Pa dienu tu piecas stundas strādā kafējnīcā. Un nevis slaisties, bet skraidī kā mazā vistiņa un visu laiku stulbi smaidi, jo tu taču esi tik ļoti laimīga, ka dari šo darbu par šiem lieliskajiem 650 dolāriem mēnesī un esi tik ļoti pateicīga kompānijai, kura tev ir uzticējusi piecas stundas no vietas bez

pauses pasniegt paplātes cilvēku rindai, lai pēc tam četras stundas pagulētu, lai tad ietu uz restorānu, kur ir brīnišķīgā iespēja piecas stundas skraidīt ar 20 kilogramus smagu virs galvas paceltu paplāti ar superresnajām amerikāņu pakalām paredzētajiem otrajiem, piektajiem un septītajiem... Vairākas man pazīstamas meitenes sabeidza veselību un aizbrauca mājās. Kāda meitene no Čīles kompāniju iesūdzēja tiesā.

Pēc diviem nostrādātiem līgumiem ir iespēja kļūt par jaunāko viesmili – tas ir tieši tāds pats darbs, tikai divreiz lielāka alga.

Florito. Maza auguma filipīnietis, mans pirmais istabas biedrs. Aziātiem vecumu pēc izskata nav iespējams noteikt. Šis jauns kungs ietilpst grupā no divdesmit līdz četrdesmit. Florito izceļas ar dažādām seksuālām perversijām, tomēr man viņš patīk. Reiz viņš atnes uz kajīti lielu pludmales dvieli, uz kura attēlota kaila jaunkundze ar meloņveidīgām krūtīm. Pasludinājis šo dvieli par savu sievu, viņš to uzklāj palaga vietā un nedēļu no vietas aiz saviem aizkariņiem nododas mīlas priekiem. Pēc tam dvielis nozūd, šķiet, viņš to kādam pārdod. Par savu nākamo seksuālā uzbudinājuma upuri viņš izvēlas mani. Vairākus rītus viņš stāv kails pie manas gultas un skatās uz mani. Es saku, ka visiem izstāstīšu par viņa izdarībām. Viņš apsolās vairāk tā nedarīt. Tad Florito nopērk 300 vatu audio sistēmu. Man par nelaimi, viņam pieder tikai viens disks ar mīlas dziesmu izlasi filipīniešu valodā, ko viņš skaļi atskaņo katru dienu. Pēc nedēļas es no šīs kajītes aizbēgu.

Brokastis. Pusdienas. Vakariņas. Darbiniekus uz kuģiem baro labi, tomēr noteikti jādomā, ko tu ēd. Ir jau bezgala jauki ik dienas locīt iekšā cep-tas vistu krūtiņas, hamburgerus un steikus, uzdzerot virsū kakao un piekožot šokolādes kūku. Es pazinu kādu igauņu meiteni, kura triju mēnešu laikā pieņē-mās svarā par 20 kilogramiem. Draugs igauņi viņu pameta. Jaunkundze sāka vālēties ar melnajiem, kuriem tādas lielas mammas patīk.

Adrians. Ja mēs smejamies par igauņiem, tad ukraiņi smejas par rumā-ņiem. Un Adrians ir tipisks rumānis. Nu nav prāta šim jauneklī. Pirmais, pie kā viņš ķeras, ir sieviešu personālsastāva varošana. Uz kuģa ir aptuveni 60 ru-māņu sievietes un divi rumāņu jauns kungi. Ieraudzījušas jaunu rumāni, puse no jaunkundzēm viņam zvana, taujā par viņu un tvikst, dzirdot viņa balsi, otra puse vienkārši velkas pakal, atstājot aiz sevis slapju sliedi. Tikpat intensīvi, cik Adrians drāž Rumānijas brašās meitas, viņu drāž bāra menedžeris – jauns-kungs regulāri no rītiem kavē darbu. Otrā Adriana vājība ir ēšana. Viņš vazājas pa kuģa virtuvēm un zog ceptu gaļu. Viņš to stumj sev kabatās un pēc tam pa kaktiem grauž. Adrians pieņemamas svarā. Rumānietes viņu vairs nemīl, jo atklājušas, ka viņš guļ ar katru, kuru liktenis iesūta gultā. Beigās galvenais šef-

pavārs Adrianu pieķer zogam picas gabalu. Šādu skatu franču šefpavāra vājā sirds neiztur, bāra menedžerim viņš arī ir apnīcis, un Adrianu aizsūta atpakaļ uz Rumāniju.

Pēc kāda laika galvenā šefpavāra urīnā atrod marihuānas pēdas, viņu apcietina un atdod Barbadosas policijai. Galvenais šefpavārs uz kuģa pelna aptuveni 10 000 dolāru mēnesī, iedomājos, kāds ķeksam bija pārsteigums

Made. Mūsu priekšnieks un galvenais klāja stjuarts. Indonēzietis, kuru vecāki apveltījuši ar īstenu latviešu vārdu. Viņš ir hinduists un galvenais viņa mērķis dzīvē ir harmonija. Angliski viņš runā draņķīgi, tāpēc pārāk daudz stulbību sarunāt nevar. Hinduisma galvenā pamattēze ir likt uz visu kluci un neēst gaļu. Tas garantē laimi un mūžīgu dzīvošanu. Tā Made arī dara. Mūs viņš vispār netrenkā, mēs izlaižamies, un tad bāra menedžeris, galvenais boss, ņem mutē nelabus vārdus un raksta brīdinājumus. Un mēs visi, klāja stjuarti, īstena hinduisma garā liekam kluci uz šiem brīdinājumiem. Tikai papīra gabals. Vienīgais, kas spēj mierīgo un harmonisko indonēzieti nokaitināt, ir rumānis. Rumāņi ir dižena tauta.

Geju kruīzs. Jau mēnesi pirms šī notikuma pa kuģi kļīst baumas, ka būšot čārtera kruīzs un ka uz kuģa būšot 2000 geju. Katru gadu tāds notiekot. Sabrauc 2000 geju, visu nedēļu ālējas, dzer un mīlējas pa burbuļvannām, kajītēm, koridoriem un dienesta telpām.

Baseina klājs tiek piekrauts ar skaņas un apgaismes iekārtām. Kad svētdienas pēcpusdienā uzbraucu uz klāja strādāt, mani pārņem 15 minūtes gara homofobijas lēkme. Pēc 15 minūtēm arodu ar miesaskārajiem skatieniem, komplimentiem un piedāvājumiem iepazīties tuvāk. Nekad vienlaikus neesmu redzējis vairāk par diviem gejiem. Te viņu ir vairāk nekā tūkstotis homoseksuālu vīriešu vienkopus. Laimīgi, piedzērušies un draiski viņi trinas viens gar otru, smejas, runājas, ēzdami ķiršus, gul uz bāra letes un skūpstās, nokļuvuši paradīzē, kurā ir tikai viņi.

Katru vakaru uz klāja rīb tematisks disko, uz platēm spēlē didžeji no lielākajiem Ņujorkas un Losandželosas klubiem, debesis šaujas lāzeru stari. Viņi nododas mīlas priekiem, īpaši nekautrējoties no saviem biedriem un kuģa personāla. Atver noliktavas durvis, un tur atkal ir ielavījušies divi vīri bez biksēm. Vakarā ej apgaitā pa 12. klāju un redzi, ka notiek mineta akts, kuru onanēdami vēro vēl 20 vīrieši. Redzu geju kultūru no labākās puses. Un arī no sliktākās – šajā nedēļā manas darbadienas vidējais garums ir 14 stundas. Par šo nedēļu kompānija dāsni atmet 20 dolārus.

Vidējais amerikāņu tūrists Pēc sešiem mēnešiem, sākoties vasarai, mūsu kuģis pārceļas uz Aļasku, kur tas vizinās gada siltajā laikā. Kruīzs no

Puertoriko uz Sanfrancisko ilgst vairāk nekā divas nedēļas. Par izbraukšanu cauri Panamas kanālam vidēji liels pasažieru laineris samaksā aptuveni 150 tūkstošus dolāru. Jahta samaksā mazāk par tūkstoti, kāds peldētājs samaksā 36 centus. Maksa tiek aprēķināta pēc peldlīdzekļa masas.

Man šo deviņu mēnešu laikā izdevies aplūkot aptuveni 100 000 tūristu. Es ar viņiem no rīta sveicinos, skatos, ko viņi ēd no rīta, pusdienās un vakarā. Ko un cik viņi dzer? Kā dzīvo? Vidējais amerikāņu tūrists, ieraudzījis, ka ēdiens ir bez maksas, traucas to iznīdēt, cik ātri vien iespējams. Pasaulē valda kapitālisms un nekas nedrīkst būt bez maksas. Es nebrīnos, kādēļ šiem ļaudīm ir liekais svars. Ir jāpērk lielais hamburgers, saldējuma spinis vai pica, jo tas ir izdevīgāk.

Vidējais tūrists pensionārs no Minesotas, kurš, lai bērni viņu neieliktu nespējnieku namā, nepārtraukti ceļo, tādā veidā atbīdīdies un tērējot mūža iekrājumus.

Tas ir policijas šefs no Ohaio, kurš, pirmo reizi savā 48 gadus garajā mūžā pametis dzimto štatu un savu briesmīgo sievu, brēc, ka restorānā ir draņķīga apkalpošana. Viņš restorānā sēž jau trīs stundas, nepārtraukti ēdot, un viesmīļi ir noguruši pienest viņam saldus. Tas ir vecs onkulis, kurš piekakā baseinu, gultu, tad aizkakā garām podam un neatstāj dzeramnaudu apkopējai, kas tīra viņa istabu. Viņš par kruīzu ir samaksājis 400 dolāru, un viņam šķiet, ka šis pakalpojums ir iekļauts cenā kopā ar bezmaksas ēdienu un šovu vakarā. Tūrisms nokauj visu īsto, tas izcērt mežu, lai uzbūvētu viesnīcu, tas atstāj aiz sevis neiedomājamu atkritumu kalnu. Tūrisma biznesā iegūtā nauda rada slikti apmaksātas darbavietas, jo neviens tūrists nav ar mieru maksāt lietu patieso vērtību. Tūrists nesamaksā dolāru par nacionālā parka apmeklējumu, viņš labāk par 20 dolāriem nopērk Ķīnā ražotu plastmasas suvenīru, ar kuru kādu laiku sentimentāli kavējas atmiņās un pēc tam izmet. Amerikāņim ir svarīgi, lai vietā, uz kuru viņš brauc, valdītu viņa zemē pieņemtās vērtības. Uz vietām, kas nav pakļautas visuvarenajam tūrisma dievam, amerikānis brauc tankā.■

Mārtiņš Šmits

Žurnāls „XPiedzīvojumi”

“BGS” sniedz kvalitatīvus pakalpojumus

Jau no senseiem laikiem cilvēki ir saredzējuši un izmantojuši tās priekšrocības, ko sniedz dabiskās ūdenstilpes – okeāns, jūra, upe vai strauts. Šīs ūdenstilpes ir kalpojušas par nozīmīgu iztikas avotu, par tirdzniecības ceļiem, arī aizsardzībai pret svešzemju tikotājiem, savukārt cilvēks laika gaitā tās ir pielāgojis savām vajadzībām, izbūvējot ostas, veidojot nostiprinājumus, padziļinot gultnes un mainot ūdens dabisko tecējumu. Daba šādu cilvēka iejaukšanos neatstāj bez sekām, tādēļ notiek nemitīga cilvēka cīņa ar dabas stihijām par radīto vērtību saglabāšanu, atjaunošanu un uzlabošanu. Cilvēks izvirza sev aizvien jaunus mērķus, vēlmes un prasības kļūst augstākas, un mūsu uzdevums ir šo mērķu realizācija, nepārkāpjot trauslo robežu, kad dabas postošie procesi kļūst neatgriezeniski.

SIA “BGS” sniedz pakalpojumus hidrotehniskās būvniecības un vispārējās celtniecības jomās, par galvenajām prioritātēm izvirzot ekonomiskos un ekoloģiskos aspektus. To īstenošanai mēs izmantojam jaunākās paaudzes tehniku, lietojam mūsdienīgas tehnoloģijas un videi nekaitīgus materiālus, darba procesus vada ziņoši un augsti kvalificēti speciālisti.

SIA “BGS” ir dibināta 1992. gadā un sākotnēji bija piecu inženieru hidrotehniķu komanda, kas nodarbojās šauri specializētā jomā – ostu hidrotehnisko konstrukciju remonts un būvniecība. Gadu gaitā firma auga un paplašinājās, aptverot arvien jaunus darbības virzienus. Šodien mūsu uzņēmumā strādā vairāk nekā 100 darbinieku un mūsu darbība aptver tādas nozares kā

- ostu hidrotehniskā būvniecība
- bagarēšanas darbi
- pamatu, atbalsta sienu izbūve
- ūdenstilpju renovācija, krastu nostiprinājumi
- mikropāļu instalācija
- **JAUNUMS** – termosūkņu sistēmu uzstādīšana

SIA “BGS” ir Latvijas Būvnieku asociācijas un Latvijas Kvalitātes asociācijas biedrs. Uzņēmumā strādā 120 darbinieku, un pēdējo divu gadu laikā darbinieku skaits ir divkārtšojies un turpina augt. Palielinoties darbu apjomiem, projektu sarežģītības pakāpei un tehnisko resursu komplikētībai, prasības personāla kvalifikācijai kļūst aizvien augstākas. Mūsu uzņēmumā strādā augsti profesionāli, savā darbības nozarē pieredzējuši speciālisti, t.sk. sertificēti hidrotehniskās un vispārējās būvniecības inženieri, pieredzējuši tehnikas operatori un apkalpojošais personāls. SIA “BGS” ir izveidojusies cieša sadarbība ar vairākiem Vācijas uzņēmumiem, kas nodrošina plašu pakalpojumu klāstu dažādās jomās, kā arī esam šo uzņēmumu pārstāvji Latvijas un Baltijas tirgū, piedāvājot gan to ražoto produkciju, gan veicot būvprojektus ar šo uzņēmumu produkciju.

LATVIJĀ SVIN JŪRAS SVĒTKUS

Jūras svētki kļuvuši par kultūrvēsturisku vērtību, jo Zvejnieku svētku svinēšanas tradīcijas Latvijā aizsākušās jau 1936. gadā, un tas nozīmē, ka faktiski šos svētkus svinam jau vairāk nekā 70 gadu. Savukārt kopš Latvijas neatkarības atgūšanas Zvejnieku svētku tradīcijas kļuvušas plašākas un svētki tiek svinēti jūlija otrās nedēļas nogalē, kad dziesmas un liksme valda 500 kilometrus garajā Latvijas jūras piekrastē. Svētku svinēšanu varētu dēvēt arī par cieņas izrādīšanu gan varenajiem dabas spēkiem, gan grūtā jūrniecības un zvejniecības darba veicējiem. Tas ir prieks par bagātību, ko mums dod jūra, tie ir skaisti svētki visiem – piejūras pilsētu iedzīvotājiem un viesiem, jūrmalciemiešiem, Latvijas ļaudīm un ārzemju viesiem, visiem – gan lieliem, gan maziem. 2009. gadā Jūras svētki iekrita 11. jūlijā, un Neptūns apciemoja svinētājus Ventspilī, Liepājā, Engurē, Rojā, Pāvilostā, Salacgrīvā, Lapmežciemā un Mērsragā.

Visbagātākā svētku programma bija Ventspilī: te Jūras svētkus svinēja trīs dienas. Jūras svētku svinības tika atklātas ar piemiņas brīdi jūrnikiem un zvejniekiem, noliekot ziedus pie akmens „Jūrnikiem un zvejniekiem, kuru kaps jūras dzelmē”. Svētku ietvaros bija aplūkojama fotogrāfa Arņa Balčus fotoizstāde „Amnesia” un Egila Rozenberga tekstiliju izstāde, teātra namā „Jūras vārti” notika mūzikas un mākslas festivāls „Jūrziņš”, kas bija pirmā un vienīgā lomogrāfijas foto-mākslas akcija pilsētā. Muzicēja „Satellites LV”, Kārlis Kazāks ar grupu „Maripossa” un „Das Sonntags Legion”. Tika organizēts svētku gadatirgus, izstādes, ekstrēmo sporta veidu sacensības, Ventspils brīvdabas kausa izcīņa burāšanā un Pūķu laivu regate. Ostas ielas promenādē notika aizraujošs šovs „Pirātu lustes ūdenī un sauszemē” ar jūras valdnieka Neptūna un viņa svītas ierašanos. Svinētājus priecēja „Pirates of the Sea”, jauniešu teātris „Fokuss”, „Ivo Fomins & Band”, grupa „Sharm” un Ieva Kerēvica. Svētku vakarā norisinājās Andra Daņiļenko 50 gadu jubilejas koncerts, kino nakts Livonijas ordeņa pils pagalmā un Jūras svētku balle Reņķa dārzā ar Normundu Rutuli, „Lauku muzikantiem” un DJ Robertu Lejasmeijeru. Svētki izskanēja ar izrādi „Mucenieks un muceniece” Piejūras brīvdabas muzejā. Savukārt Bērnu pilsētiņā un bērnu parkā „Fantāzija” notika Mazie jūras svētki un leļļu teātra izrāde.

Liepājā uz Jūras svētkiem Promenādē aicināja vīru koris, kā arī svētku svinētāji tika gaidīti eksotisko deju festivālā. Notika starptautiskā jūras glezniecības plenēra „Marīna 09” noslēguma izstāde, bet pilsētas ielās liksmoja ielu teātra festivāls „Zeme. Debess. Jūra”. Pie Dzintara pulksteņa greznojās dzintara rotu modes skaite, bet vakarā bija dejas ar grupu „Credo” un dziedošajiem aktieriem.

Jūras svētkus svinēja arī Liepājas Karostas vindsērfiga klubā. Svētku ietvaros jau četrpadsmito gadu notika gadskārtējais smilšu festivāls. Visi, kas vēlējas, varēja vērot vai piedalīties dažādās aktivitātēs: pludmales futbola spēlē, virves vilkšanas sacensībās, smilšu figūru celšanā un vēl dažādos ūdens sporta pasākumos. Solīta garākā deju mūzikas nakts kopā ar didžejiem.

Liepājā Jūras svētku svinēšanu organizēja Liepājas Kultūras pārvalde ar Liepājas SEZ pārvaldes finansiālu atbalstu. Svētku aktivitātes nodrošināja gan nevalstiskās organizācijas, gan komercstruktūras, piesaistot dažādu projektu finansējumu. Tas nodrošināja pasākuma daudzveidīgumu un ļāva atslogot Liepājas Kultūras pārvaldes budžetu.

Pāvilostā svētki iesākās jau 10. jūlija vakarā Āķgalā, kur visi tika aicināti uz svētku atklāšanu ar pašu kapteini Āķi un lustīgu izdejošanos. 11. jūlijā notika sportiskas aktivitātes pludmalē, vizināšanās ar kuģiem, dažādas atrakcijas, aktieru ansambļa „Drama” koncerts un kuģu parāde. Vakarā svētki turpinājās Upesmuižas parkā ar Dzintara Čičas un Talsu kora koncertu, bet noslēdzās ar zaļumballi un krāšņu ugunošanu.

Lapmežciemā Zvejnieku svētkos notika pašmāju un sadraudzības pilsētu, pagastu un novadu tautas deju un dziedošo kolektīvu uzstāšanās un sporta sacensības. Notika gultas nešanas sacensības, meitenes jūras krastā cīnījās eļļas vannās. Svētku noslēgumā, protams, zaļumballe kopā ar „Novadniekiem”.

Ar jautru *tingeltangeli* iesākās tradicionālie Jūras svētki Salacgrīvā, bet visas dienas garumā varēja sacensties smailošanā un izvizināties ar īstu zvejas kuģi. Ostmalas tirgū uzstājās cirka mākslinieki. Varēja baudīt lašu zupu un īpašās lašu ledenītes, kā arī apgleznot zivi. Vakarpusē Zvejnieku parka estrādē savas labākās dziesmas dziedāja Andris Ērglis, grupas „Apvedceļš” un „Bet bet”. Bija sarīkota arī praktisku balvu izloze.



Jūras svētki Mērsragā.



Liepājā svinēja austrumnieciskā noskaņā.

Rojā notika „Lec un minies” atrakcijas, sacensības volejbolā un futbolā, ūdensskrējieni „Jūr līdz ceļiem”, spēles bērniem, zvejnieku spēles. Tika organizēts pirmais Latvijas čempionāts ātrādišanā un auto „Fiat 500” apadišana. Ostā svētku viesus vizināja ar kuģiem, bet pludmalē varēja iemācīties dejot salsu, bačatu un merengu. Muzikālajā programmā uzstājās Latvijas Zelta talantu konkursa laureāti, grupa „Kombuļi”, notika Noras Bumbieres piemiņas koncerts un šovs „Dziesma manai paaudzei”, nakts balle ar „Labvēlīgo tipu”.

Jautrība augstu vilni sita arī Mērsragā. Te notika makšķerēšanas sacensības „Neptūna kauss”, sportiskas atrakcijas Jēgerlejā un sacensības zoles

spēlē „Neptūna zole”. Ostā varēja aplūkot karakuģus un izvizināties ar kuģīti. Bija skatāma Ulda Lapiņa filmu retrospekcija. Vakarā notika grupas „Roja” koncerts un Jūras svētku balle kopā ar grupu „Liepavots”.

Engurē liels uzsvars tika likts uz sporta aktivitātēm: notika volejbola, basketbola, šautriņu mešanas un alus ātrdzeršanas sacensības pieaugušajiem, bet bērniem riteņbraukšanas veiklības brauciens, zābaka mešanas un arbūza ēšanas sacensības. Svētku koncertā uzstājās Santa Zapacka un Harijs Ozols ar programmu „Gabalīņš no sirds”, Liene Šomase dziedāja koncertā „Vārdos nepateiktais”. Protams, svētkos neiztrūkstošā nakts ballē Auniņparkā, kur spēlēja grupa „Brīvdiena”.

Tā kā pasākuma ietvaros notika plašākas aktivitātes ostās, Valsts robežsardze, Jūras spēku Krasta apsardze sadarbībā ar Valsts policiju, ostas pārvaldēm un pašvaldībām nodrošināja sabiedriskās kārtības kontroli uz ūdens, kā arī pasākumu apmeklētāju, dalībnieku un kuģošanas drošību.■

Sagatavots pēc LETA ziņām

„SPANIEL” CEĻŠ

UZ ATLANIJAS OKEĀNA SALĀM!

Par spīti laika, politiskajām un ekonomiskajām kaprīzēm Latvijas jahta „Spaniel” turpina savu ceļu. Jahtas kapteiņi uzņemas jaunus izaicinājumus un atrod komandas, ar kurām kopā realizē iecerēto. Daudzus gadus esmu rakstījis par „Spaniel” dalību regatēs „The Tall Ships’ Races”, pēdējoreiz par dalību 50. gadu jubilejas „Zelta regatē” 2006. gadā. Toreiz kapteinis Gunārs Šteinerts un kadets Mārtiņš Mellēns tikās ar regates patronu – Edinburgas hercogu princi Filipu, bet kapteiņa Jāņa Upīša-Upenieka vadītā komanda izcīnīja pirmo vietu C klasē regates posmā Lakorunja – Antverpene.

2008. un 2009. gadā „Spaniel” komanda turpināja piedalīties regatēs. Piedzīvojumi un pārdzīvojumi neizpalika.

2008. gadā starptautiskā burāšanas mācību organizācija „Sail Training International” (STI) organizēja divas regates – „The Tall Ships’ Races” pa maršrutu Liverpūle – Maloja – Bergena – Denheldera un „Funchal 500 Tall Ships Regatta” pa maršrutu Falmuta – Ilhavo – Funšala. Funšala ir Madeiras salas lielākā pilsēta un togad atzīmēja savu piecsimto jubileju. Savukārt no Madeiras vairs nav tālu līdz Kanāriju salām. „Spaniel” komanda pieņēma



„Spaniel” Las Galetas jahtklubā Tenerifē.



Valu šovs Lolo parkā Tenerifē.

kapteiņa Gunāra Šteinerta plānu – nepārtraukt burāšanas sezonu un ar jahtu apmeklēt vairākas Kanāriju salas. Dosimies uz Madeiru, paliksim Tenerifes salā un aicināsim burāt gribētājus no Latvijas izmantot iespēju burāt ziemā Kanāriju salās!

Ceļam uz Madeiru un Tenerifi gribētāju netrūka. Bet kas paliks par kapteini uz „Spaniel” Tenerifē uz pusgadu? Kapteinis Vilnis Didrihsons, kurš ir „Spaniel” projektā kopš 1998. gada, piekrita. Arī viņam tas bija izaicinājums.

Stāsta kapteinis Vilnis: „„Funchal 500 Tall Ships Regatta” laikā visa Madeiras sala bija vieni lieli svētki, kuros „Spaniel” komanda piedalījās četras dienas. Mūs aizveda ekskursijā apkārt visai salai, cienāja ar jūras veltēm, nobaudījām slaveno Madeiras vīnu.

No Madeiras līdz Tenerifei ir tikai 330 jūdzes. Mūsu pirmā osta Marina del Suras pilsētā bija Las Galetas. Nākamajā dienā noīrējām busiņu un devāmies ceļojumā pa salu. Pirmie iespaidi debešķīgi – zilās debesis, melno smilšu pludmales, okeāns, kas nemītīgi veļ viļņus uz krastu. Brauciens pa kalnu ceļiem bija trauksmais. Busiņam bija liela slodze, izmantojām tikai pirmo un otro ātrumu un, protams, bremzes. Kalnos pagriezieni tik bieži, ka nav ko skaitīt...

Tenerifes salas nozīmīgākais apskates objekts ir vulkāna El Teide Nacionālais parks. Pa ceļam pietājām vairākos ciematos – Garanchico, Masca un Porto de la Cruz, kur apmeklējām „Lolo Parque” – vienu no lielākajiem izklai-



Delfīnu šovs Lolo parkā Tenerifē.

des parkiem Eiropā. Parka teritorijā izrāda piecus šovus – ar jūras lauvām, delfīniem, roņiem, vaļiem un papa-gailjiem.

Tālāk mūsu ceļš veda uz La Gomeras salu piecu stundu burājumā no Tenerifes salas dienvidu gala. Tā kā viens no komandas zināja spāņu valdu, 17 metrus garajam „Spaniel” atradās vieta pārpildītajā jahtklubā. La Gomera ir visvairāk apmeklētā no visām septiņām Kanāriju salām. Pateicoties mitrumam, sala ir pārbagāta zaļumiem. Atkal noīrējām busiņu, ar kuru apbraukājām gan salas mazos ciematiņus, gan parka teritoriju.

Pēc trīs dienu uzturēšanās La Gomeras salā devāmies uz Gran Canaria salu, pavadot ceļā 10 stundas. Piestājām Puertoriko ostā, kur





„Spaniel” tikšanās ar „Kaupo” komandu Las Palmasā.

pludmales klātas baltām smiltīm, kas speciāli vestas no Āfrikas. Noirējām busiņu un devāmies izlūkbraucienā uz Gran Canaria galvaspilsētu Las Palmasu. Liela osta, daudz augstceltņu, divas pludmales. Dzīvesvietu pilsētā var izvēlēties atkarībā no vēja stipruma un virziena. Kalnos var nokļūt tuksnesīgās vietās un redzēt gaišas, plūstošas smiltis. Likumoti, bet labā stāvoklī uzturēti kalnu ceļi.

Zinājām, ka katamarāns „Kaupo” savā otrajā pasaules apceļojumā atrodas Las Palmasas jahtklubā, tādēļ speciāli iebraucām ciemos. „Kaupo” komanda, mūs ieraugot, bija priecīgi pārsteigta. Apmainījāmies ar suvenīriem un laba ceļa vēlējumiem, fiksējām tikšanos fotokamerās. Pēc gada uzzinājām – mēs bijām pēdējā Latvijas jahtas komanda, kas satika „Kaupo” komandu... 2009. gada nogalē „Kaupo”, izejot no Keiptaunas Dienvidāfrikā, bez vēsts pazuda Indijas okeānā.

Savdabīgākā no salām, ko apmeklējām, bija Hierro. Tur ir tik daudz civilizācijas neskartu vietu. Īsti lietus meži – lietus mākonis sēž uz koka galotnēm un, ja ir vējš, atdod kokam visu mitrumu. Ja ir stiprs vējš, tad mākoņu vispār nav. Kā vēsta katalogs, salā varot atrast ap 400 vulkānisko krāteru. Tādēļ Hierro salu sauc par Kanāriju salu Šveici.

Vēl apmeklējām La Palmas salas ostu Santa Cruz de la Palma. Vēsturiska koloniju pilsēta. Saglabājusies 17.–18. gadsimta koka arhitektūra. Ēkas ar balkoniņiem, iekšējiem pagalmiem, kuros aug palmas un ir strūklakas. Visu gadu



„Spaniel” tikšanās ar „Kaupo” komandu Las Palmasā.

ziedoši košumkrūmi. Salas vidienē viena no Eiropas svarīgākajām observatorijām. Salas ziemeļu pusē grandiozs ciedru mežs.

Pavisam sešu mēnešu laikā apmeklējām piecas no septiņām Kanāriju arhipelāga salām. Aprīlī „Spaniel” izcēlām krastā, ar ūdens strūklu notīrījām zemūdens daļu, nokrāsojām to ar neapaugošo krāsu un nodevām „Spaniel” nākamās komandas rokās.”

Kad kopā ar kapteiņiem Gunāru Šteinertu un Vilni Didrihsonu pirms 11 gadiem sākām „Spaniel” programmu – piedalīšanos „The Tall Ships Races” – nevarēju iedomāties, ka no Viļņa rokām Tenerifē jau kā jahtas kapteinis saņemšu jahtas atslēgu.

UZ MĀJĀM!

„Spaniel” mājupceļu plānojām tā, lai būtu uz transatlantiskās regates „Atlantic Challenge” startu Spānijas ostā Vigo 2009. gada 30. aprīlī. Man pašam tā likās vienreizēja iespēja – apmeklēt vairākas Kanāriju salas, Madeiras salu un būt kopā ar Atlantijas regates floti starta ostā. Lieldienas kopā ar Vilni nosvinējām Tenerifē un tad devāmies ceļā.

Veicām 1100 jūdžu ceļu pa maršrutu Tenerife – La Gomera – La Palma – Madeira – Vigo. Par Kanāriju salām Vilnis jau pastāstīja. Es draugiem par šo burājumu stāstu tā: „Tenerife ir skaista, La Gomera vēl skaistāka, La Palma pārspēj La Gomeru, bet Madeira pārspēj tās visas.”



No burinieka „Kruzenšterns” masta skatoties.

No Madeiras piezvanījām Gunāram Šteinertam: „Gunār, mēs tālāk nekur neburāsim! Nopirksim gabaliņu zemes, audzēsim banānus un gaidīsim tevi ciemos!” Vakarā, sēžot jahtas kokpitā un baudot slaveno Madeiras vīnu, spriedām – kāpēc ikviena daudz maz apdzīvājama sala pasaules okeānos ir civilizēta? Tāpēc, ka ir bijis kāds kuģis, kura komanda, atklājot kādu salu, ir teikusi: „Tālāk neveļosim, neko labāku ieraudzīt vairs nav iespējams!” Tie, kas ir bijuši Madeirā, sapratīs, pārējiem – meklējiet iespēju tur nokļūt!

Madeiras galvaspilsētā Funšalā bijām 23.–25.aprīlī. Tieši šajās dienās Funšalā katru gadu notiek Madeiras lielākie svētki – „Ziedu festivāls”, kas veltīts Portugāles nacionālajiem svētkiem – „Nelķu revolūcijai”, kad 1974. gadā tika gāzta diktatūra. Orhideju izstāde, ziedu paklājs Funšalas galvenajā ielā vairāku simtu metru garumā, vietējo folkloras ansambļu uzstāšanās bija tikai daļa no plašās svētku programmas.

No Madeiras „salu kolekcionāriem” bija piecu diennakšu burājums līdz Vigo. Piecas diennaktis Atlantijas okeānā „Spaniel” komanda izturēja godam. Jahta parādīja tehnisku nogurumu, bet komanda ar to visu tika galā.

Diemžēl ekonomiskā krīze ir skārusi arī šo STI ilgi organizēto regati, kas notiek reizi deviņos gados – uz starta Vigo izgāja tikai 11 dalībnieki. „Spaniel” komanda atbalstīja regates dalībniekus, piedaloties Komandu parādē un Buru parādē.

Vigo „Spaniel” komanda turpināja savu tradīciju – iepazīties ar lielajiem buriniekiem. Šoreiz ar vienu no lielākajiem pasaules buriniekiem – četrmastu barku „Kruzenshtern” no Murmanskas – gan kadetu vadītajā ekskursijā pa kuģa iekšējām, gan kāpjot tā topmastā. Savukārt „Kruzenshtern” kapteiņi un daļa no komandas viesojās uz „Spaniel”. Cerēsim, ka regates „The Tall Ships Races 2013” laikā „Kruzenshtern” apmeklēs Rīgu.



Kurp aiznesīs devītais vilnis?

No Vigo „Spaniel” komanda kapteines Signes Andersones vadībā turpināja „atgriešanās ceļu” – no Vigo pāri Biskajas līcim uz Šerbūru Francijā. Tālāk kapteines Līgas Platais vadītā komanda aizveda „Spaniel” līdz Ķīlei. Kapteiņa Silarda Kamergrauža vadītā komanda atveda „Spaniel” Rīgā.



Regate Gdiņas ostā

„THE TALL SHIPS RACES 2009”

Remontdarbi, treniņbraucieni, komandu komplektēšana, un – atkal ceļā!

29. jūnijā kapteiņa Gunāra Šteinerta vadītā jahta „Spaniel” devās ceļā uz regates „The Tall Ships Races 2009 Baltic” starta ostu Gdiņu. Šogad regatē piedalījās vislielākā flote regates 53 gadu ilajā vēsturē – 137 burinieki un jahtas.

STI konstatēja, ka regates pasākumus Gdiņā apmeklēja 2,5 miljoni cilvēku – vēl viens rekords regates vēsturē!

Kapteines Signes Andersones komanda cīnījās pirmajā regates posmā Gdiņā – Sanktpēterburga. Vējš šogad nebija mūsējo sabiedrotais, un godalgotas vietas komanda neizcīnīja – 6. vieta C klasē.

Pirmo reizi kopš Latvijas Republikas valstiskās neatkarības atjaunošanas „Spaniel” komanda devās uz Krieviju. Paldies Krievijas Federācijas vēstniecībai Latvijā – Krievijas vīzas saņēmām ātri un bez maksas!

Sanktpēterburga pārsteidza – kapteiņu vakariņas Marmora pilī, apbalvošanas ceremonija, kurā balvas pasniedza Krievijas premjerministrs Vladimirs Putins personīgi, *Crew party* Vasilija salas pludmalē, lai arī pēc godam nopelnītā alus vajadzēja stāvēt pusotru stundu garā rindā. Putina klātbūtne gan uzlika pasākumam ierobežojumus – Komandu parādē ik pēc dažiem soļiem miliči un drošībnieki, kas stāvēja ielas malā, nepieļaujot vietējo sajaukšanos ar regates dalībniekiem.

Es un vēl daži kapteiņi pēc kapteiņu vakariņām izbaudījām, ko nozīmē krievu viesmīlība. Vakariņu laikā iepazinos ar Krievijas kara flotes mācību jahtas „Adventure” kapteini. Pēc vakariņām, jau tuvu pusnaktij, kapteinis mums dažiem piedāvāja: „Gribat doties privātā vizītē uz kreiseri „Aurora”?” Kā tas iespējams? „Elementāri, ja pazīstat kara flotes virsniekus!” skanēja atbilde. Kapteinis izsauca kara flotes kuteri, jau pēc brīža piebraucām pie „Auroras” un pa taisno no Ņevas pa trapu bijām uz kuģa. Sajūta pilnīgi sirreāla – pusnaktī izstaigāt šo boļševiku revolūcijas simbolu. STI regates direktors Pīters Ņūels, kurš arī bija kopā ar mums, ir atvaļināts artilērijas apakšpulkvedis. Tad nu viņam tika dota iespēja pagrozīt slaveno „Auroras” lielgabalu, kura zalve bija signāls sākt uzbrukumu Ziemas pilij 1917. gadā.

14. jūlijā devāmies regates kruīza posmā uz Turku Somijā. Buru parādē, filmas „Piter FM” hitam skanot, mūsu meitenes nodejoja klāja deju, izpelnoties vētrainus Sanktpēterburgas publikas aplausus.

Ālandu arhipelāgā valdīja pārmaiņus gan stiprs vējš, gan bezvējš un migla – varētu uzņemt filmu „Spaniel miglā”. Profesionālais jūrniece Vairis Pečurčiks bija mūsu navigators, pie elektroniskajām kartēm no rīta līdz vakaram – 100 pa kreisi, 100 pa labi, un tā visu dienu.

No mūsu komandas Agnese un es bijām Ālandu salās 2003. gada regates laikā. Mazajā Nauvo salā mums abiem radās *deja vu* sajūta – pirms tam Agnese atcerējās, cik garšīgu kūpinātu lasi es 2003. gadā kādu rītu biju atnesis komandai brokastīm. Kad Nauvo es to izdarīja vēlreiz, abi konstatējām – nu ja, tieši te mēs arī bijām 2003. gadā!

Turku mums bija iespēja apmeklēt kuģu būvētavu, kur tajā brīdī tikti veikti pēdējie darbi, lai nolaistu ūdenī pasaulē lielāko kruīza kuģi. Tas bija ko vērts! Kā mums pastāstīja gide, kuģa vidū būs dārzs, kurā dabīgā lielumā augs palmas.

Regates otram sacensību posmam Turku – Klaipēda bija paredzēti divi varianti – ja laika prognozes solīs pietiekami stipru vēju, tad maršruts būs apkārt Gotlandei, ja tiks solīts vājš vējš, tad pa taisno uz Klaipēdu. Kapteiņu sapulcē dienu pirms starta regates direktors paziņoja: „Leave Gotland to port!” (Atstāt Gotlandi kreisajā bortā!) Tātad ejam garāko distanci – apkārt salai. Sākās cerīgi – bija vējš un iespējas, divas dienas gājām redzamības attālumā ar mūsu sešiem konkurentiem vācu jahtu „Esprit”. Aiz Gotlandes viss mainījās. „Spaniel”



komanda bezvējā stāvēja uz vietas un skatījās, kā cits pēc cita tuvojas pārējie. Lai arī reāli „Spaniel” finišēja otrais pēc Lietuvas „Volvo Ocean Race” klases jahtas „Ambersail”, pēc pārrēķina komanda bija izcīnījusi tikai 17. vietu 35 jahtu konkurencē.

Neiztika bez kurioziem. Pietauvojoties mums paredzētajā vietā Danas upes krastmalā, pārsteigti konstatējām, ka priekšā ir ne tikai „Ambersail”, bet arī 1935. gadā būvētā Krievijas koka jahta „Zvezda”, kura ar savām gaitas iespējām nu nekādi nevarēja veikt distanci ātrāk par „Spaniel” un kuru mēs arī ceļā ne reizi nesastapām. Kad interesējāties, kā tas iespējams, jahtas kapteinis pateica, ka kapteiņu sapulcē viņš neesot sapratis, ko nozīmē frāze „Leave Gotland to port”. Izrādās, viņš bijis pārliecināts, ka pēc starta jādodas pa taisno uz Klaipēdu. Pārējos dalībniekos tas izraisīja lielu jautrību – nu kā var piedalīties regatē, ja nesaproti instrukcijas! Rezultātā – diskvalifikācija.

Tas netraucēja izbaudīt Klaipēdu. *Braļukas* bija pacentušies – ar viesmīlību, ar iespējām doties ekskursijās, ar apbalvošanas ceremoniju, kurā balvas pasniedza bijušais Lietuvas prezidents A. Brazausks, ar kolosālo *Afterguard Party* džeza kafejnīcā. Man personiski bija liels gandarījums redzēt, ka pasākums Klaipēdā ir izdevies, jo vairāku gadu garumā biju palīdzējis Klaipēdas rīcības komitejai, daloties ar savu pieredzi, kas iegūta, gan piedaloties šajās regatēs nu jau 12 gadus, gan organizējot regati Rīgā 2003. gadā. Uztvēru šos svētkus kā savējos.



Bet viskoloritākais pasākums bija kapteiņu pēdu atliešana. Klaipēda tulkojumā nozīmē „nepareizā pēda”. Lietuviešu mākslinieks bija izdomājis spožu ideju. Ja Losandželosā ir kinozvaigžņu plaukstu nospiedumu aleja, kāpēc Klaipēdā nevarētu būt kapteiņu pēdu aleja? Danas upes krastā jau ir vairāki kuģu tauvošanās stabi, katrs no tiem veltīts kāda slavena burinieka vizītei Klaipēdā. Mans labs draugs jahtas „Lietuva” kapteinis Osvalds par šo ideju man bija pastāstījis vairākus mēnešus iepriekš, teikdams, ka nav gan skaidrs, vai to izdosies

realizēt – Klaipēdas dome šauboties, vai atradīsies finansējums. Tad nu pie katras izdevības, sazinoties ar Klaipēdas organizatoriem, centos pārliecināt nekādā gadījumā neatteikties no tik oriģinālas idejas.

Kapteiņu vakariņas notika zem milzīgas nojumes blakus muzejam. Vakariņām tuvojoties beigām, vakara vadītāji aicināja iznākt priekšā desmit drosmīgus kapteinus. Kad tie bija pieteikušies, viņus uzaicināja uz blakus stāvošu lielu telti. Vispirms katrs ierakstīja savu vārdu un kuģa nosaukumu speciālā grāmatā, tad vajadzēja apsēsties krēslā, novilkt apavu un zeķi un labo kāju uz dažām minūtēm paturēt kastē ar ģipsi. Pēc tam katrs kapteinis par piemiņu saņēma kaklarotu – siksnīņu ar tajā iekārtu metāla pēdu un aprakstu par šo ideju. Pārējie kapteiņi, to redzot, tūlīt sāka stāties garā rindā. Ideja iepatikās visiem.

Nākamajā dienā visas pēdas ar klāt pieliktām papīra laiviņām, uz kurām rakstīts tā kuģa vārds, ko pārstāv kapteinis, bija apskatāma mākslinieka galerijā. Tas pats mākslinieks bija autors arī balvām, ko pasniedza regates posmu godalgoto vietu ieguvējiem gan Sanktpēterburgā, gan Klaipēdā. Balvas bija skaistas krāsaina stikla jahtas. Un, kas pats labākais, katrs, kas vēlējās, varēja



„Spaniel” burātājas pie „Kruzenšterna” stūres.

par piemiņu no šiem svētkiem galerijā nopirkt samazinātu balvas kopiju.

3. augustā no Klaipēdas kapteiņa Andra Skadiņa komanda ar „Spaniel” caur Gotlandi devās atpakaļceļā uz Rīgu.

Ši bija visgarākā sezona jahtas „Spaniel” vēsturē – visilgākais laiks uz ūdens, vislielākais komandas locekļu skaits, visvairāk apmeklēto ostu.

Daži mēneši atelpai, slēpošanai, personisko lietu sakārtošanai un – aprīli pie darba, sāksim gatavot jahtu 2010. gada sezonai!

„THE TALL SHIPS RACES 2013”

No regates „The Tall Ships Races 2008” starta brīža sākās laika atskaite un smags darbs, kas, esmu pārliecināts, finišēs ar skaistiem svētkiem 2013. gada jūlijā.

„Sail Training International” savus stratēģiskos plānus – ģeogrāfisko areālu nākamajām regatēm – plāno piecus gadus uz priekšu. 2008. gada pavasarī tika nolemts, ka 2013. gada regate atkal notiks Baltijas jūrā. Sāku pārliecināt Rīgas domi, ka Rīgai vajadzētu pieteikties. 2013. gadā būs pagājuši 10 gadi, kopš Rīga uzņēma regati. Daļa no tiem bērniem, kas 2003. gadā skatījās uz buriniekiem, turoties pie vecāku rokas, varbūt jau būs kļuvuši par jaunajiem burātājiem. Desmit gados arī rīdziniekiem būs aizmirsies, kāda tad izskatījās regates flote.

Sākotnēji Rīgas mērs Jānis Birks atbalstīja regates rīkošanu. Es izstrādāju gan Rīgas pieteikumu STI, gan materiālus Rīgas domes finanšu komisijai, kas varētu to pārliecināt nobalsot par Rīgas kandidatūras pieteikšanu. Bet, kamēr tas notika, pienāca 2009. gada sākums, un krīze valstī un Rīgā bija tik liela, ka domes amatpersonas vairs negribēja neko dzirdēt par regati, jo nebija naudas aktuālāku problēmu risināšanai. Kādi tur burinieku svētki!

Latvijas Burāšanas mācību asociācija (LBMA) lēma, ka jāuzņemas vairāk pienākumu nekā 2003. gadā. Toreiz mēs izveidojām, apmācījām un vadījām regates sakaru virsnieku dienestu – vairāk nekā 110 brīvprātīgo palīgu. Šoreiz nolēmām ar sponsoru palīdzību atrast finansējumu šā dienesta formu iegādei.

Līgums starp Rīgu un STI paredz, ka pilsētai ir jāatrod vismaz 25 jaunieši vecumā no 15 līdz 25 gadiem un jāfinansē viņu piedalīšanās vienā no regates posmiem uz viena no lielajiem buriniekiem. Lai domei tas nebūtu jāorganizē saviem spēkiem un finansēm, esam izsludinājuši „Kadetu programmu”. Apzināmies, ka pašreizējā situācijā diez vai atradīsies viens sponsors, kurš varētu to finansēt, tādēļ LBMA slēdz līgumus ar firmām, biedrībām, individuālām personām, kas apņemas finansēt vienu divu jauniešu braucienu. Pamazām programma virzās uz priekšu. Rīgas Hanzas Rotari klubs parakstīja līgumu par divu kadetu finansēšanu un apsolīja pārliecināt arī citus Latvijas Rotari klubus iesaistīties programmā.

Paralēli turpināju meklēt sponsorus. Pirmie „lielie vaļi”, kas atsaucās uz aicinājumu, bija AS „Aldaris” un AAS „BTA”. Divas reizes Rīgas domes Finanšu komiteja noraidīja priekšlikumu uzņemt regati Rīgā. Nepadevos, un trešajā reizē tomēr tika pieņemts pozitīvs lēmums.

Nebija viegli pārliecināt arī STI, jo regates organizatori ļoti skeptiski vērtēja Rīgas iespējas pašreizējā ekonomiskajā situācijā sarīkot tādu pasākumu. Tomēr izdevās pārliecināt, un 2009. gada 8. maijā regates direktorāts paziņoja savu lēmumu: 2013. gada regates maršruts būs Orhūsa – Helsinki – Rīga – Ščecina. Tāpat kā 2003. gadā, uz Rīgu vedīs regates kruīza posms, tas nozīmē, ka arī Ventspils varēs iesaistīties regates flotes uzņemšanā. Rīgā regates flote būs no 2013. gada 25. līdz 28. jūlijam.

Ir nodibināta regates Rīgas pilsētas rīcības komiteja pilsētas izpilddirektora Jura Radzeviča vadībā. Notikusi Rīgas mēra Nila Ušakova tikšanās ar regates organizatoriem un sponsoriem. Darbs turpinās. Līdz lielajiem burāšanas svētkiem atlikuši tikai 40 mēneši!■

Uģis Kalmanis

Latvijas Burāšanas mācību asociācijas valdes priekšsēdētājs,
jahtas „Saniel” kapteinis

Neatkarīgas valsts sardzē

No Ēricha Ērika Priedītes grāmatas „Latvijas kara flote 1919–1941”: „Latvijas valsts sākumā, tāpat kā visa cita, trūka arī savas kara flotes, karakuģu un kara jūrnieku. Līdz ar Jūras nodaļas nodibināšanu 1919. gada 10. augustu pieņēma par kara flotes dibināšanas dienu. Bet pirms tam Parīzes miera konferencē 1919. gada 10. februārī Tautas padomes priekšsēdis Jānis Čakste centās iegūt reparāciju veidā no Vācijas mūsu jaunajai valstij karakuģus. Taču Antante Latvijas prasības ignorēja, jo neuzskatīja Latviju par savu sabiedroto un neatkarīgu valsti. Kā redzams, doma par kara floti un tās nepieciešamību ir bijusi pašā valsts sākumā. Kara resors cerēja, ka tuvākajā laikā izdosies izveidot kara floti, kas varēs apsargāt 494 km garo Latvijas piekrasti. Pamatojoties uz Tautu Savienības 1920. gada oktobra nosacījumu, Latvijai bija atļauts izveidot un uzturēt savu kara floti. Diemžēl, ņemot vērā valsts tālaika finansiālo stāvokli, pat nelielas kara flotes izveidošana Latvijai tajā brīdī nebija pa spēkam. Tomēr vismaz viens īsts karakuģis Latvijai rīcībā bija. Vācu minu traleris „M-68”, kas kļuva par vēsturisko Latvijas karakuģi „Virsaitis”. 1922. gada 10. novembrī bija pienācis sengaidītais notikums – pēc remonta „Virsaiti” nolaida ūdenī. Sākās intensīvs, rosīgs darbs kara jūrnieku apmācībā uz Latvijas pirmā karakuģa, ar kura iesaistīšanu aktīvajā dienestā bija likts īstais pamats Latvijas kara flotei.”

NOTIKUSI JŪRAS SPĒKU KOMANDIERU MAIŅA

Liepājā notika Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku komandieru maiņas ceremonija. Jūras kapteinis Aleksandrs Pavlovičs vienības karogu nodeva jūras kapteinim Rimantam Štrimaitim, kas turpmāk būs Jūras spēku komandiera pienākumu izpildītājs.



Valdība Aleksandru Pavloviču atbrīvoja no Jūras spēku komandiera amata. Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Aleksandrs Pavlovičs amatā nodienējis gandrīz piecus gadus. Jūras spēku komandiera pienākumu izpildītājs jūras kapteinis Rimants Štrimaitis Jūras spēkos dien kopš 1993. gada. Sešpadsmit gadus viņš ir pildījis dažādus amatus: bijis mīnu tralera M-02 „Imanta” komandiera palīgs, vadījis Jūras spēku personālvadību un mācību centru, strādājis par Personālsastāva departamenta priekšnieku NBS Apvienotajā štābā.



Jūras spēku komandiera p.i. jūras kapteiņa Rimanta Štrimaiša uzruna, stājoties amatā.

Jūras spēku komandieru maiņas ceremonijā piedalījās Nacionālo bruņoto spēku komandieris ģenerālmajors Juris Maklakovs, Jūras spēku apakšvienību personālsastāvs, kuģu krustmātes, lūgtie viesi un Nacionālo bruņoto spēku orķestris. Ceremonija notika 5. oktobrī pulksten 11.00 Liepājas ostas 84. piestātnē.■



Kuģa krustmāte Vera Gribača-Valtere visu krustmāšu vārdā pateicas jūras kapteinim Aleksandram Pavlovičam.

JŪRAS SPĒKOS SVARĪGĀKAIS IR CILVĒKS

2009. gada 5. oktobrī Liepājas ostā karakuģu bāzē svinīgos apstākļos notika Jūras spēku komandieru maiņa. Jūras kapteiņa Aleksandra Pavloviča vietā stājās jūras kapteinis Rimants Štrimaitis, kurš no Latvijas Nacionālo bruņoto spēku komandiera Jura Maklakova saņēma JS karogu un kļuva par Jūras spēku komandiera pienākumu izpildītāju.

Latvijas Nacionālajos bruņotajos spēkos notiek reorganizācija, ir pārejas posms uz jaunu struktūru, tiks veikti grozījumi Bruņoto spēku likumā, tāpēc jaunā Jūras spēku komandiera amata nosaukumā rakstīts „pienākumu izpildītājs”. Reorganizācijas rezultātā vairs nebūs tāda amata kā Jūras spēku komandieris, būs Jūras spēku Flotiles komandieris. Pēc būtības Jūras spēku funkcijas paliks iepriekšējās, tiks mainīts atbildības sadalījums. Grozītais Bruņoto spēku likums noteiks, ka par Jūras spēku Flotiles darbību tieši atbildīgs būs NBS komandieris. Šāda reorganizācija padarīs sistēmu fleksiblāku, plānojot gan tiešos uzdevumus un ikdienas pienākumus,

gan arī finanšu līdzekļu sadalījumu. Kas attiecas uz finansēm, tad šobrīd izveidojusies situācija, ka Jūras spēkiem ar likumu noteikti daudz lielāki uzdevumi, nekā pašreizējā finansiālajā situācijā tie spēj pildīt. Viens no Jūras spēku galvenajiem uzdevumiem ir uzturēt visas vienības kaujas un mobilizācijas gatavībā, bet šā uzdevuma veikšanai ir atvēlēts divas reizes mazāk, nekā tas būtu nepieciešams.

– Kā šādos finansiālajos apstākļos vispār var izpildīt likumā noteiktos uzdevumus?

– Godīgi sakot, ir sarežģīti to izdarīt, viss notiek gandrīz vai uz izdzīvošanas robežas. Mazāk ejam jūrā, ir pieticīgākas iespējas uzturēt tehniskos līdzekļus – kuģus, mašīnas un citu tehniku. Diemžēl tāda ir šīs dienas realitāte. Nevaru gan apgalvot, ka arī tā sauktajos treknajos gados finanšu bija pietiekami daudz, lai pilnībā nodrošinātu visu uzdevumu izpildi, bet tagad noteikti ir vairāk jādodomā, kā plānot, pārplānot un noteikt prioritātes.

Uzziņai

Jūras spēku komandiera pienākumu izpildītājs jūras kapteinis Rimants Štrimaitis Jūras spēkos dien kopš 1993. gada. 1994. gadā bija virsleitnants, 1995. gadā – kapteinleitnants, 1998. gadā – JS kapteinis, 2002. gadā – komandkapteinis un no 2007. gada – jūras kapteinis. Bijis Jūras spēku štāba Personāla daļas priekšnieks, Jūras spēku Mācību centra komandieris, JS pārstāvis Latvijas pārstāvienībā NATO, Aizsardzības štāba Personālsastāva departamenta priekšnieks. No 2009. gada oktobra Jūras spēku komandiera pienākumu izpildītājs.



Jūras spēku komandiera p.i. jūras kapteinis Rimants Štrimitis.

– Kas ir tas svarīgākais, kam nauda, lai vai kā, bet ir jāatrod?

– Svarīgākais, nenoliedzami, ir valsts aizsardzība, un Jūras spēkiem jeb Jūras spēku Flotilei, kā tie tiks saukti nākotnē, jānodrošina jūras robežas neaizskaramība. Otrs svarīgs uzdevums ir cilvēku meklēšana un glābšana jūrā, īpaši vasarā vai vētras laikā, kad notiek dažādi negadījumi. Mēs vienmēr esam gatavi steigties palīgā, un man gribētos cerēt, ka to, cik nopietni mēs pieejam šā uzdevuma pildīšanai, cilvēki tomēr ir ievērojuši. Bet atkal jāteic, ka arī šā uzdevuma pildīšanai vajadzētu daudz vairāk naudas, tomēr mums jāiztieks ar to, cik varam atļauties. Par spīti visām problēmām nekad vēl nav bijis tā, ka nelaimē nonākušam tiek atteikta palīdzība, mēs reaģējam un pildām savus uzdevumus, bet varētu to darīt vēl labāk. Statistika liecina, ka uz negadījuma vietu ne vienmēr esam paguvuši laikā un ka ne visu izdevies paveikt par simt procentiem.

– Jūs teicāt, ka svarīgākais ir valsts drošība, bet arī šīs funkcijas izpildei naudas pietrūkst. Vai varam būt pārliecināti, ka mūsu robeža ir droša?

– Pietiekami droša. 2004. gadā mēs kļuvām par NATO dalībvalsti, un tas vēl jo vairāk stiprina mūsu drošību, jo spēkā ir tā sauktā NATO kolektīvā drošība un 5. paragrāfs, kas nosaka: ja kāds uzbrūk vienai no dalībvalstīm, tas nozīmē



Kuģa M-06 „Tālvivaldis” sagaidīšanas ceremonija.

uzbrukumu visām NATO dalībvalstīm. Šo alianses kolektīvās drošības principu esam izmantojuši un arī izmantosim. Līdz šim militārajā ziņā nav bijusi nepieciešamība reaģēt uz kādu incidentu, bet mums, protams, ir valsts aizsardzības operatīvais plāns, kurā arī Jūras spēkiem un Jūras spēku flotilei ir ierādīta sava loma valsts kopējās aizsardzības nodrošināšanā, kā arī noteikts, kas, kā un ar kādiem līdzekļiem panākams, un šā uzdevuma pildīšanai mēs ļoti nopietni gatavojamies.

– Cilvēkam, kurš nav saistīts ar militāro jomu un nav iedziļinājies pienākumu sadalē, varētu likties, ka Jūras spēku un Valsts robežsardzes funkcijas pēc būtības dublējas, vismaz tai ziņā, kas attiecas uz pašu robežas drošību.

– Likumā noteiktā kārtībā mēs cieši sadarbojamies ar Valsts robežsardzi, nodrošinot to ar tehniskajiem līdzekļiem un pieejamo informāciju. Mēs likumu godprātīgi ievērojam, un Robežsardze saņem visu to informāciju, kas redzama jūras novērošanas sistēmā. Diemžēl mūsu sabiedrības nelaime ir tā, ka daudzviet notiek funkciju dublēšana, tāpēc arī šobrīd valstī tik aktuāls ir jautājums par pārvaldes sistēmas optimizāciju. Es personiski domāju, ka reorganizācija dos pozitīvu risinājumu, jo tās rezultātā var novērst dublēšanos un panākt labu ekonomisko efektu.

– NATO ne tikai dod lielāku drošību katrai no dalībvalstīm, bet katrai uzliek arī savus pienākumus.

– Protams, mēs nevaram būt tikai ņēmēji, mums jābūt arī devējiem, un mums ir savas saistības gan pret NATO, gan pret Eiropas Savienību. To apliecina kaut vai Latvijas dalība misijā Afganistānā. 2009. gadā mēs ar savu kuģi „Tālvāldis” piecus mēnešus veiksmīgi piedalījāmies jūras vienībā, un tas ir liels mūsu panākums. Diemžēl nākamajos divos gados neplānojam līdzīgus pasākumus, jo nepietiek finanšu. Mūsu valdība ir noteikusi, ka ārpolitikā prioritāte numur viens ir misija Afganistānā. Tieši tāpat tiek apspriests jautājums par mūsu Jūras spēku piedalīšanos Eiropas Savienības operācijā pirātu apkarošanai Adenas līcī.

– Kuģis „Tālvāldis” ir viens no tiem kuģiem, par kuriem vēl nesen bija sacelta liela ažiotaža. Kā jūs varētu raksturot pašu kuģi, cik tas ir spējīgs pildīt tam uzticētos uzdevumus?

– Jūras spēku flotiles mīnu meklētājs M-06 „Tālvāldis” no janvāra līdz maijam piedalījās operācijā, tai skaitā Vidusjūrā un apliecināja, ka ir tehniski gatavs sekmīgi pildīt visus uzdevumus. Tas ir viens no četriem jau saņemtajiem Nīderlandē pasūtītajiem kuģiem, kas gan tehniskajā ziņā, gan sagatavotības un arī cilvēku ziņā tiešām parādīja labus rezultātus. Ja Latvijā nebūtu iestājusies finanšu krīze, tad mūsu rīcībā jau būtu visi pieci kuģi, bet tagad viens no pieciem, kuru nepaguvām saņemt, atrodas Nīderlandē, lai gan pēc parakstītajiem līgumiem tas skaitās mūsu īpašums. Ekonomisku apsvērumu dēļ mēs to nevaram atļauties paņemt, tāpēc valsts līmenī tika pieņemts lēmums, ar kuru Nīderlandes puse ir pilnvarota meklēt kuģim jaunu pircēju. Pircējs tiek meklēts gan piektajam vēl nesaņemtajam, gan arī vienam no jau saņemtajiem kuģiem, un gadījumā, ja atradīsies pircējs, mēs zinām, kuru no četriem mūsu rīcībā esošajiem pārdosim. Jāteic, ka ne jau mēs vieni esam grūtā finanšu situācija, tāpēc atrast pircēju nemaz nav tik viegli. Kuģu pasūtīšanu likumīgā kārtā savulaik veica valsts, un tas bija labs darījums, jo šie kuģi ir vismodernākie, kādi šobrīd ir Latvijas Jūras spēku rīcībā, un mums ir plāni, kā tos ekspluatēt arī turpmāk. Latvijas Jūras spēku militārais uzdevums ir pretmīnu darbība, un šie kuģi ir tieši domāti šādu uzdevumu veikšanai. Kuģi ir spējīgi atrast divos karos atstātās jūras mīnas, tās neitralizēt, kā arī vajadzības gadījuma attīrīt kuģu ceļu. Baltijas jūrā joprojām ir pietiekami daudz mīnu un sprādzienbīstamu priekšmetu, tāpēc tikai loģiski, ka visas trīs Baltijas valstis īpašu vērību velta un specializējas tieši pretmīnu darbībā. Mīnu mek-

Uzziņai

2009. gada 9. janvārī Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku flotiles mīnu meklētājs M-06 „Tālvāldis” devās uz Dāniju, lai Kopenhāgenā pievienotos NATO 1. pastāvīgajai jūras pretmīnu vienībai (NATO SNMCMG1). Tā bija jau trešā reize, kad Jūras spēku kuģi piedalījās pretmīnu vienības sastāvā. 2008. gadā grupā darbojās mīnu meklētājs M-04 „Imanta”, 2007. gadā mīnu meklētājs M-03 „Namejs”, bet šī bija pirmā reize, kad pretmīnu vienība devās uz Vidusjūru. NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu vienības sastāvā bez Latvijas kuģa piedalījās kuģi no Dānijas, Beļģijas, Holandes, Lielbritānijas un Vācijas.

lēšanas un neitralizēšanas operācijās piedalās ne tikai kuģi, bet arī ūdenslidēji un atminētāji, kuri var neitralizēt sprādzienbīstamus priekšmetus.

Vienības galvenie uzdevumi ir veikt pretmīnu darbību Baltijas jūrā, Ziemeļjūrā un Vidusjūrā, kā arī būt gataviem reaģēt krīzes neregulēšanas situācijās.

Uzziņai

M-06 „Tālivaldis”

Kuģa tips: „Imanta” klase

Būvēšanas gads: 1984

Ūdens izspāids: pilns – 595 t

Izmēri (m): 51,6 x 8,96 x 2,6

Dzinēji: 1 x Brons-Werkspoor A-RUB 215X-12 (1860 ZS)

Ātrums: 15 mezgli ar dīzeļdzinēju, 7 ar elektrisko

Apkalpe: 44 jūrnieki

Bruņojums: 1 x GIAT 20F-2 20mm/90

Sonārs: Thales DUBM 21B

Pretmīnu aprikojums: 2 x PAP 104

Minu meklētājs „Tālivaldis” Jūras spēku sastāvā nonāca 2008. gada aprīlī. Kuģis būvēts 1984. gadā, tā garums ir 51,6 m, platums 8,96 m, ātrums 15 mezgli. Kuģa komandas sastāvā ir 44 jūrnieki.

– Cik cieša ir Baltijas valstu Jūras spēku sadarbība?

– Triju Baltijas valstu sadarbība ir ļoti cieša un ilgst jau vairāk nekā desmit gadus. Ir izveidota Baltijas valstu eskadra BALTRON, kas darbojas nepārtraukti. Izvei-

dots BALTRON štābs, un katra valsts uz noteiktu laiku dalībai norīko kādu no saviem kuģiem. BALTRON strādā, gatavojas, meklē mīnas, piedalās dažādās mācībās un kā viena vienība pārstāv mūsu valstis starptautiskās misijās. Savukārt NATO un Eiropas Savienība redz, ka Baltijas valstīm ir šāda sava vienība, tāpēc cer uz tās ieguldījumu starptautiskajā militārajā drošībā.

– Kā tiek novērtēta mūsu militāro jūrnieku sagatavotība?

– Bez pārspilējuma var teikt, ka mūsu militāro jūrnieku sagatavotība tiek vērtēta ļoti augstu. Piedaloties lielajās operācijās, kā arī regulāri rīkotajās mācībās Baltijas jūrā un ārpus tās, jūrnieku profesionalitāte tiek nopietni testēta, un atsauksmes ir tikai pozitīvas. Tas līmenis, ko mēs nodrošinām, atbilst visiem starptautiskajiem standartiem un prasībām, jo mēs izmantojam NATO dokumentāciju, pildām visas starptautiski noteiktās procedūras, tāpēc arī Latvijas jūrnieki bez problēmām var iekļauties jebkurā starptautiskajā vienībā un, pildot uzticētos uzdevumus, strādāt tādā pašā līmenī kā citu valstu speciālisti.

– Latvijā ir profesionālā armija, un cilvēki, kas izvēlas militāro karjeru, dara to apzināti. Tomēr, lai kļūtu par labu speciālistu, ar vēlēšanos vien ir par maz. Kā notiek militāro jūrnieku profesionālā sagatavošana?

– Patiesībā tieši cilvēks ir Latvijas Bruņoto spēku prioritāte numur viens, jo bez cilvēka nekas nevar notikt. Lai jaunais karavīrs sasniegtu nepieciešamo profesionālo līmeni, ir vajadzīga attiecīga sagatavošana. Sagatavošana militārajam amatam ir vesels process, kurā ietilpst gan izglītošana, gan apmācība, un tā notiek gan individuāli, gan arī kolektīvi. Nekad nav bijis tā, ka kāds uzreiz kļūst par profesionāli, jo ilgāk cilvēks dien, jo vairāk pilnveidojas un kļūst par



No Nīderlandes saņemtie „Imanta” klases mīnu meklētāji Liepājas ostā (fotografēšanas brīdī viens atrodas jūrā).

labāku speciālistu. Pašlaik situācija ir visai sarežģīta, jo Jūras spēkiem, lai pilnībā nokomplektētu komandas, ir vajadzīgi cilvēki, bet mums pietrūkst naudas, lai mēs to varētu nodrošināt. Paredzu, ka 2010. gada rudenī mums tomēr izdosies pilnībā nokomplektēt visus kuģus, un uzskatu, ka lielā mērā to izdosies paveikt, tieši pateicoties reorganizācijai. Reorganizācija mums ir jāvusi nedaudz mainīt līdzšinējās prioritātes un pārveidot vienības, mazāku uzsvaru liekot uz štābu un vēl citu veidojumu uzturēšanu un lielāku uzmanību pievēršot reālo vienību darbības nodrošināšanai. Reorganizācija ir notikusi ne tikai Jūras spēkos, bet arī Latvijas Bruņotajos spēkos kopumā, un tās mērķis ir nokomplektēt vienības, samazinot birokrātisko un administratīvo aparātu. Mērķis ir reāls, tas tiks sasniegts, un pirmie rezultāti jau ir jūtami. Kad pilnībā tiks pabeigta reorganizācija, nākamais svarīgais uzdevums būs šo vienību tālāka profesionālā izaugsme. Virsnieki tiek sagatavoti Nacionālajā aizsardzības akadēmijā, savukārt matroži, dižmatroži un instruktori iziet veselu apmācības kompleksu. Bet visu topošo karavīru, arī virsnieku, armijas karjera sākas ar trīssarpus mēnešu apmācību Alūksnē, kur viņi iemācās nēsāt formu, klausīt pavēles, darboties ar ieroci, tātad iegūst pamatiemaņas. Pēc tam jau notiek jaunā karavīra apmācīšana konkrētajā specialitātē, un jūrniece zināšanas apgūst Jūras spēku Mācību centrā. Kad cilvēks ir izgājis visas šīs iepriekšējās apmācības, viņš nonāk uz kuģa, bet tas vēl nenozīmē, ka viņš jau ir gatavs iekļauties vienībā un vienība ir gatava viņu pieņemt. Tieši uz kuģa sākas kolektīvā apmācība, kurai ir vairāki posmi: vispirms jūrniece strādā ar dokumentiem, ar procedūrām,



Kuģa M-06 „Tālvivaldis” sagaidīšana.

apzina savus pienākumus un atbildību, tātad teorētiski apgūst jūrā nepieciešamās zināšanas. Pakāpeniski noformētā vienība tiešām kļūst par vienību, kur katrs zina savus pienākumus, spēj tos pildīt, kur cilvēki cits uz citu var paļauties kā paši uz sevi. Katrai vienībai ir jāprot rīkoties tik saskaņoti, lai nerastos pat ne vismazākā problēma situācijā, kad ir vajadzīga saskaņota darbība. Ja mēs netērēsim līdzekļus cilvēku profesionālajai apmācībai, nevarēsim gaidīt labu sagatavotību, tāpēc jāprot atrast nepieciešamo līdzsvaru. Jūrā nevar sūtīt cilvēku, kurš nav pienācīgi sagatavots, jo

tas ir milzīgs risks gan cilvēku, gan tehnikas drošībai. Pašlaik mēs apmācām cilvēkus mums atvēlēto līdzekļu ietvaros. Ir izveidojusies ilgstoša un tiešam laba sadarbība starp Jūras spēkiem un Latvijas Jūras akadēmiju, kur profesionālo jūras sagatavošanu apgūst topošie virsnieki, kuri militāro izglītību ir ieguvuši Nacionālajā aizsardzības akadēmijā. Viens no Jūras akadēmijas pasniedzējiem ir bijušais Jūras spēku komandieris Ilmārs Lešinskis. Ik gadus saņemam aptuveni desmit labi sagatavotu speciālistu, bet tā, protams, nav vienīgā mācību iestāde, kurā tiek sagatavoti speciālisti Jūras spēku vajadzībām.

– Vai var teikt, ka Jūras spēkos ir pārmantojamība tādā nozīmē, ka katrs nākamais Jūras spēku komandieris turpina sava priekšgājēja iesākto?

– Tā vajadzētu būt, ja mēs runājam par ideālām lietām. Bet reāli jau vienmēr rodas kādas grūtības, kas risināmas konkrētajā laikā, un reizēm objektīvu iemeslu dēļ nevar atļauties īstenot ideālo pēctecību, tomēr stratēģiski, protams, iesāktais tiek turpināts un pilnveidots, un pie tā mēs arī cenšamies pieturēties.

Pēctecībai ir jābūt vienmēr. Mani pirmie vārdi, ko teicu, pieņemot jauno amatu, un tos pašus vārdus saku arī šodien: „Es nesaku, kas viss bijis pareizi vai nepareizi. Kas bijis, tas ir bijis. Tagad mēģināsim nosprausto mērķi sasniegt, varbūt tikai nedaudz mainot iepriekšējo kursu. Lielākā kļūda būtu mainīt kursu par simt astoņdesmit grādiem, jo tad mērķi sasniegt nebūs iespējams. Es uzskatu, ka tieši cilvēki ir pirmā un galvenā prioritāte. Otrs svarīgākais uzdevums ir panākt, lai vienības ir nokomplektētas un vienmēr ir kaujas gatavībā. Protams, kuģiem iespējami vairāk jāiet jūrā un maksimāli labi jāpilda savi uzdevumi. Kā cilvēks es vēlos redzēt labus kolektīvus, kas iekļaujas vienībās, un kopīgo kolektīvu, kur katrs būtu gatavs uzņemties atbildību, un ne tikai to, kas ierakstīts instrukcijā. Gribētos, lai viņš justu, ka jāizrāda vēl arī tas, kas nav uzlikts uz papīra, par ko man nepiemaksās, bet ko izdarīt ir mana goda lieta. Jo vairāk cilvēki būs gatavi uzņemties atbildību un domās par kopīgo lietu, jo tas dos labāku rezultātu, ne tikai personīgu, bet kopīgu visas valsts interesēs. Šajā ziņā, protams, tieši komandierim jābūt paraugs. Un jāievēro tradīcijas, jo citādi nāksies nožēlot, ka tas nav darīts. Jāpiemin vēstures notikumi, viss, kas ir bijis, jo, atceroties pagātņi, mēs lūkojamies nākotnē.”

Uzziņai

1991. gada 13. novembrī LR Augstākā Padome nobalsoja par Aizsardzības ministrijas izveidošanu, kuras pakļautībā nonāca Jūras spēku Mācību centrs. JSMC bija pirmā atjaunoto LR Jūras spēku apakšvienība, kuras pienākumos bija LR Jūras spēku izveidošana, personāla (kuģu komandējošā sastāva un apkalpes) sagatavošana un jauniesaukto obligātā dienesta karavīru apmācība.

LATVIJAS KARA FLOTEI – 90

No 2009. gada 7. līdz 10. augustam Liepājā norisinājās Latvijas Kara flotes 90. gadadienas svinības. Tajās piedalījās kuģi no Dānijas, Latvijas, Polijas, Somijas un Vācijas. Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki svinībās piedalījās ar diviem mīnu meklētājiem, patruļkuģi, diviem štāba kuģiem un personālsastāvu.

Latvijas armija izveidota 1919. gada 10. jūlijā, apvienojot Atsevišķo brigādi ar Ziemeļlatvijas brigādi un par komandieri ieceļot ģenerāli Dāvi Sīmansonu, bet par Kara flotes oficiālo dibināšanas dienu pieņēma 1919. gada 10. augustu, kad pie Latvijas armijas Virspavēlnieka štāba tika nodibināta Jūras nodaļa. Brīvības cīņu laikā (1918–1920) kļuva pilnīgi skaidrs, ka jaunajai Latvijas valstij nepieciešama pašai sava kara flote. Kara darbībā tika iesaistīti privāti tirdzniecības kuģi, kuteri, tvaikoņi un velkoņi.

1921. gada 12. jūnijā ūdenī nolaida pirmo Latvijas Kara flotes kuģi „Virsaītis”, kas vēlāk pildīja flagkuģa funkcijas. Bez mīnu un štāba kuģiem Latvijas



Jūras spēku orķestra defilē.



Svinīgais gājiens.



Kuģu parāde.



Jūras spēku komandējošā sastāva kopbilde.

Uzziņai

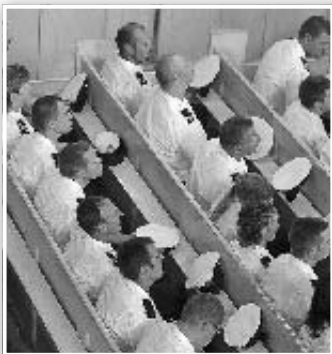
Svētku programmas ietvaros notika kuģu parāde ar kuģa „Virsaitis” un ārzemju kuģu piedalīšanos, ekumēniskais dievkalpojums Sv. Trīsvienības katedrālē, gājiens no Sv. Trīsvienības katedrāles uz pieminēkli bojāgājušajiem jūniekiem, ziedu nolikšanas ceremonija, Jūras spēku orķestra defilē programma, pasākums „Jūra vieno” ģimenēm ar bērniem. Konkursi, koncerti, atvērti kuģi, gleznu izstāde uz kuģiem. Svinīgs pasākums, veltīts Latvijas Kara flotes 90. gadadienai, tika rīkots kinoteātrī „Balle”. Ziedu nolikšana pie admirāļa Spādes dzimtās mājas Ventspilī, viņa atdusas vietā Meža kapos un admirāļa Keizerlinga piemiņas vietā Grobiņā. Sadarbībā ar Liepājas pilsētas domi kuģus apmeklēja 25 jaunieši un viņu pavadošās personas no iestādes „Dienas centrs personālam ar garīgās veselības traucējumiem”. No Liepājas bērnunama ieradās apmēram 50 bērnu, kuri piedalījās pasākumā „Jūra vieno”. Uz Jūras spēku kuģiem bija iekārtotas mākslinieču Gerdas Stūres, Martas Jurjānes un Daces Gailēs gleznu ekspozīcijas, ko atvērtu kuģu laikā varēja apskatīt ikviens interents.



Tiek godināti 2. pasaules karā bojā gājušie jūnieki.



Kuģi atvērti apskatei.



Piemīņas dievkalpojums
Sv. Trīsvienības baznīcā.



Gleznu izstāde uz Jūras spēku kuģiem.

Kara flotei piederēja zemūdenes „Ronis” un „Spīdola”, tās sastāvā bija arī Jūras aviācijas divīzions.

Latvijas Kara floti, kas beidza pastāvēt 1940. gadā, komandēja admirālis Arčibalds Keizerlings un Teodors Spāde.

Jūras spēki turpina Kara flotes aizsāktās tradīcijas. Tiek atzīmētas Kara flotes jubilejas. Šogad svinības notika Latvijas armijas 90. gadadienas zīmē. Visos Latvijas novados norisinājās dažādi pasākumi – militārās parādes, NBS orķestru koncerti, piemiņas ceremonijas, karavīru, zemessargu un jaunsgargu sporta sacensības, pārgājieni un talikas, kā arī politikas un vēstures ekspertu diskusijas un konferences.

Svinīgā pasākuma laikā notika Jūras spēku vēsturei veltītas filmas pirmizrāde. Filma tapusi valsts aģentūrā „Tēvijas Sargs” sadarbībā ar žurnālistu Sandiju Semjonovu.■

2009. GADS JŪRAS SPĒKOS

KLAIPĒDĀ NOTIKA „BALTRON” KOMANDIERU MAIŅA

Katru gadu rotācijas kārtībā mainās Igaunijas, Latvijas un Lietuvas mīnu kuģu eskadras BALTRON komandieri. Galvenā eskadras atbildība ir uzlabot Baltijas valstu sadarbību jūras aizsardzībā un drošībā. BALTRON operācijas nodrošina pastāvīgu eskadras gatavību dalībai NATO vadītajās operācijās.

Svinīgā Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras komandieru maiņa notika 26. jūnijā Klaipēdā. Lietuvas Jūras spēku pārstāvja komandkapteiņa Evgēnija Valikova vietā BALTRON komandiera pienākumus veiks Latvijas Jūras spēku pārstāvis kapteinleitnants Māris Polencs. Komandieru maiņas ceremonijā piedalījās Igaunijas, Latvijas un Lietuvas Jūras spēku komandieri, kā arī trīs kuģi un to komandas. Latviju ceremonijā pārstāvēja štāba un apgādes kuģis „Virsaitis”.

Igaunijas, Latvijas un Lietuvas mīnu kuģu eskadra BALTRON tika izveidota 1998. gadā. No Latvijas Baltijas valstu mīnu kuģu eskadru līdz šim ir komandējuši jūras kapteinis Ilmārs Lešinskis, komandkapteinis Andrejs Zvaigzne, komandkapteinis Ainars Filjipovičs un komandkapteinis Juris Roze. Latvijas Jūras spēki šogad kopējā mīnu kuģu eskadrā plāno piedalīties ar vienu mīnu meklētāju.



MCOPLAT 09 dalībnieki Ventspils ostā.



Jūras novērošanas un sakaru dienesta personālsastāvs dienesta 18. dzimšanas dienā.

STARPTAUTISKĀS MĀCĪBAS „NORTHERN COASTS 2009”

2009. gada lielākās starptautiskās mācības Baltijas jūrā bija „Northern Coasts 2009”, ko vadīja un koordinēja Vācijas Jūras spēki. Kopumā 2000 karavīru, 40 kuģu, 7 helikopteri un 5 patruļkuģi no 13 valstīm trenējās Vācijas, Dānijas un Zviedrijas piekrastes zonā, lai uzlabotu un pilnveidotu sadarbību krīzes operāciju laikā. Latviju šajās mācībās pārstāvēja Jūras spēku patruļkuģis „Linga”.

Mācībās tika izmantotas NATO „Partnerattiecības mieram” doktrīnas un procedūras. Atrodoties grupā ar trim patruļkuģiem no Vācijas, Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku patruļkuģim mācību noslēguma fāzē pēc mācību scenārija bija jāveic kaujas šaušana. Kā vēsta Jūras spēku štābs, patruļkuģa „Linga” komanda mācībās ieguvusi vērtīgu pieredzi, līdzvērtīgi darbojoties kopā ar citu valstu karakuģiem.

Divi Latvijas Jūras spēku pārstāvji mācībās darbojās arī uz Lietuvas Jūras spēku štāba kuģa „Jotvingis”, kur atradās Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras (BALTRON) štāba personāls. BALTRON galvenais uzdevums bija vadīt un kontrolēt astoņu kuģu grupu, kas darbojās mīnu meklēšanas un iznīcināšanas operācijās.

IRBES JŪRAS ŠAURUMĀ MEKLĒ MĪNAS

Piecpadsmit kuģi no astoņām valstīm meklēja un iznīcināja mīnas kopīgā starptautiskā operācijā „Mcoplat 09”, kas no 8. līdz 22. maijam notika Baltijas jūrā pie Latvijas – Irbes jūras šaurumā. Apjomīgā mīnu meklēšanas un iznīcināšanas operācija Latvijas teritoriālajos ūdeņos notika jau septīto reizi. Visu

šo operāciju laikā iznīcināti 185 sprādzienbīstami objekti. Mīnu meklēšanā piedalās arī Latvijas Jūras spēku kuģi un ūdenslīdzēju atminētāju komanda.

Starptautiskās mīnu meklēšanas un iznīcināšanas operācijas „Mcoplat 09” ietvaros Irbes jūras šaurumā atrastas četras mīnas. Divas no tām bija enkurmīnas, divas krievu ražojuma kontaktmīnas, kas tika izmantotas Pirmajā un Otrajā pasaules karā. Trīs mīnas atrada Francijas mīnu meklētājs „Pegase”, bet vienu – Igaunijas mīnu kuģis „Admiral Cowan”.

Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēki operācijā piedalījās ar štāba un apgādes kuģiem A-53 „Virsaitis” un A-90 „Varonis”, mīnu meklētāju M-04 „Imanta”, diviem patruļkuģiem, ūdenslīdzēju atminētāju komandu un jūrniekiem, kas piedalās štāba darbā.

Jūras spēku kuģis M-06 „Tālivaldis” no 9. janvāra līdz 14. maijam piedalījās NATO pirmās pastāvīgās jūras pretmīnu vienības sastāvā, meklējot mīnas Vidusjūrā, Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā. 29. aprīlī beidzās Pirmā un Otrā pasaules kara mīnu meklēšana Ziemeļjūrā – Francijas teritoriālajos ūdeņos Normandijas apgabālā. Latvijas kuģis bija pirmais, kas, sākoties šai operācijai, atrada divas mīnas. Viena no tām tika iznīcināta uzreiz, otru vajadzēja pārvietot uz drošāku pozīciju pirms iznīcināšanas, jo tā atradās tuvu zemūdens komunikāciju kabeļiem. Latvijas kuģis atrada un iznīcināja arī aviācijas bumbu. Šis ir pirmais Latvijas Jūras spēku kuģis, kas NATO pirmajā pastāvīgajā jūras pretmīnu vienībā pārstāv Latviju Vidusjūras reģiona valstu ūdeņos un ostās. 14. maijā kuģim plānots atiezties savā dislokācijas vietā Liepājā.

Saskaņā ar Nacionālo bruņoto spēku likumu viens no Jūras spēku svarīgākajiem uzdevumiem ir meklēt jūrā sprādzienbīstamus priekšmetus un tos iznīcināt. Lai uzlabotu mīnu meklēšanas spējas, katru gadu Jūras spēku kuģi piedalās mīnu meklēšanas un iznīcināšanas mācībās.

„NAMEJS” DODAS PIE STUDENTIEM

2009. gada 5. maijā bijušais Jūras spēku mīnu meklētājs „Namejs”, ko aprīlī nodeva Liepājas Jūrniecības koledžai, lai tas turpmāk kalpotu par mācību objektu, no ostas 89. piestātnes pārcēlās uz Promenādi, kur tika pietauvots blakus līdzšinējam jūrskolas mācību kuģim „Afanasijs Nikitins”. Kuģa pārvietošanu, kā jau tas bija paredzēts, par saviem līdzekļiem veica Jūras spēki.

„Nameja” jaunais saimnieks Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Ivars Virga: „Bijušais karakuģis vēl bija jāapgūst un jāpielāgo mācību vajadzībām.

Uzziņai

Pēc aptuveni datiem, Baltijas jūras dzelme sevi slēpj aptuveni 80 000 sprādzienbīstamu objektu, kas saglabājušies no Pirmā un Otrā pasaules kara. Kopš Jūras spēku dibināšanas 1992. gadā no sprādzienbīstamiem objektiem ir attīrītas 770 kvadrātjūdzes Baltijas jūras – Irbes jūras šauruma un Rīgas jūras līča apgabali. Pavisam atrasti un iznīcināti 477 objekti – gruntsmīnas, dziļuma lādiņi, torpēdas, aviācijas bombas, enkurmīnas, 339 – Rīgas jūras līci, bet 133 – Irbes jūras šaurumā.



Jau sākot jauno mācību gadu, jūrskola pārcelsies uz „Nameju”, bet iepriekšējais mācību kuģis „Afanasijs Nikitins” norakstīts metāllūžņos. Par veco kuģi iegūtie līdzekļi tiks izmantoti koledžas mācību telpu, baseina un ugunsdzēsšanas labirinta iekārtošanai.”



Jūras novērošanas un sakaru dienesta svinīgā stāšanās un apbalvošanas ceremonija.

IZSOLA VECOS MĪNU KUĢUS

Pamatojoties uz Ministru kabineta rīkojumu un saskaņā ar Valsts un pašvaldību mantas atsavināšanas likumu VNĪ uzdots pārdot divus Latvijas Republikas Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku mīnu tralerus – M-01 un M-02.

Tehniskā stāvokļa dēļ tie netiek lietoti jau kopš 2007. gada. Izvērtēts, ka karakuģu remonts un turpmāka eksplua-

tācija nav rentabla. Lai novērstu iespējamās negadījuma draudus un līdz ar to vides piesārņojuma problēmas, Aizsardzības ministrija rosināja kuģus atsavināt un nodot otrreizējai pārstrādei. Katra mīnu tralera sākuma cena ir 12 000 latu, taču jāņem vērā, ka nākamajam īpašniekam kuģi būs jātransportē, jāattīra un jāatsārņo, kā arī jādemontē drošā un videi nekaitīgā veidā atbilstoši attiecīgajiem normatīvajiem aktiem.

REKONSTRUĒ JŪRAS SPĒKU MĀCĪBU CENTRU

Par 100 505 latiem plānots rekonstruēt Jūras spēku Mācību centra bāzes administratīvo ēku Liepājā, veikt viesnīcas jaunbūves, kā arī mazvērtīgo ēku demontāžu. Konkursā uzvarēja Rīgā reģistrēta personu sabiedrība „R.A.J.&MS”, kuru pārstāv AS „R.A.J.”. Pavisam bija pieteikušies četri pretendenti.

Jūras spēku Mācību centrā apmāca profesionālā dienesta karavīrus divās skolās – Ūdenslīdzēju skolā un Jūrniecības un taktikas skolā. Centrs ir sniedzis teorētisko, praktisko un metodisko palīdzību Nacionālo bruņoto spēku struktūrvienībām, sagatavojot labi trenētu, motivētu jūrnieku personālsastāvu, spējīgu darboties Jūras spēku apakšvienībās, paaugstinot Jūras spēku virs-

nieku un instruktoru profesionālo zināšanu un iemaņu līmeni, liecina NBS Mācību vadības pavēlniecības mājas lapā ievietotā informācija.

KOMANDIERU MAIŅA ŪDENSLĪDĒJU SKOLĀ

2009. gada 6. martā rotācijas kārtībā notika komandieru maiņa Jūras spēku Mācību centra Ūdenslīdēju skolā. Līdzšinējā skolas priekšnieka komandleितnanta Anda Bokuma vietā stājās kapteinleitnants Jurijs Timofejevs, kurš līdz šim bija Jūras spēku flotiles ūdenslīdēju komandas komandieris. A. Bokums turpmāk pildīs mīnu kuģu eskadras ūdenslīdēju komandas komandiera pienākumus.

J. Timofejevs dienestu Latvijas armijā sācis 1993. gadā kā obligātā dienesta karavīrs. Pēc armijas izvēlēties palikt virsdienestā, apgūstot atbilstošas zināšanas – 1997. gadā absolvējis Aizsardzības akadēmiju, vēlāk mācījies Kanādā un Francijā. Jūras spēku flotiles ūdenslīdēju komandas komandieris viņš bija kopš 2004. gada. Kapteinleitnants jau iepriekš atzina, ka jaunais amats bijis pārsteigums: „Vēl vismaz pāris gadu būtu vēlējies palikt līdzšinējā vietā, jo šeit vajadzēja vēl daudz ko paveikt. Arī turpmāk niršu pie katras izdevības. Labākais, kā mācīt jaunos, ir teoriju apgūt praksē.”

JŪRAS SPĒKU ORĶESTRIS SAVĀ GARĀKAJĀ MARŠĀ

Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku orķestris 28. augustā Liepājā veica garāko parādes maršu savā pastāvēšanas vēsturē, nosojot piecus kilometrus un izpildot defilē priekšnesumu. Orķestris pieskandināja Liepāju, tā atvadoties no pilsētniekiem, jo 15. septembrī Jūras spēku orķestris tiek likvidēts. Tieši tad noslēgsies NBS orķestru reorganizācija – tiks likvidēts Sauszemes spēku orķestris, savukārt uz Štāba orķestra un Jūras spēku orķestra bāzes izveidos vienu orķestri 60 mūziķu sastāvā, un tā dislokācijas vieta būs Rīgā un filiāle Liepājā. Līdz šim Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem bija trīs orķestri – Štāba orķestris, Jūras spēku orķestris un Sauszemes spēku orķestris. Jūras spēku orķestris tika dibināts 1995. gada 6. jūnijā.

PIEMINOT JŪRAS KAPTEINI ŽANU ŽOZEFU BRISONU

2009. gada novembra pirmajās dienās Rīgā ieradās Francijas Jūras spēku kuģis „Commandant Blaison”, lai pieminētu jūras kapteini Žanu Žozefu Brissonu, kurš Rīgā vadīja Sabiedroto floti atbrīvošanas cīņās 1919. gada oktobrī un novembrī. Gadu pēc Latvijas neatkarības pasludināšanas valsts atsevišķās daļās joprojām turpinājās karadarbība. 1919. gada jūlijā Kārļa Ulmaņa veidotā valdība varēja atgriezties Rīgā, izmantojot sabiedroto aizsardzību, kuras vadībā bija arī franču virsnieks. Rudenī pilsētu no jauna apdraudēja Bermonta karaspēks. Sabiedrotie nosūtīja franču un britu karakuģu eskadru Lielbritānijas admirāļa Valtera Henrija Kovana vadībā, savukārt Francijas



„Tālivaldis” Kaljari ostā Sicīlijā.



MCOPLAT 09 VIP dienas laikā.

kuģus komandēja jūras kapteinis Žans Žozefs Brisons.

Oktobra vidū, uzbrūkot no Daugavas kreisā krasta, Bermonta armija apšaudīja Rīgu. Pēc pilnvaru saņemšanas no admirāļa Valtera Henrija Kovenā kapteinis Žans Žozefs Brisons pavēlēja vairākiem pie Vecākiem esošiem kuģiem doties pa Daugavu, lai iznīcinātu uzbrucēju artilērijas pozīcijas. Apšaudē krita deviņi britu jūrnieki. Jūras artilērijas atbalstīti, Latvijas karavīri varēja doties pretuzbrukumā un piespieda Bermontu atkāpties līdz Jelgavai. Rīga tika glābta, un Bermonta armija vairs nespēja apdraudēt Latvijas neatkarību. Pāris nedēļas vēlāk tā pilnībā pameta Latvijas teritoriju.

Sargkuģis „Commandant Blaison” paredzēts pretzemūdeņu operācijām piekrastes zonā, turklāt, pateicoties tā plašajam profilam, kuģis var veikt arī piekrastes apkārtnes aizsardzības funkciju, kā arī novērošanu un eskortēšanu atklātos ūdeņos. 80 metrus garais kuģis spēj pārvadāt 1300 tonnu smagu kravu. Ekspluatācijā tas nodots 1982. gada 28. aprīlī.

JS KAD 2009. GADĀ SNIEDZIS PALĪDZĪBU 146 GADĪJUMOS

Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta (JS KAD) galvenie uzdevumi ir cilvēku meklēšana un glābšana jūrā, naftas piesārņojuma likvidācija jūrā, normatīvo aktu un starptautisko tiesību normu ievērošanas kontrole Latvijas ūdeņos, sadarbība ar Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldi, kontrolējot vides aizsardzību un zvejniecību reglamentējošo normatīvo aktu ievērošanas kārtību u.c.

Jūras spēku Krasta apsardzes dienests 2009. gadā 146 gadījumos sniedza palīdzību nelaimē nonākušiem cilvēkiem. No tiem 28 bija cilvēku meklēšanas un glābšanas operācijas, pārējie gadījumi saistīti ar palīdzības sniegšanu

mazizmēra peldlīdzekļiem, jūras piesārņojuma likvidāciju, medicīniskās palīdzības sniegšanu u.c.

Sadarbībā ar Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldi veiktas 72 pārbaudes (piedalījās septiņi kuģi), kopā pārbaudīti 30 zvejas kuģi, izņemti 228 zvejas rīki ar kopējo garumu 22 800 metru.

Lai noskaidrotu un attīstītu institūciju un meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru sadarbību krīzes situācijās, kā arī pārbaudītu starptautisko vienību gatavību, JS KAD personālsastāvs piedalījās divās starptautiskās mācībās – cilvēku meklēšanas un glābšanas mācībās „Baltic Sarex” un naftas piesārņojuma seku likvidācijas mācībās „Balex Delta”.

STATISTIKA PAR 2009. GADU

Cilvēku meklēšanas un glābšanas operācijas	28
Nostrādājušas avārijas izsaukuma satelīta radioboja	57
Neapstiprināti trauksmes signāli	11
Pazudis kuģis	0
Nogrimis kuģis	1
Kuģis uz sēkļa	2
Medicīniskā palīdzība	7
Jūras piesārņojums (nafta, naftas produkti)	2
Palīdzības sniegšana (buksēšana, navigācija u.c.)	3
Gadījumi saistībā ar mazizmēra peldlīdzekļiem	22
Dažādi	11
Mācības	2
Kopā	146

KRASTA APSARDZE GLĀBJ JŪRNIEKUS UN KUĢUS

Jāņu dienas priekšpusdienā tika saņemta informācija, ka uz tankkuģa „Fair Seas” atrodas cietušais, kas guvis smagu kājas traumu. Pēc medicīniskās konsultācijas, ko kuģa apkalpei sniedza Katastrofu medicīnas centra speciālisti, tika pieņemts lēmums veikt medicīnisko evakuāciju. Cietušais no tankkuģa veiksmīgi tika pārvietots uz Krasta apsardzes kuģi KA-01 „Kristaps” un agrā pēcpusdienā nogādāts Ventpils ostā, kur viņu gaidīja Katastrofu medicīnas centra ārsti. Savukārt 24. jūnijā visas dienas garumā Krasta apsardzes kuģi KA-06 „Gaisma” un KA-09 „Klints” bija iesaistīti motorjahtas „Blondy” novilkšanā no sēkļa pie Valgalciema, kas veiksmīgi tika izdarīts. Glābšanas darbos piedalījās arī ūdenslidēji.

Jāņu brīvdienās Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta personāls sniedza palīdzību vēl vairākiem jūrā nelaimē nonākušiem – tika glābta jahtas apkalpe un kāds prāmja pasažieris. 20. jūnijā, kad norisinājās Latvijas čempionāts mazo jahtu klasē, apgāzās jahta „Pelikāns”. Negadījumu palīdzēja





Krasta apsardzes kuģis KA-14 „Astra”.

novērst Krasta apsardzes kuģis KA-06 „Gaisma”, kura apkalpe izglāba ūdenī esošos cilvēkus un no jahtas izsūknēja ūdeni, lai to varētu pacelt un veiksmīgi nogādāt Rojas ostā. Tās pašas dienas vakarā no pasažieru prāmja „Silja Festival”, kas bija ceļā no Rīgas uz Stokholmu, veselības problēmu dēļ tika evakuēts Zviedrijas pilsonis. Glābšanas operācijā tika iesaistīts Krasta apsardzes kuģis KA-09 „Klints”. Cietušais veiksmīgi tika nogādāts Mangaļu pietātnē un nodots Katastrofu medicīnas centra speciālistu rokās.

Pa ceļam uz ikgadējām Baltijas jūras reģiona valstu meklēšanas un glābšanas mācībām Krasta apsardzes kuģim KA-14 „Astra” nācās piedalīties reālos meklēšanas un glābšanas darbos. Uz sēkļa bija uzskrējusi jahta, uz tās atradās arī apkalpe. Dānijas Karaliskie jūras spēki lūdza Latvijas Krasta apsardzes kuģi iesaistīties glābšanas operācijā. Uz sēkļa atradās Vācijas jahta ar sešiem cilvēkiem. Krasta apsardzes kuģis veiksmīgi novilkā jahtu no sēkļa un nogādāja to Rennes ostā.

Starptautiskās mācības „Sarex 2009” līdz 2. maijam notika pie Dānijai piederošās Bornholmas salas. Tajās tika pārbaudīta dažādu valstu glābšanas dienestu darbība meklēšanas un glābšanas darbos Baltijas jūrā.

KRASTA APSARDZE ARĪ ZIVJU SARDZĒ

No 2009. gada 19. līdz 26. aprīlim JS Krasta apsardzes dienesta kuģis A-90 „Varonis” nodrošināja ES kopējās zvejniecības noteikumu un zvejas kuģu drošības akcijas „Joint Camping 2009” realizāciju. Zvejas kontroles akcija norisinājās Polijas ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā Baltijas jūrā, un tajā piedalījās

Latvijas Jūras un iekšējo ūdeņu pārvaldes zvejas kontroles inspektori kopā ar Polijas zvejas kontroles inspektoriem.

Kopumā tika pārbaudīti 17 zvejas kuģi, no tiem seši Latvijas, desmit Polijas un viens Somijas. Polijas un Somijas zvejas kuģiem pārbaudes laikā pārkāpumi netika konstatēti, savukārt trim Latvijas zvejas kuģiem tika konstatēti būtiski pārkāpumi. Uz Latvijas zveja kuģa „Vaal” glābšanas riņķi nebija aprikoti atbilstoši drošības prasībām, turklāt uz kuģa tika atrasti 1500 m zvejas tīklu, kas pārsniedza oficiāli noteikto zvejas rīku daudzumu. Zvejas kuģis „Pīlādzis” bija devies jūrā ar glābšanas līdzekļiem – glābšanas plostu, glābšanas vestēm un glābšanas riņķiem, kam nebija veikta obligātā pārbaude. Latvijas zvejas kuģim „Gints” nebija pārbaudītas glābšanas vestes un nebija aizpildīts nozvejas žurnāls. Par visiem konstatētajiem pārkāpumiem tika sastādīti protokoli.

Akcijas laikā kopumā tika pārbaudīti 34 zvejas rīki, no kuriem 16 neatbilda reglamentējošo dokumentu prasībām, bet astoņi gadījumi tika klasificēti kā nelikumīga zveja un tikli tika konfiscēti.

Reida laikā kuģošanas drošības pārkāpumi tika atklāti tikai Latvijas zvejas kuģiem, lai gan pēc pēdējām traģiskajām avārijām zvejnieku pārstāvji apgalvoja, ka visi Latvijas zvejas kuģi ir apgādāti ar nepieciešamajiem glābšanas līdzekļiem.



LAŠU AIZSARDZĪBA: KRASTA APSARDZE PIEDALĀS REIDOS

Oktobrī un novembrī notika akcija „Dzīvais ūdens”. Krasta apsardzes dienesta kuģi sadarbibā ar Valsts vides dienestu pārbaudīja, kā tiek ievēroti zvejniecības noteikumi lašu nārsta laikā. Aprēķināts, ka no viena lašu pāra Latvijas upēs atgriežas aptuveni 50 zivju mazuļu, bet dabā augušo lašu daudzums salīdzinājumā ar zivjaudzētavās izaudzētajiem un ūdeņos ielaistajiem ir nieka 15 procenti. Nārsta laiks lašiem ir bīstamākais, jo tie kļūst viegli pieejami.

Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta kuģi jau septīto gadu piedalījās jūras ekoloģijas uzraudzībā un zvejas kontrolē. Mencu krājumu saglabāšanas programmā Latvijas un citu Eiropas Savienības valstu ekonomiskajā zonā piedalījās Jūras spēku kuģis A-90 „Varonis”. Šogad kontrole veikta Polijas ekskluzīvās ekonomiskās zonas ūdeņos.■

Sagatavots pēc JS štāba un JS KAD preses un informācijas dienesta, laikraksta „Tēvijas Sargs”, „Kurzemes Vārds” un ziņu aģentūras LETA materiāliem

LJG 2009

KARAKUĢU KRUSTMĀTĒM – 16

Latvijā katram kara kuģim ir sava krustmāte. Šo tradīciju pirms 16 gadiem - 1993. gadā atjaunoja Jūras spēku komandieris jūras kapteinis Gaidis Andrejs Zeibots. Nolikums „Par Jūras spēku kuģa krustmāti” turpmāk kalpojis par pamatu krustmāšu darbībai, tomēr pats galvenais tradīcijas ievērošanā ir pašas krustmātes labā griba.

Jūras spēku karakuģa krustmātes kandidatūru izvirza Jūras spēku pārvalde, saskaņojot ar kuģa apkalpi. Pēc kandidātes piekrišanas ieņem šo goda amatu kuģa komandieris iesniedz Jūras spēku komandierim apstiprināšanai oficiālu iesniegumu. Par karakuģa krustmāti var kļūt pilngadīga, balsttiesīga pilsoņa ar augstām garīgām un tikumiskām īpašībām. Svinīgā ceremonijā, kas uz karakuģa notiek Jūras spēku karoga iesvētīšanas un pacelšanas jeb Kuģa dienā, tiek nolasīta komandiera pavēle par krustmātes iecelšanu. Ar šo pavēli krustmāte kā goda locekle tiek ieskaitīta kuģa apkalpē.



Kuģu krustmātes sveic „Tālivalža” jūrniekus ar veiksmīgi paveikto uzdevumu starptautiskajā jūras spēku operācijā Vidusjūrā.



Kuģu krustmātes pie admirāļa Keizerlinga piemiņas akmens Grobiņā.

Jūras spēku štāba preses un informācijas virsniece Iveta Kraule: „Kuģa krustmātei ir gan tiesības, gan pienākumi. Krustmāte drīkst apmeklēt kuģi jebkurā laikā, iepriekš to saskaņojot ar kuģa komandieri. Viņa drīkst apmeklēt visas kuģa telpas, lai iepazītos ar kuģa dzīvi, apkalpes dienesta un sadzīves apstākļiem, kā arī piedalīties visos kuģa pasākumos, tai skaitā kā novērotāja kuģa kaujas mācībās, jūras pārgājienos, ārzemju vizītēs un citos pasākumos. Tomēr kuģa krustmātei ir arī pienākumi – izmantojot savu stāvokli sabiedrībā, iepazīstināt sabiedrību ar kuģa apkalpes dienestu, kaujas mācību norisi, panākumiem u.c. Krustmātes īpašu vēribu pievērš kuģa apkalpes kultūras dzīvei. Piemēram, tiek organizēta teātra izrādes vai koncerta apmeklēšana, tiek dāvinātas grāmatas un filmas.

Arī pirmskara laikā Latvijas armijas kara kuģiem, tāpat kā citu valstu armijās, bija savas krustmātes. 1926. gada jūlijā Nantē, Francijā, nolaižot ūdenī Latvijas armijas jauno zemūdeni „Ronis”, tās krustmāte Judīte Andersone vēlēja „Dzintarzemītes krastus mūžam sargāt, mieru un drošību mīļajiem gādāt”. Uz katra kuģa goda vietā atrodas krustmātes fotogrāfija, kā arī viņas rakstīts vēlējums kuģim un tā apkalpei. Kuģa krustmāti ieceļ tikai vienu reizi un uz visu kuģa ierindā atrašanās laiku. Kuģa krustmātēm ir arī sava atšķirības zīme – balta šalle, uz tās zelta diegiem izšūta Jūras spēku emblēma. Kuģa krustmāšu vidū ir tādas pazīstamas personas kā Vera Gribača-Valtere, Vita Jermoloviča, Lidija Gavrilova, Aina Poiša un daudzas citas.”

KRUSTMĀTE IR KUĢA SARGENĢELIS

Iveta Kraule: „Mans kuģis ir Jūras spēku mīnu meklētājs M-05 „Viesturs”. Kad tiku iecelta šajā goda postenī, es kuģa komandai vēlēju Raiņa domu: „Mēs būsīm lieli tik, cik mūsu griba!” Manuprāt, kuģa krustmāte ir kuģa sargenģelis, kas ar savām labajām domām un lūgšanām sargā kuģi un tā komandu.

Pirmajai gods būt par krustmāti Jūras spēku kuģim bija aktrisei Verai Gribači-Valterei – viņa par kuģa KA-01 „Kristaps” krustmāti tika nominēta 1993. gada februārī. Mēs, citas krustmātes, viņu mēdzam mīļi saukt par krustmāšu krustmāti. Vera Gribača-Valtere reiz ir sacījusi – galvenais, ko var dot kuģu krustmātes, ir mīlestība.

Mana saikne ar kuģi visciešāk notiek ar kuģa komandiera kapteiņleitnanta Jāņa Viksnes palīdzību. Bieži sazināties un aprunājamies par kuģi un tā komandu. Patlaban mans kuģis tiek remontēts, līdz ar to komandai ir citi uzdevumi, nekā kuģim atrodoties jūrā.

Kuģa krustmātes tiek aicinātas uz svinīgiem un atceres pasākumiem, ko rīko Jūras spēki, piemēram, uz piemiņas pasākumu 1919. gadā bojā gājušajiem franču un britu kara jūrnikiem, kuģu parādēm, apaļām Jūras spēku vai Kara flotes jubilejām. Kopskaitā mēs esam deviņpadsmit krustmātes. Dažādu profesiju pārstāves – dziedātāja, biznesa sievietes, kultūras darbinieces, vēsturnieces un režisore, diplomāte, psihoterapeite un aktrise – visas atrodam kopīgu valodu, un daudzas no mums ir kļuvušas arī par draudzenēm. Tradicionāli kļuvuši kuģa krustmāšu Ziemassvētku saieti, kad egles svecīšu gaismā varam atskatīties uz aizvadīto gadu un plānot nākotni. Jūras spēku devīze ir „Mūs vieno Latvijas svētais vārds!”. Lai izdodas būt vienotiem!”■

KĪMISKĀS VIELAS NOPLŪDE BĀLTIJAS KONTEINERU TERMINĀLĪ

Rīgā, Kundziņsalā, Baltijas konteineru terminālī notika ķīmiskās vielas noplūde. Krīzes komiteja strādāja pie iespējamo draudu novēršanas, ko cisternu eksplozija varētu radīt cilvēkiem un apkārtējai videi. Notika cisternas dzesēšana ar autonomās dzesēšanas sistēmas palīdzību, lai mazinātu temperatūru un neitralizētu situāciju.

Sakarā ar to, ka tika ierobežota satiksme Daugavā, pasažieru prāmji ienāca pietāstnē MKR-1 un ar Rīgas pašvaldības atbalstu tika nodrošināti autobusi, lai nogādātu cilvēkus pilsētas centrā. Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta kuģi



KA-01 „Kristaps” un KA-07 „Ausma”, Valsts robežsardzes kuģi RK-14, RK-17 un laiva no kuģa „Valpas”, kā arī divas Valsts policijas laivas ierobežoja satiksmi no Rīgas jūras līča virzienā uz Daugavu, kā arī virzienā no Vanšu tilta uz un no Ķīšezera.

No iespējamām apdraudējuma vietām Voleriem, Krēmeriem un Kundziņsalai piegulošās teritorijas iedzīvotāji tika evakuēti uz Puškina liceju Sarkandaugavā un Imantas kultūras namu. Krīzes komiteju vadīja Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta (VUGD) priekšnieks ģenerālis Ainārs Pencis, tās sastāvā strādāja Rīgas domes vadība, Valsts policijas pārstāvji, Nacionālo bruņoto spēku pārstāvji, Latvijas Jūras administrācijas, Valsts robežsardzes, Drošības policijas, Pašvaldības policijas, Rīgas brīvostas un Valsts vides dienesta speciālisti. Darba koordinēšana notika Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrā (MRCC Riga).■

RŪPĪGI PĀRDOMĀJIET PAR ATRAŠANOS UZ ŪDENS VAI TĀ TUVUMĀ!

Jūras spēku Krasta apsardzes dienests aicina visus atpūtniekus būt īpaši apdomīgiem un pārdomāt savu rīcību, pirms doties jūrā, vienmēr par paredzētajām aktivitātēm jūrā brīdināt savus tuviniekus, kā arī informēt par tām Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru (MRCC Riga), norādot paredzēto aktivitāšu vietu, laiku un kontaktpersonu krastā, kura nepieciešamības gadījumā varētu sniegt vajadzīgo informāciju.

Šāda veiksmīga sadarbība Jūras spēku Krasta apsardzes dienestam jau izveidojusies ar jahtklubiem.

Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra (MRCC Riga) kontakt-tālruni: 67323103, 67082070 vai 29476101.■

JAUNI OPERĀCIJU HORIZONTI: NATO UN JŪRAS DROŠĪBA

Pienācis laiks runāt par augošo risku, kas nāk no jūras, par to, kā ir reaģējusi NATO un kas tai jādara, lai nodrošinātu spēju iet kopsolī ar mainīgo riska vidi uz jūras. Šā raksta tapšanas laikā cena par vienu naftas barelu bija sasniegusi 100 dolāru, kārtējo reizi modinot bažas par enerģijas piegādi un transportēšanu.

Tā kā vairāk nekā 90 procenti visas tirdzniecības ir saistīti ar jūru, drošība uz jūras ir kļuvusi par svarīgu jautājumu, īpaši jau tāpēc, ka pārsvarā šo tirdzniecību nodrošina lieli un viegli ievainojami naftas un dabas gāzes tankkuģi un ar tiem saistītā piekrastes infrastruktūra. Pasaules tirdzniecības apjoms pa jūru kopš 1965. gada ir četrkāršojies. Vidusjūrā vien katru dienu atrodas vismaz 5000 tirdzniecības kuģu. Globalizācija un vieglāka pārvietošanās pāri robežām, kā arī informācijas revolūcija nozīmē, ka pasaules okeāni un jūras ir kļuvuši par vieglāk pieejamu vidi kriminālām aktivitātēm un potenciāli naidīgai rīcībai. To amplitūda sniedzas no nelegālas imigrācijas, cilvēku tirdzniecības, ieroču kontrabandas, narkotiku tirdzniecības un pirātisma līdz terorismam un masu iznīcināšanas ieroču izplatīšanai un to piegādes veidiem. Jau šobrīd ir spēkā vairāki starptautiski tiesiski instrumenti un starpvalstu pasākumi, kas vērsas pret nelegālām aktivitātēm uz jūras. Bet tikai pastiprināta starptautiskā sadarbība un daudzpakāpju atbildes reakcija, kas ietver izlūkošanu, tiesībsargsardzības iestāžu un militāro spēku izmantošanu, var nodrošināt noturīgus panākumus.

Nemot visu to vērā, nemaz nav pārsteidzoši, ka drošība uz jūras stabili ieņem aizvien nozīmīgāku vietu NATO darba kārtībā.

NATO OPERĀCIJU VĒSTURE

Ir tikai dabiski, ka NATO kā alianse, kuras sastāvā ir valstis ar garām krasta līnijām, lieliskām kuģošanas tradīcijām, nozīmīgu jūras karaspēku un plašām tirdzniecības interesēm, ir ļoti ieinteresēta palielināt savu ieguldījumu sabiedroto valstu un starptautiskajā kuģošanas drošībā.

Divas nesenās jūras aizlieguma operācijas ir parādījušas, ka NATO šai ziņā ir uzņēmusies aktīvu lomu. Operācijā „Sharp Guard”, kas 1992.–1996. gadā tika veikta Adrijas jūrā, piedaloties NATO un Rietumeiropas Savienības spēkiem, tika pārbaudīti pāri par 74 000 kuģu; 6000 kuģu inspicēja jūrā un gandrīz 1500 kuģu nosūtīja kontrolei ostās.

NATO LOMA JŪRAS DROŠĪBĀ

Aukstā kara gados regulāras patruļas un periodiskas mācības, kurās piedalījās NATO spēki, deva ieguldījumu vispārējos pasākumos, kas bija vērsti uz draudu novēršanu jūrā NATO zonas iekšienē. Tas arī asināja alianses īpašās spējas plānot un veikt kompleksas daudzvalstu jūras operācijas. NATO ir izstrādājusi pirmos civilās un militārās sadarbības modeļus, kuru mērķis ir navigācijas ceļu aizsardzība kara laikā.

No 1992. gada jūlija līdz 1996. gada oktobrim, attālinoties no aukstā kara laika stratēģijas, kas bija orientēta uz kolektīvo aizsardzību, NATO vadīja ANO jūras aizlieguma operācijas (JAO) Adrijas jūrā, lai īstenotu ekonomiskās sankcijas, kā arī realizētu embargo, kas attiecās uz visiem tirdzniecības kuģiem, kuri brauca no un uz Dienvidslāvijas Federatīvo Republiku.



Sākot no 1993. gada jūnija, NATO un Rietumeiropas Savienība (RES) apvienoja savas atsevišķās JAO vienotā operācijā „Sharp Guard” ar kopīgu pavēlniecību, kas atradās NATO Sabiedroto Dienvideiropas jūras spēku štābā Neapolē, Itālijā. No 1992. līdz 1996. gadam NATO un RES spēki pārbaudīja vairāk nekā 74 000 kuģu.

Pēc teroristu uzbrukumiem 2001. gada 11. septembrī un Ziemeļatlantijas līguma 5. panta aktivizēšanas nākamajā dienā NATO uzsāka pretterorisma operāciju uz jūras „Active Endeavour” (OAE), kuras mērķis bija novēst terorisma draudus Vidusjūras austrumu daļā.

2003. gada martā OAE darbības joma tika paplašināta, ietverot arī tirdzniecības kuģu eskortēšanu Gibraltāra šaurumā. Nākamajā mēnesī NATO uzsāka attiecīgas kuģu pārbaudes jūrā ar karoga valsts un kuģa kapteiņa piekrišanu. 2004. gada martā OAE jau aptvēra visu Vidusjūru, un vēlāk tai pašā gadā OAE pārtapa par operāciju, kas balstās uz izlūkošanas informāciju, galvenokārt veicot īpaši aizdomīgu kuģu meklēšanu un izsekošanu, kas ļāva lietderīgāk un efektīvāk izmantot esošos līdzekļus. Kopš operācijas uzsākšanas 2001. gada oktobrī OAE spēki ir apturējuši 8000 kuģu, uzkāpuši uz 120 aizdomīgiem kuģiem un eskortējuši apmēram 500 kuģu.

Lai gan OAE ir kolektīvās drošības operācija, tā ir saņēmusi atbalstu no vairākām partnervalstīm. Te noteikti ir jāatzīmē Krievijas Federācija un Ukraina, kuras 2006. un 2007. gadā katra bija nosūtījusi pa karakuģim, kā arī Albānija, Alžīrija, Gruzija, Izraēla un Maroka.

Līdztekus uzraudzības un kontrabandas lieguma uzdevumiem gan „Sharp Guard”, gan „Active Endeavour” operācijās novērsti krimināli nodarījumi uz jūras, tirdzniecība ar cilvēkiem un nelegāla ieroču pārvadāšana, kā arī likvidēta noziedznieku atbalsta tiklu darbība. Abās operācijās panākumi lielā mērā bija atkarīgi no labas sadarbības un informācijas apmaiņas ar civilajām tiesībsardzības institūcijām, tādām kā krasta apsardze, robežpolicija un muita, ko koordinēja eksperimentālais NATO Apvienotais informācijas analīzes centrs (*NATO Joint Information Analysis Centre*), kas atrodas Neapolē, Itālijā, kā arī no sadarbības ar komerciālajām kuģniecības kompānijām caur NATO Pārvadājumu centru Nortvudā, Apvienotajā Karalistē, konsultējoties ar Londonā bāzēto Starptautisko Jūras organizāciju.

2007. gada vasarā NATO pastāvīgā starpvalstu kuģniecības grupa pirmo reizi apbrauca apkārt Āfrikai, demonstrējot alianses bažas par attālinātu un riskam pakļautu jūras ceļu drošumu, kā arī spēju izmantot savas flotes spēku tālu aiz NATO tradicionālajiem Eiropas ūdeņiem.

Šajā pagarinātajā, divarpus mēnešus ilgajā un 12 500 jūras jūdžu garajā ceļojumā grupa patrulēja pie kontinenta krasta līnijas, veica mācības kopā ar Dienvidāfrikas floti un izglāba Jemenas militārpersonas, ko apdraudēja negaidīts vulkāna izvirdums netālu no Jemenas krastiem.

Lai stiprinātu un paplašinātu zināšanas par JAO, 2004. gadā NATO nodibināja Jūras aizlieguma operāciju mācības centru Krētā, Grieķijā. Tas veicina apmaiņu ar labāko praksi starp NATO valstīm un tās partneriem, doktrīnas attīstību un apmācību JAO plānošanā un īstenošanā. NATO militārās iestādes arī izstrādā jūras drošības operāciju koncepciju, kurā tiek izskatīta virkne NATO iespēju jūras drošības uzlabošanā.

Uzziņai

Bez NATO komandētajām jūras aizlieguma operācijām NATO valstu flotes piedalās arī JAO koalīcijās, tādās kā operācijas „Enduring Freedom’s” Combined Task Force 150”. Kopš 2002. gada tajā ir apvienojušies vienpadsmit NATO un vairāku citu valstu jūras spēki, kas darbojas Omānas līcī, Arābijas jūrā, Adenas līcī un Sarkanajā jūrā.

PLAŠĀKS SKATS UZ NATO LOMU JŪRAS DROŠībā

Augošā vajadzība nodrošināt navigācijas brīvību un aizsargāt alianses kuģošanas ceļus, teritorijas un iedzīvotājus no pārsvarā nemilitāra rakstura riskiem, kas nāk no jūras, mudina NATO uzņemties specifiskāku un izteiktāku lomu. Tai būtu jāpapildina funkcijas, ko pilda nacionālās un internacionālās tiesību aizsardzības iestādes un jūras administrācijas.

Tā kā jūras drošības organizācijas pašas strādā ar visāda veida riskiem, kas nāk no jūras, NATO pārsvarā jādome par tādiem uzdevumiem, kuros nepieciešama savlaicīga, augsta līmeņa izlūkošana un pastāvīgi pieejams militārs potenciāls, it īpaši tur, kur ir jāsargā NATO drošības intereses un kur ir iespējams

dod pievienoto vērtību, piemēram, tādās jomās kā ar enerģiju saistītu pārvadājumu un jūras infrastruktūras aizsardzība, aizsardzība pret terorismu un masu iznīcināšanas ieroču izplatīšanas novēršana. Nav daudz tādu drošības jautājumu, kam turpmākajos gados tiks pievērsta tik liela politiskā uzmanība kā drošībai uz jūras šīs problēmas visaptverošā rakstura un neviennozīmīgo starptautiskās drošības aspektu dēļ.

NATO iespējamās galvenās funkcijas jūras drošības jomā:

- regulāra patrulēšana gar kuģošanas ceļiem un šaurajās vietās, it īpaši tajās, ko parasti izmanto naftas un gāzes tankkuģi, kā arī jūras infrastruktūras, piemēram, naftas platformu un termināļu uzraudzība;

- jūras drošības operāciju plānošanas un īstenošanas vadība un atbalstīšana, liekot uzsvāru uz kompleksām JAO, kurās ir nepieciešams apmācīts un spējīgs militārs spēks;

- doktrīnas attīstība un civilās un militārās starpaģentūru sadarbības sistēma, kas ietver arī tiesiskos aspektus, lai veicinātu sadarbību starp jūras štābiem un nacionālajām un starptautiskajām civilajām iestādēm;

- jūras situācijas apzināšana, kas ietver uzraudzību, izlūkošanas datu vākšanu un informācijas apmaiņu; šai ziņā liela nozīme būs NATO jūras štābiem Neapolē un Nortvudā, kā arī NATO Jūras centram, ņemot vērā mācības, kas gūtas no JIAC eksperimenta un darba pie NATO tīkla iniciētajām spējām (*NATO Network-Enabled Capability*).

Šo mērķu realizācijā NATO var paļauties uz savām četrām pastāvīgajām jūras grupām un piecām jūras spēku augstas gatavības grupām, kas tiek saauktas pēc vajadzības, kā arī uz Okeānu kuģniecības plānošanas padomes, Jūras bruņojuma grupas un citu struktūru zināšanām.

Sadarbība ar visiem NATO partneriem kļūs īpaši nozīmīga saistībā ar jūras risku visuresošo raksturu, kā arī to, ka šo risku mazināšanā ir jāiesaistās visām pusēm. Sadarbība uz jūras varētu kļūt par īpaši efektīvu veidu, kā stiprināt NATO partnerību ar Krieviju un Ukrainu, kā arī ar Vidusjūras dialoga (VD) un Stambulas sadarbības iniciatīvas (SSI) valstīm.

NATO ir jādod plašākas iespējas šīm valstīm piedalīties NATO mācībās un ar jūras tematiku saistītosursos, kas tiek piedāvāti NATO izglītības iestādēs. Ir jāpadomā par to, ka NATO varētu biežāk apmeklēt VD un SSI valstu ostas un piedalīties vietējās mācībās (PASSEX), ko veic attiecīgo valstu kara flotes.

BUKARESTE UN TĀLĀK

2006. gada Rīgas samītā NATO valstu un valdību vadītāji jau deva uzdevumu pievērst lielāku uzmanību energodrošības jautājumiem, reaģējot uz augošo risku enerģijas apgādes, infrastruktūras un kuģniecības jomās.

2008. gadā samītā Bukarestē tika izvērtētas NATO jūras situācijas novērtēšanas spējas. Tas bija vajadzīgs solis, lai noteiktu bāzes līniju NATO lomas

labākai strukturēšanai, celtu drošību uz jūras, ieskaitot ar jūru saistīto energoapgādes drošību. Pēc Bukarestes ir jāspēr nākamie soļi, kas atspoguļos augošo konsensu par to, ka jūras drošība ir viens no izšķirošajiem drošības izaicinājumiem šajā gadsimtā.

2009. gada 2. aprīlī NATO samīts notika abos Reinas krastos – Strasbūrā un Kēlē. Otrā pasaules kara pelnos dzimušās Ziemeļatantijas līguma organizācijas līderi, atzīmējot alianses 60. gadadienu, vienlaikus meklēja iespējas, kā izvairīties no pazemojošas sakāves Afganistānā, kas vēl salīdzinoši nesēn sabiedroto spēkiem šķita neiedomājams kaujaslauks. Atzīmējot Eiropas robežu aizsardzībai izveidotās alianses gadadienu, galotņu sanāksmes organizatori centās tai piešķirt simbolisku nozīmi.

SOMĀLIJA LŪDZ NATO PALĪDZĪBU

2009. gada 3. maijā Somālijas amatpersonas lūdza starptautisku palīdzību pienācīgi apriekotas krasta apsardzes organizēšanā, uzsverot, ka tā ir galvenais elements kupli sazēlušā pirātisma apkarošanā šīs valsts piekrastē.

Premjerministra vietnieks Abdirahmans Adens Ibi savā runā starptautiskajā konferencē atzina, ka ārvalstu jūras kara spēku patruļas vien neiznīcinās pirātus, kuri apdraud vienu no pasaules dzīvākajiem kuģošanas ceļiem. „Somālijai ir vajadzīga efektīvāka krasta apsardze, lai aizsargātu savu jūras teritoriju, zvejniekus un ārvalstu kuģus pret pirātiem, jo ar starptautiskajām jūras kara spēku operācijām vien nepietiek,” viņš sacīja.

„Mēs zinām, kur viņi slēpjas. Mēs esam gatavi cīnīties. Mēs lūdzam starptautisko sabiedrību palīdzēt mums apkarot pirātismu,” teikts viņa runā, ko nolasīja Somālijas drošības aģentūras direktora vietnieks Nurs Mohameds Mohamuds.

Somālijā ar tās septiņiem miljoniem iedzīvotāju efektīvas centrālas varas nav kopš bijušā prezidenta Mohameda Siada Barres gāšanas 1991. gadā, kas izraisīja asiņainas sadursmes starp konkurējošiem grupējumiem.

Pirātu uzbrukumi Somālijas piekrastē un Adenas līcī jau pirmajos trijos 2009. gada mēnešos pastiprinājās desmitkārt salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu, pieaugot no sešiem līdz 61, liecina Starptautiskā Jūras kuģošanas biroja dati.

Premjerministra vietnieks atzina, ka Somālija, kuras pašreizējā pārejas laika valdība saduras ar nopietniem islāmistu nemiernieku izaicinājumiem, nespēs likvidēt pirātismu, kamēr tā būs nabadzīga un bez pārvaldes. „Pirātismam var darīt galu vienīgi likuma varas iedibināšana un pievēršanās pirātisma cēloņiem. Pirātisms būs problēma tikmēr, kamēr Somālijā turpināsies vardarbība,” viņš sacīja.

No Somālijas atšķēlušās Puntlandes valsts drošības ministrs Abdulla Saidss Samatars atbalstīja aicinājumu organizēt krasta apsardzi. „Mums ir apnīcis.

Mēs esam vīlušies,” viņš konferences laikā teica žurnālistiem, norādot, ka pirātus varētu likvidēt ar diviem vai trim krasta apsardzes kuģiem. Viņš atzinīgi novērtēja daudznacionālos jūras kara spēkus, kuri pašlaik patrulē pie Somālijas krastiem, taču noraidīja ierosinājumus nosūtīt ārvalstu karaspēku, lai triecienā ieņemtu pirātu krasta bāzes. „Uz sauszemes mēs vēlamies tikai vietējos spēkus. Ārvalstu spēki nevar atšķirt, kurš ir zvejnieks un kuri ir pirāti. Viņi mums radītu lielas problēmas, viņš teica.

Divu dienu konferencē Malaizijas galvaspilsētā eksperti izskatīja arī tādus strīdīgus jautājumus, kam būtu jāmaksā par pirātisma apkarošanas operācijām un vai būtu jāapbruņo kuģu apkalpes, vai arī jānolīgst atbilstoši kuģu apsargāšanai.

Risinājās arī debates par to, ko darīt ar patruļu arestētajiem pirātiem un vai noziedzības apkarošanai atklātā jūrā labāk būtu veikt īstermiņa drošības pasākumus, vai arī īstenot ilgtermiņa attīstības iniciatīvas.

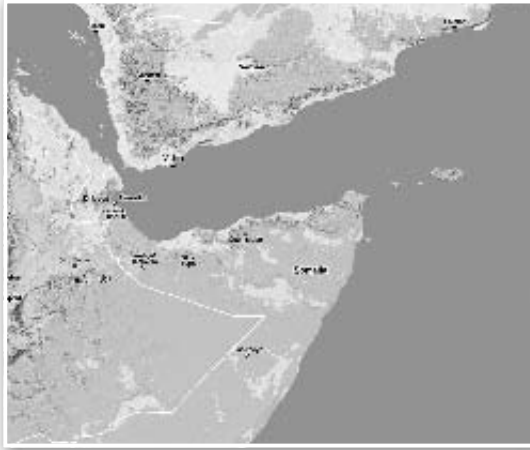
Pirātisms Somālijā sākās pirms 20 gadiem ar cildenu mērķi nepieļaut neļikumīgu zveju un aizsargāt nacionālos resursus un suverenitāti laikā, kad sabruka valsts. Mūsdienā pirāti ir pārvērtušies par sarežģītu noziedzīgu grupējumu kliķi ar starptautiskiem ietvariem.

Pašlaik pirātisma apkarošanas operācijas reģionā veic jūras kara spēku patruļas ASV, Eiropas Savienības un NATO vadībā.

NATO, ES UN ANO APVIENO SPĒKUS CĪNĀ PRET JŪRAS PIRĀTIEM SOMĀLIJAS TUVUMĀ

Analizējot pirātisma problēmu veicinošos apstākļus Somālijas tuvumā, ir jāņem vērā šis valsts atrašanās vieta – Adenas līča rajons, gar kuru ved viens no pasaulē svarīgākajiem kuģošanas ceļiem. Pirātisma izplatīšanos veicina arī tas, ka pēdējos 20 gadus – kopš pilsoņu kara sākuma 1991. gadā – Somālijā nav bijis vienotu, stabilu likumdošanas un izpildvaras institūciju, kuras spētu un būtu ieinteresētas cīnīties pret pirātiem. Iekšpolitikā situācija veicina jūras laupītāju iedzīvošanās kāri, vērš plašumā viņu patvaļu un nostiprina nesodāmības gaisotni, jo viņi nolaupītos kuģus bezvaldības apstākļos var turēt Somālijas krasta ielīčos neierobežotu laiku, prasot 1,5–2 miljonu dolāru izpirkumu par kuģi. ASV Jūras spēku aplēses liecina, ka kopš 2009. gada sākuma Adenas līcī un Somālijas krastu tuvumā jau notikuši 97 pirātu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem, 27 gadījumos kuģi ir sagrābti un lielākā daļa no tiem joprojām atrodas gūstā. Pēc ANO datiem, 2008. gadā Āfrikas raga rajonā ir reģistrēti 120 pirātu uzbrukumi tirdzniecības kuģiem. Tā kā Adenas līča ūdensceļu izmanto aptuveni 20 000 kuģu gadā, minētā statistika liecina, ka uzbrukumi notiek tikai 0,5–0,6 procentiem kuģu. It kā uztraukumam nebūtu pamata, taču nodarītais kaitējums nav objektīvi aplēšams tikai ar uzbrukumu procentuālajiem rādītājiem.

Pēdējā gada laikā Somālijas pirāti ir kļu-
vuši mazāk piesardzīgi
un uzbrūk ne tikai ne-
lieliem tirdzniecības
un zvejas kuģiem, bet
arī lielajiem kuģiem, uz
kuriem atrodas simtiem
miljonu dolāru vērtas
kravas. Nesenais inci-
dents ar supertankkuģi
„Sirius Star” parādīja, ka
pirāti spēj panākt izpir-
kuma maksu arī par mil-
zu gabarītu kuģi. Galve-
nais viņu trumpis – ci-



Adenas liča rajona karte

vilajiem kuģiem nav nekāda bruņojuma un salīdzinoši nelielās apkalpes nav speciāli apmācītas kuģu aizsardzībā. Tāpēc arī vieglie ieroči – trieciensāutenes un granātmētēji – dod laupītājiem izšķirīgas priekšrocības, ļaujot samērā viegli un ātri iegūt kontroli pār upura lomā nonākušo peldlīdzekli. Salīdzinoši reti pirāti izmanto lielkalibra ložmetējus vai bezatgrūdes lielgabalus, jo tos ir grūti novietot uz ātrgaitas laivām, turklāt masas dēļ tie būtiski samazina pirātu peldlīdzekļu pārvietošanās ātrumu.

Par galveno starptautiska līmeņa normatīvo aktu drošas kuģošanas jomā uzskata Starptautiskās Jūras organizācijas 1974. gadā pieņemto Starptautisko konvenciju cilvēka dzīvības aizsardzībai jūrā (*International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS*). Vēlāk tā tika papildināta ar pirātisma apkarošanas principiem, paredzot starptautisko sadarbību cīņā pret pirātiem jūrā. 1974. gada konvencijas pamatprincipi un normas tika nostiprinātas 1982. gadā ANO Jūras tiesību konvencijā (stājās spēkā 1994. gadā). Šī ANO konvencija deva tiesības jebkuras valsts karakuģim veikt noteiktus pretpasākumus pirātu aktivitātēm, taču tikai savas valsts suverēnajā teritorijā. Sakarā ar Somālijas pirātu aktivizēšanos 2008. gada jūnijā tika akceptēts jaunākais pirātisma apkarošanas starptautiskais dokuments – ANO Drošības padome vienbalsīgi pieņēma rezolūciju nr. 1816, kas pirmo reizi atļāva citu valstu karakuģiem ienākt Somālijas teritoriālajos ūdeņos pirātisma apkarošanas pasākumu īstenošanai, lai gan speciālo operāciju veikšanai ir jāsaņem Somālijas valdības īpaša atļauja.

Pamatojoties uz ANO Drošības padomes rezolūciju, kopš 2008. gada augusta Adenas līci izveidots Jūras drošības patrulēšanas rajons (*Maritime Security Patrol Area, MSPA*), kurā jūras pirātisma apkarošanas nolūkā patrulē multinacionālās koalīcijas spēki. Šajā koalīcijā piedalās gan NATO, gan ES,

gan citu valstu (Krievija, Ķīna, Indija, Dienvidkoreja, Japāna, Saūda Arābija) karakuģi. Pirmā patrulēšanas operācija ar NATO kuģu piedalīšanos Adenas līcī sākās 2008. gada nogalē. Lēmumu par organizētas cīņas uzsākšanu pret Somālijas pirātiem NATO aizsardzības ministri pieņēma Budapeštā 2008. gada novembrī. Noslēdzot pirmo operācijas posmu, NATO aizsardzības ministri nolēma, ka 2009. gada pavasarī pret Somālijas pirātiem tiks organizēts jauns operācijas posms, kuru paredzēts turpināt līdz 20. jūnijam.

Lai arī jūras pirātisms kļuvis par starptautisku problēmu, joprojām nav daudz veidu, kā pret to efektīvi un ilgtermiņā cīnīties. Viens no iedarbīgiem veidiem būtu ieviest kārtību Somālijā, taču tas nav izdarāms ar ārēju iejaukšanos, jo Somālijas sadrumstalotās varas pārstāvji noliedz pirātisma eksistenci, uzsverot, ka šie cilvēki sargā valsts teritoriālos ūdeņus un brīvprātīgo kārtības sargu lomā cīnās pret nelikumīgu zveju. Somālijas administrācijas pārstāvji ir publiski izteikušies, ka militārie kuģi, kuri patrulē Adenas līcī, ieradušies nevis pirātisma apkarošanai, bet gan tāpēc, lai kolonizētu Somāliju un sagrābtu tās dabas bagātības.

Uzziņai

Eiropas Savienība pirātisma apkarošanas operācijā sāka piedalīties 2009. gada decembrī ar operāciju „Atalanta” – ES dalībvalstu jūras spēku (EUNAVFOR) kuģi patrulē Adenas līcī. Operāciju vada no Londonas, kur 2008. gada decembrī tika atklāts ES operācijas koordinācijas centrs. Tā kā pirātisma problēma Somālijas tuvumā nav mazinājusies, 2009. gada maijā ES papildināja EUNAVFOR grupējumu ar trim Zviedrijas Karalisko jūras spēku fregatēm. Līdz ar to operācijā „Atalanta” piedalīsies jau vienpadsmit ES kuģi.

Somālijas varas pārstāvji norobežojas un nevēlas sadarboties, tāpēc līdzšinējie NATO, ES un ANO pasākumi nerada paliekošu efektu, jo visus kuģus nav iespējams pavadīt un aizsargāt no pirātu uzbrukumiem. Savukārt kardinālāku rīcību, piemēram, pirātu iznīcināšanu nozieguma vietā,

nepieļauj starptautisko cilvēktiesību normas, un nav arī skaidrs gūstā saņemto pirātu statuss – vai viņi ir noziedznieki un nododami piederīgās valsts tiesai, vai arī klasificējami kā karojošās puses pārstāvji, uz kuriem attiecināma Ženēvas konvencija. Lai efektīvāk varētu cīnīties pret pirātismu, perspektīvā būs jārada pilnīgi jauni reaģēšanas mehānismi, apvienojot starptautisko organizāciju un visas starptautiskās sabiedrības centienus.■

Pēc ārvalstu preses materiāliem sagatavojusi kapteine Vizma Kaļčeva

No Valsts prezidenta Valda Zatlera uzrunas Baltijas jūras rīcības
samītā 2010. gada 10. februārī

„Baltijas jūra ir reģionāla mēroga vides krīzes piemērs. Apmēram 90 miljoni cilvēku 14 Baltijas jūras sateces baseina valstīs ir atkarīgi no šīs vides. Problēmu var atrisināt tikai ar plašas sadarbības palīdzību, valstīm vienojoties par svarīgiem jautājumiem politiskajā līmenī, kā arī iesaistot lielus un mazus uzņēmumus, lauksaimniekus un plašu sabiedrību.

Šķiet, jūra atrodas lieliskā vietā: starp valstīm, kurām klājas labi atbilstoši pasaules standartiem un kuras lepojas par savu pieredzi apkārtējās vides jomā. Par spīti tam Baltijas jūra ir viena no piesārņotākajām jūrām visā pasaulē. Tas ir negods.

Tam tā nav jābūt. Lai risinātu šo problēmu, mums vajadzīgas divas svarīgas lietas – vēlme sadarboties un apliecinājums, ka mēs vēlamies sasniegt praktiskus un izmēramus rezultātus. Institucionālais progress pēdējo pāris gadu laikā skaidri apliecina, ka mēs esam gatavi sadarboties.

Esmu pārliecināts, ka šodienas solījumi no valstīm, pašvaldībām, privātām un zinātniskajām institūcijām ar laiku ievērojami uzlabos mūsu jūras stāvokli. Esmu pārliecināts, ka mēs varam būt lepni, nevis nokauņējušies mūsu bērnu priekšā. Esmu pārliecināts, ka jau mūsu paaudze varēs lepni teikt, ka mēs dzīvojam blakus vienai no pasaules tīrākajām jūrām.

Es jums uzticos. Paldies!”

PAR BALTIJAS JŪRAS PIEKRASTES TĒLPISKO ATTĪSTĪBU

Jūras piekrastes aizsardzībai un apsaimniekošanai ir pievērsta pastāvīga uzmanība gan visā pasaulē, gan Eiropā un arī Latvijā. Gandrīz 500 km garā jūras krasta līnija Latvijā, kas pārstāvēta ar lielu sugu un biotopu daudzveidību un unikālu ainavisko vērtību, ir ne tikai ļoti vērtīgs dabas resurss, bet sniedz arī sociālos un ekonomiskos ieguvumus. Piekrastē ir izvietotas trīs lielās un septiņas mazās ostas, attīstīta zvejniecība un to produktu pārstrāde. Arvien straujāk attīstās tūrisma nozare.

Latvijā līdz šim pie sarunu galda sēdušies vides speciālisti, kas dedzīgi aizstāvējuši dabas resursu un ainavu saglabāšanu, tajā pašā laikā mazāku uzmanību pievēršot ekonomiskā potenciāla un vietējo iedzīvotāju interesēm. Kopš 2008. gada rudens Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija sadarbībā ar Kurzemes un Rīgas plānošanas reģionu un piekrastes vietējo pašvaldību administrācijām, kā arī vides un attīstības plānošanas speciālistiem strādā pie Baltijas jūras un Rīgas līča piekrastes telpiskās attīstības plānošanas dokumenta, kura mērķis ir nodrošināt piekrastes zonas sabalansētu jeb ilgtspējīgu attīstību. Tas nozīmē, ka ekonomiskā izaugsme jāsabalansē ar dabas resursu saglabāšanu un vietējo iedzīvotāju labklājību veicinošām interesēm.

VIDES UN ATTĪSTĪBAS INTEREŠU SABALANSĒTĪBA

Viens no būtiskākajiem nosacījumiem ilgtspējīgai piekrastes attīstībai ir sabalansēta apdzīvoto vietu, lauku un dabas teritoriju telpiskā struktūra. Diskutējot par Baltijas jūras piekrasti kā iespējamo attīstības resursu, plānošanas speciālisti un arhitekti akcentējuši, ka šobrīd nav pilnvērtīgi apzinātas tās vērtības, kas piekrastes joslā būtu aizsargājamās. Līdz ar to vietās, kur būtu iespējams plānot attīstību, tas ir aizliegts, bet ir arī tādās vietas, kur būtu nepieciešama atsevišķu biotopu aizsardzība, tomēr tās, pastāvot esošajam regulējumam, ir ārpus aizsargājamās dabas teritorijas.

BŪTISKAS ARĪ VIETĒJO PAŠVALDĪBU INTERESES

Vadlīniju izstrādāšanas procesa laikā ir tikuši apkopoti viedokļi par konfliktu situācijām piekrastē, kā arī uzklauts pašvaldību attīstības redzējums un intereses Baltijas jūras piekrastē. Piemēram, Rucavas pagastā pašvaldības intereses Baltijas jūras teritorijā ir saistītas gan ar piekrastes zvejas saglabāšanu un attīstību, gan ar bijušās Papes ostas atjaunošanu. Pagasta vadība norāda



uz nepieciešamību veikt Papes kanāla ietekas jūrā nostiprināšanu, kanāla iztekas padziļināšanu un iztīrīšanu, kā arī plāno, ka akmens nostiprinājums kanāla ietekas kreisajā pusē jāveido platāks, lai būtu iespējams pietauvotes mazām jahtām un piekrastes zvejas laivām.

Savukārt Nīcas pagasta pašvaldība iebilst pret vēja parku izbūvi jūras teritorijā, jo par prioritāru uzskata esošās ainavas saglabāšanu un tūrisma attīstību. Lai dažādās tūristu un aktīvās atpūtas cienītāju intereses nebūtu pretrunā, teritorijas plānojumā ir iecerēta atsevišķa teritorija tehniskajam ūdenssportam (ūdens motocikliem) un kaitbordam. Kopumā interese ir saglabāt Baltijas jūru un tās piekrasti pieejamu un izmantojamu cilvēkiem – iedzīvotājiem, zvejniekiem, tūristiem.

Protams, mazo un lielo pašvaldību intereses ir radikāli atšķirīgas. Tā, piemēram, Liepājas pilsētas pašvaldība par mērķi izvirzījusi uzlabot Liepājas sasniedzamību Baltijas jūras reģionā un Liepājas ostu izvirza kā nozīmīgu elementu starptautisko kravu plūsmā un pilsētas attīstībā. Tā vēlas arī saglabāt un attīstīt Liepāju kā Baltijas jūras reģionā atpazīstamu tūrisma galamērķi.

Apkopojot pašvaldību viedokļus, jāsecina, ka reģionu ekonomikas stiprināšanai būtiska ir gan lielo, gan mazo ostu attīstība. Lielākajā daļā pašvaldību intereses Baltijas jūras teritorijā ir saistītas ar piekrastes zvejas saglabāšanu un attīstību. Lai to nodrošinātu, pašvaldības norāda uz nepieciešamību atjaunot vai saglabāt jau esošos molus un piestātnes. Attiecībā uz jūras teritoriju



Mērsraga ostas mols.

dažas pašvaldības norāda, ka ir daudz neskaidru jautājumu par atļaujām niršanai, kā arī zemūdens arheoloģiskā mantojuma piederību.

Analizēta arī nepieciešamība pēc pasākumiem kāpu zonas saglabāšanai. Kā risinājumu kāpu izbraukāšanas novēršanai pašas pašvaldības min iespēju atsevišķās vietās visā Latvijas kāpu zonā ierīkot vietas tieši motosporta cienītājiem – attīstot šim sporta veidam piemērotas un atbilstošas trases. Iespējams, var arī noteikt vietas, kur atļauts pludmalē nobraukt ar automašīnu. Tādējādi būtu vietas, kur varētu izpausties tie, kuru intereses ir saistītas ar motobraukšanu kāpu zonā vai sauļošanos pludmalē tieši līdzās savai automašīnai.

INFRASTRUKTŪRAS NOZĪME

Lai saglabātu augstu vides kvalitāti, vienlaikus nebremzējot piekrastes ekonomisko attīstību, jārada atbilstoša infrastruktūra. Lai arī pēdējos gados vērojama pozitīva tendence notekūdeņu radītā piesārņojuma mazināšanā, izbūvējot kvalitatīvas attīrīšanas iekārtas piekrastes pašvaldībās, kā arī mazinās naftas piesārņojuma gadījumu skaits, papildu uzmanība būtu jāpievērš atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu attīstībai, kas ir neatņemama tūrisma attīstības un atpūtnieku pieplūduma sastāvdaļa un sekas. Pašvaldības norāda, ka savulaik jau iekārtotas un apmeklētāju iecienītas vietas piekrastē neļauj attīstīt Aizsargjoslu likums. RAPLM sagatavotie Aizsargjoslu likuma grozījumi, kas aizsargjoslā atvieglotu infrastruktūras izbūvi, joprojām tiek izskatīti Saeimā.

ATTĪSTĪBAS POTENCIĀLS

Piekrastes attīstības potenciālu nosaka izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis, apdzīvojuma struktūra, salīdzinoši augstā ekonomiskā aktivitāte un pieejamie dabas resursi. Latvijā jūras piekrastē dzīvo aptuveni puse no visiem valsts

iedzīvotājiem. Lielās pilsētas – Rīga, Liepāja, Ventspils un arī Jūrmala – atrodas tieši jūras krastā, un tendences rāda, ka jūras piekraste ir un būs viena no pieprasītākajām būvniecības vietām. Lielās pilsētas uzskatāmas par vienu no galvenajiem attīstības potenciāliem, kas šobrīd lielā mērā virza piekrastes zonas ekonomisko attīstību. Šeit atrodas lielākās ostas un lielākie transporta mezgli.

Savukārt kūrortpilsētas, piemēram, Jūrmala un arī Saulkrasti, tāpat kā citur pasaulē ir viens no attīstības priekšnosacījumiem un tūrisma galamērķiem. Daudzfunkcionālas un attīstītas kūrortpilsētas ar plašu un kvalitatīvu pakalpojumu piedāvājuma klāstu ir stimuls gan vietējai, gan reģionālai ekonomikai. Tās nodrošina arī darbavietas un veicina kultūras attīstību.

Piekrastes ciemi ieņem nozīmīgu vietu tradicionālajā piekrastes ainavā un nacionālas nozīmes kultūrvēsturiskajā mantojumā. Vēsturiski šie ciemi bijuši saistīti ar piekrastes zveju, taču mūsdienu ekonomiskajā situācijā uz maziem apjomiem balstītā piekrastes zveja kļūst nerentabla, līdz ar to ievērojami samazinās arī ar zivju produkcijas pārstrādi saistīto uzņēmumu darbības iespējas. Jaunas tendences piekrastes ciemos ienes arvien pieaugošais atpūtnieku pieplūdums, kā arī vasarnīcu un viesu namu apbūve, kas ne vienmēr atbilst tradicionālajiem jūrmalas ciemu apbūves principiem. Taču piekraste ir arī ļoti jutīga ekosistēma, kurā neapdomīgas izmantošanas rezultātā viegli var izjukt līdzsvars un līdz ar to iespējams zaudēt pamatvērtības, uz kurām balstās piekrastes zonas attīstība.

Patlaban Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija sadarbībā ar piekrastes zonā ietilpstošajām teritoriju administrācijām – gan Kurzemes un Rīgas plānošanas reģioniem, gan vietējām pašvaldībām –, kā arī piedaloties vides organizāciju un telpiskās plānošanas speciālistiem, izstrādā priekšlikumus piekrastes ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai, tostarp priekšlikumus telpiskās attīstības prioritātēm dažādos piekrastes posmos un iespējamajam piekrastes zonējumam. Ministrija plāno maksimāli ievērot pašvaldību un plānošanas reģionu intereses un to līdz šim noteiktās attīstības prioritātes, kā arī nodrošināt sabalansētu Baltijas jūras piekrastes zonas attīstību.■

Laura Siliņa sadarbībā ar Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministriju

BALTIJAS JŪRAS NĀKOTNES PLĀNOŠANA

**2009. gada 4. septembrī Baltijas jūras reģiona programmas finansētā starptautiskā projekta „BaltSeaPlan” ietvaros Baltijas Vides forums sadarbībā ar Vides aizsardzības klubu Ventspilī rīkoja sa-
nāksmi „Plānosim Baltijas jūras nākotni”.**

Jūras telpiskā plānošana ir īpaši aktuāls jautājums, jo pēdējā laikā Eiropā ļoti strauji pieaug dažādas ekonomiskās intereses jūras telpas izmantošanā, kas bieži vien savstarpēji konfliktē. Izmantojot dabas bagātības, ko cilvēkam sniedz jūra, mūsu pienākums ir rūpēties, lai nesagrautu tās īpaši jutīgo ekosistēmu.

Tieši jūras telpiskā plānošana ir tas instruments, kas var palīdzēt sabalansēt ekonomiskās intereses ar jūras ilgtspējīgu attīstību.

Sanāksmes mērķis bija ievadīt diskusiju par jūras resursu izmantošanu, kā arī par jūras telpisko plānošanu.

Sanāksmē piedalījās Kurzemes reģiona piekrastes pašvaldību pārstāvji, Kurzemes plānošanas reģiona speciālisti, ministriju un ministrijām pakļauto iestāžu darbinieki, vietējie uzņēmēji, kā arī sabiedrības pārstāvji.

Sanāksmes dalībnieki vispirms tika iepazīstināti ar starptautisko projektu „BaltSeaPlan”, tā mērķiem un paredzētajām darbībām Latvijā. Lektori pastāstīja par jūras telpiskās plānošanas principiem, pieejām un situāciju Latvijā. Dalībnieki tika aicināti izteikt priekšlikumus par to, kādi svarīgākie jautājumi būtu jārisina jūras telpiskajam plānojumam. Pēc tam tika rīkotas grupu diskusijas par dažādu saimniecības nozaru un sabiedrības grupu interesēm Baltijas jūrā un to atspoguļojumu telpiskajā plānojumā. Viena grupa apsprieda iespējamo vēja parku attīstību Kurzemes piekrastē un to ietekmi uz zvejniecību, ainavu, jūras ekosistēmām un citām sfērām, savukārt otra darba grupa diskutēja par tūrisma, klimata izmaiņu, erozijas procesu un vides piesārņojuma jautājumiem un to atspoguļojumu telpiskās izmantošanas situācijas analizē.

Galvenie secinājumi:

- jūras telpiskā plānošana ir nepieciešama, lai īstenotu un sabalansētu dažādus ilgtermiņa projektus;
- jāņem vērā citu valstu pieredze, īpaši skatot jūras plānojuma sasaisti ar plānošanu sauszemes teritorijā;
- jāveicina ekonomisko nozaru pārstāvju plašāka iesaistīšana plānošanas procesā, kā arī jāņem vērā pašvaldību teritorijas plānojumi.■

AIZSARGĀJAMĀS TERITORIJAS BALTIJAS JŪRAS AUSTRUMU DAĻĀ

No 20. gadsimta astoņdesmitajiem gadiem vides stāvoklis Baltijas jūrā ir dramatiski pasliktinājies. Cilvēka aktivitātes ir veicinājušas izmaiņas jūras augu un dzīvnieku sastāvā daudz straujāk, nekā tas notiktu dabiskas attīstības ceļā. Toksisko aļģu ziedēšana, zivju pārzveja un bezskābekļa platības jūras gultnē ir tikai redzamākās sekas. Dabas aizsardzībai Eiropas Savienībā pievērš pastiprinātu uzmanību. Lai nodrošinātu dabas daudzveidības saglabāšanu ES teritorijā, katrā valstī tiek veidots aizsargājamo teritoriju tīkls „Natura 2000”.

Jau 20. gadsimta deviņdesmito gadu vidū tika apzināti Baltijas jūras rajoni, kuriem ir nepieciešama īpaša aizsardzība lielās augu un dzīvnieku daudzveidības dēļ. Tomēr tikai salīdzinoši neliela jūras teritoriju daļa ir pilnībā izpētīta, jo tur izpēti ir daudz dārgāka un laikietilpīgāka nekā sauszemes teritorijās. Uzsverot arvien pieaugošās ekonomiskās aktivitātes Baltijas jūrā, Eiropas Savienība „Natura 2000” tīkla izveidi visā jūras teritorijā ir noteikusi par vienu no pašreizējām dabas aizsardzības prioritātēm. Arī Latvija ir apņēmusies apsekt un izvērtēt tās piekrastes ūdeņos esošās dabas vērtības, lai vērtīgākās no tām iekļautu „Natura 2000” tīklā.

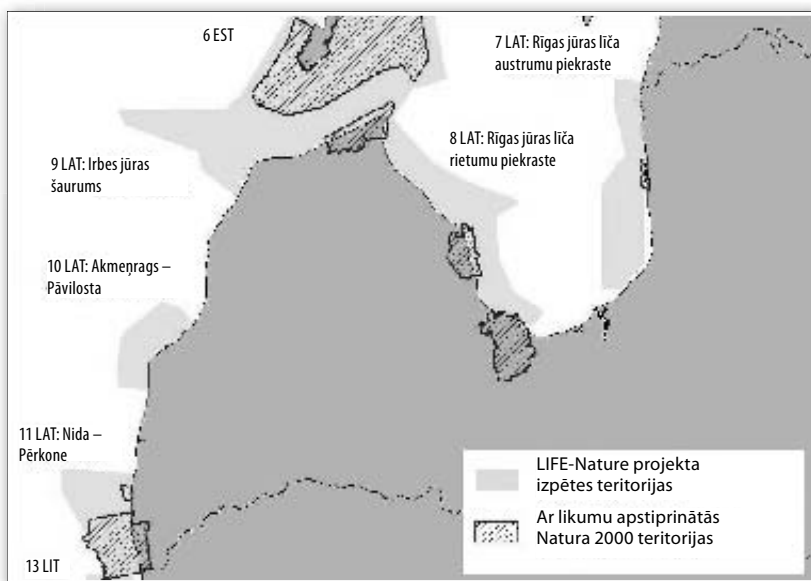
2005. gada 1. augustā Baltijas valstīs sāka ES „LIFE–Nature” programmas finansētu projektu „Jūras aizsargājamās teritorijas Baltijas jūras austrumu daļā”, ko turpināja līdz 2009. gada 31. jūlijam. Projektu vadīja biedrība Baltijas Vides forums sadarbībā ar 20 vietējiem un starptautiskajiem partneriem, tai skaitā arī jūras zinātniskajiem institūtiem.

Projekta galvenais mērķis bija bioloģiskās daudzveidības aizsardzība un saglabāšana Baltijas jūrā. Eiropas Savienības nozīmes aizsargājamo teritoriju tīkla „Natura 2000” izveidošana jūras teritorijā vērtējama kā svarīgākais instruments šā mērķa sasniegšanai.

Aizsargājamo teritoriju galīgās robežas tiks noteiktas, stingri balstoties uz projekta laikā iegūto zinātnisko informāciju par jūras biotopiem un sugām. Projekta ietvaros Latvijas piekrastē zinātniskā izpēti notiek piecās teritorijās:

Uzziņai

Saskaņā ar Eiropas Komisijas apkopotajiem datiem, ES valstīs „Natura 2000” teritorijas aizņem apmēram 87 miljonus hektāru jeb 18% no kopējās teritorijas. Latvijā sauszemes „Natura 2000” teritorijas veido 11,9% no valsts kopējās platības.



- 7 LAT: Rīgas jūras līča austrumu piekraste
- 8 LAT: Rīgas jūras līča rietumu piekraste
- 9 LAT: Irbes jūras šaurums
- 10 LAT: Akmeņrags – Pāvilosta
- 11 LAT: Nida – Pērkone

Uzsākta informācijas apkopošana dabas apsaimniekošanas plānu sagatavošanai trim projekta teritorijām: Rīgas jūras līča rietumu piekraste, Irbes jūras šaurums un Nida – Pērkone.

Baltijas Vides foruma darbības vispārīgais mērķis ir veicināt vides aizsardzību, attīstot sadarbību un dialogu starp dažādām institūcijām un interešu grupām, jo jūras biznesā ieinteresēto pušu saraksts nav mazs. Tas ietver valsts institūcijas un piekastes pašvaldības, sabiedriskās organizācijas, ostu administrācijas, vietējos tūrisma informācijas centrus, zvejniekus, jūras kravu pārvadātājus, zinātniekus un daudzus citus.

Uzziņai

No Latvijas upju kopējā ūdens daudzuma tikai 44% rodas Latvijas teritorijā. Vairāk nekā 55% ūdens, kas caur Latvijas teritoriju ietek Rīgas jūras līcī vai tieši Baltijas jūrā, veidojas aiz mūsu valsts robežām, un Latvija tikai nosacīti var ietekmēt tā kvalitātes aizsardzību, piesārņojuma kontroli, monitoringu, informācijas sniegšanu Latvijai un citām valstīm.

Baltijas Vides forums apzinās dažādu ieinteresēto pušu bažas, ka sakarā ar aizsardzības statusa noteikšanu vairākās jūras teritorijās varētu aizliegt vai būtiski