



JŪRNIEKS

NR. 4 (137) 2023



**Ventspils ostas
kapteinis AINĀRS
AUSTRUMS:**

“Digitālās tehnoloģijas ienāk Ventspils brīvostas pārvaldes iekšējā un ārējā komunikācijā, temps ir ļoti straujš, un attīstības projekti prasa būt lietas kursā par visiem pasaulē notiekošajiem procesiem.”

Latvija
joprojām
Parīzes
memoranda
baltajā
sarakstā

**“The Tall
Ships Races
2023” iekaro
Ziemeļjūru**

Klimata
pārmaiņas un
piesārņojums
ietekmē jūras
ekosistēmu

**IMO ģenerālsekretārs
K. Lims: “MARPOL ir pozitīvi
ietekmējusi jūras vidi.”**





LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste

67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Notikumi Latvijā. Jūlijs – augusts
- 6 Satiksmes ministrs apmeklē hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls"
Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā
- 7 Starptautiskā hidrogrāfijas diena
- 8 Spānijā notikusi neformāla vides ministru tikšanās
- 9 Baltijas jūrā notiek Krievijas karaflotes manevri
Kapteiņi tiek uz bibliokuģa klāja
- 10 "The Tall Ships Races 2023" iekaro Ziemeļjūru
- 11 Latvijas sportisti tiek pie vairākām godalgām Ziemeļvalstu burāšanas
čempionātā jauniešiem

JŪRAS VIDE – MARPOL 50

- 12 Klimata pārmaiņas skar ikvienu planētas iedzīvotāju
- 13 MARPOL ir pozitīvi ietekmējusi jūras vidi
- 14 Lai cīņa par okeānu nenodarītu vēl lielāku kaitējumu
- 15 Pasaules jūras diena 2023
- 16 Starptautiskajā jūrnieku dienā akcentē vides aizsardzības jautājumus
- 17 HELCOM vizīja – Baltijas jūra labā vides stāvoklī ar atjaunoties spējīgu
ekosistēmu
- 18 Aizsargājamie jūras ūdeņi. Kā uzlabot Baltijas jūras "veselību"?
- 20 Neredzamie piesārņotāji – spoku tīkli
- 22 Turpinās Arktikas piesārņošana
- 23 Arktikas reģiona 26 sadarbības gadi
- 25 Eiropas zinātnieki meklē veidu, kā pasaules jūrās savākt plastmasas
atkritumus
- 27 Jūras piesārņojums: ietekme uz jūras un cilvēka dzīvi

JŪRĀ UN KRASŅĀ

- 27 Kāds varētu būt jūrnieku darbs 2050. gadā?
- 28 Jūrnieku sagatavošana jaunu izaicinājumu priekšā
- 29 Kuģu krustmātēm – 30
- 30 Jūras transports 2040. gadā: kā nākotnes tehnoloģijas ietekmēs jūrniekus?
- 33 Izveidota "Baltic Branch of The Nautical Institute" filiāle
- 34 Vērienīgajā Rīgas līča regatē aicina iestāties par Baltijas jūras tīrību

OSTAS

- 35 Laipni gaidīti pēc padoma
- 40 Noslēgusies Kundziņsalas tilta pārbūve
Kohēzijas fonda finansējums palīdz atjaunot Ventspils ostas hidrobūves
Statistika
- 41 Rīgas brīvostai jauns valdes priekšsēdētājs
"Baltic Industrial Composites" veiksmīgi attīsta ražošanu un eksportu
- 42 Rīgas ostu apmeklē luksusa klases kruīza kuģis –
burinieks "Sea Cloud Spirit"

BRĪVBRĪDIS/ VĒSTURE

- 42 Labākā kamera ir tā, kas tev līdzī!
- 44 Par Daugavas plostniekiem un viņu amatu



Žurnāls "Jūrnies". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

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

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

Ilustrācijām izmantoti Rīgas brīvostas pārvaldes (1.vāka ilustrācija), Sarmas Kočānes, Raivja Struncēna, Anitas Freibergas, Valsts prezidenta kancelejas, Aizsardzības

ministrijas, Latvijas Jūras spēku, Latvijas Jūras administrācijas, Satiksmes ministrijas, Rīgas brīvostas, Ventspils brīvostas, "Mana jūra", "Neste Latvija", RTU LJA, Limbažu novada un Carnikavas novada Kultūras pārvaldes, EP preses dienesta, Latvijas Zēģelētāju savienības, WVV, IPCC "The Tall Ships Races", "The Ocean Projects", "Safety4Sea", "Associated Press", ETA, AFLAS, ICS, ICC, MSC, IMO publicitātes foto, "Reuters", AFP, EPA, flickr foto, Snapc, foto. Foto no Krista Jakovļeva personīgā foto arhīva, "Zudusi Latvija" arhīva foto.

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

Publikācijās paustais viedoklis ne vienmēr atspoguļo redakcijas viedokli.

Izglītība ir vienīgais pareizais ceļš uz veiksmīgu karjeru

Stājoties amatā un nododot svinīgo zvērestu Saeimā, savā uzrunā prezidents Edgars Rinkēvičs, uzrunājot jauniešus, cita starpā teica: "No šīs tribīnes esmu aicinājis jūs nebaidīties sapņot un dažkārt lauzt "stikla griestus". Jūsu šīs dienas sapņi ir Latvijas nākotne. Daudziem no jums turpmāko dzīves ceļu un pamatu ir likuši vecāki un vecvecāki. Latvija ir viņu mājas. Pateicoties viņu atbalstam, jūs esat tie, kuri turpmāk veidos mūsu valsti."

Vecāki un vecvecāki ir likuši pamatus Latvijas valsts attīstībai, bet jaunie cilvēki ir Latvijas nākotne. RTU LJA jūrskolas izlaidumā jūlija sākumā izglītības un darba diplomus saņēma 64 jaunie speciālisti – 40 kuģu vadītāji un 24 kuģu mehāniķi. Jūrskolas direktors Arnis Bankovičs un pasniedzēji bija lepnī, jo jūrskola sen nebija piedzīvojusi tik kuplu absolventu skaitu. Tie bija jaunieši, kuri ieguvuši jūras pieredzi un piedzīvojuši attālinātu mācību procesu kovidā laikā. Tie bija jaunie speciālisti, kuri, neskatoties uz visām problēmām, nebija padevušies grūtību priekšā. Sava izlaiduma dienā lielākā daļa no viņiem bija apņēmības pilni turpināt studijas akadēmijā, jo lieliski apzinās, ka izglītība ir vienīgais pareizais ceļš uz veiksmīgu karjeru.

Kad jautāju, kā veicies ar studentu uzņemšanu RTU LJA 2023./2024. mācību gadam, atbilde nebija visai iepriecinoša. Lai gan uzņemšana akadēmijā beidzās 29. jūlijā, tā tika pagarināta vēl uz mēnesi, jo pirmajā piegājienā nebija izdevies nokomplektēt vajadzīgo studentu skaitu. Par kuģu elektromehāniķiem arī šajā mācību gadā, tāpat kā iepriekšējā, neviens nevēlējās mācīties, tāpēc šī programma netiek atvērta, kuģu mehāniķi satilps vienā grupā, ar kuģu vadītājiem ir nedaudz labāk, jo izdevies nokomplektēt divas grupas, bet kopējais studentu skaits diemžēl līdz pirmajam simtam nav ticis. Arī RTU Liepājas

Jūrniecebas koledžā uzņemšana tika pagarināta līdz 31. augustam, jo visas studiju vietas nebija piepildītas.

Ar uzņemšanas rezultātiem apmierināts var būt RTU LJA jūrskolas direktors Arnis Bankovičs, jo pilnībā ir aizpildītas 90 kuģu vadītājiem un 55 kuģu mehāniķiem atvēlētās budžeta vietas, un, kā teica jūrskolas direktors, aiz strīpas vēl palikuši gribētāji tā sauktajā gaidītāju sarakstā.

Eksperti apgalvo, ka pasaules tirdzniecības flotē kuģu vidējais vecums, uz kuriem strādā mūsdienu jūrniece, ir 21 gads, un tas nozīmē, ka šodienas tirdzniecības flotes kuģi tika būvēti pirms *Facebook*, *Twitter* un *YouTube* ēras sākuma, pirms *iPhone* pastāvēšanas un platjoslas interneta ieviešanas. Starptautiskajā jūrniecebā par atskaites punktu jau tagad tiek ņemts 2050. gads, kad jābūt sasniegtiem daudziem standartiem, kas pašlaik šķiet esam aiz kalniem, tomēr vērts atcerēties, cik nežēlīgi ātri skrien laiks. Neatkarību atguvušajā Latvijā esam nodzīvojuši jau vairāk nekā 30 gadus, un nereti sev jautājam, pa kuru laiku šie gadi aizskrējuši? Mūsdienu pasaule ir mainīga, tāpēc šodien neviens īsti nevar zināt, kādi kuģi pasaules jūrās kuģos pēc divdesmit un trīsdesmit gadiem un kādi speciālisti būs vajadzīgi, lai šos kuģus savaldītu.

Prezidents aicināja jaunos cilvēkus nebaidīties lauzt "stikla griestus". Laba izglītība ir spēcīgs ierocis, lai to paveiktu, bet jāsaprot, ka viedās tehnoloģijas arvien vairāk ienāks jūrniecebā un ietekmēs darbu jūrā un jūrnieceku ikdienu, tāpēc visiem, kas šogad sāk mācības un studijas jūrniecebas mācību iestādēs, visiem, kam šis ir otrais, trešais vai pēdējais mācību gads, "Jūrnieceks" vēl izturību, neatlaidību, spītu un arī veiksmi! Lai jums visiem sepiņas pēdas zem ķīļa!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore

Notikumi Latvijā.

Jūlijs – augusts

Risina jautājumu par Ukrainas graudu transportēšanu caur Latvijas ostām

31. jūlijā notika satiksmes ministra Jāņa Vitenberga tikšanās ar Ukrainas vēstnieku Latvijā Anatoliju Kucevolu, lai pārrunātu saspringto situāciju Ukrainas graudu eksporta jomā, īpaši pēc Krievijas izstāšanās no graudu vienošanās ar Ukrainu.

“Latvijā ir brīvas ostu jaudas, un mūsu uzņēmēji ir gatavi apkalpot Ukrainas kravas. Jau tagad nelieli apjomi tiek transportēti caur Latvijas ostām, bet diemžēl pagaidām graudi tiek pievesti tikai ar autotransportu, tāpēc šajos apstākļos Eiropas līmenī ir jārod risinājumi dzelzceļa infrastruktūras kapacitātes nodrošināšanai Polijā un Lietuvā, kā arī maksimāli jānovērš birokrātiskās barjeras pārvadājumu efektīvākai organizēšanai Latvijas virzienā,” uzskata J. Vitenbergs.

Neitralizēta Pirmā pasaules kara enkurmīna un Otrā pasaules kara aviācijas bumba

Liepājā, padziļinot Karostas kanālu, tika atrasta Otrā pasaules kara aviācijas bumba, kas saturēja 300 kg sprāgstvielas. To jūrā neitralizēja Mīnu kuģu eskadras Ūdenslīdēju komanda.



Otrā pasaules kara aviācijas bumba.

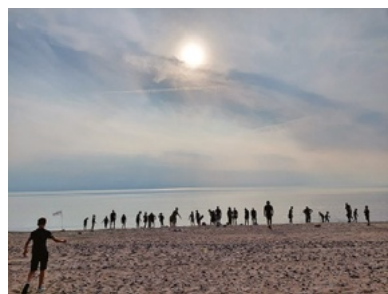


Pirmā pasaules kara enkurmīna.

Tāpat Jūras spēku Ūdenslīdēju komanda atbalstīja 54. kaujas atbalsta bataljonu Pirmā pasaules kara enkurmīnas neitralizēšanā, kura tika atrasta Daugavā pie Jēkabpils. Operācijas laikā tika neitralizēti aptuveni 40 kilogrami sprāgstvielas, bet mīnas korpuss tika nogādāts Jūras spēku bāzes teritorijā.

“Jūras vilcēni” apgūst jaunas prasmes

No 19. līdz 21. jūnijam Jūras spēki sadarbibā ar Liepājas 14. skautu un gaidu vienību organizēja pirmo bērnu un jauniešu āra dzīves nometni “Jūras vilcēni”. Nometnē kopumā piedalījās 42 jaunieši vecumā no 7 līdz 14 gadiem. Pasākuma mērķis bija pieredzējušu instruktoru un virsnieku vadībā dot jauniešiem iespēju kvalitatīvi pavadīt laiku, veidojot



komandas garu, spēlējot spēles, apgūstot jaunas prasmes, kā arī sniegt jauniešiem ieskatu skautu kustībā, lai viņi labāk izprastu vērtības, tradīcijas un likumus, tādējādi veicinot viņu interesi par Jūras skautu kustību un izpratni par jūrniecības nozari.

Spriež par sadarbību starp valsts institūcijām, Rīgas pilsētu un Pierīgas pašvaldībām

5. jūlijā vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Māris Sprindžuks tikās ar Rīgas brīvostas pārvaldnieku Ansi Zeltiņu, lai diskutētu par Rīgas brīvostas potenciālu un iespējamo sadarbību telpiskās plānošanas un transporta tīklu jomā starp Rīgu un Rīgas metropoles reģionu. Ministrs uzsvēra, ka sadarbība starp valsts institūcijām, Rīgas pilsētu un Pierīgas pašvaldībām ir galvenais priekšnoteikums brīvostas potenciāla izmantošanai, investīciju piesaistei un jaunu darbavietu izveidei. Pēc tikšanās ar Ansi Zeltiņu



Māris Sprindžuks (pa labi) un Ansis Zeltiņš.

ministrs ir apņēmības pilns organizēt tikšanos starp valdības un Pierīgas pašvaldību pārstāvjiem.

Carnikavā sākusies jaunā nēģu zvejas sezona

1. augustā Carnikavā sākās jaunā nēģu zvejas sezona, kas turpināsies līdz nākamā gada 1. februārim.



Par godu nēģim 19. augustā jau 13. reizi tika svinēti Carnikavas Nēģu svētki, kuros neizpalika tradicionālā nēģu zupa.

Liepājas reģionālajā televīzijā raidījums "Liepājas ostas hronika"

Lai apietu agresorvalsti Krieviju, Centrālāzijas uzņēmēji veido jaunus kravas tranzīta koridorus, un zināms, ka ieguvums no tā būtu arī Latvijas ostām.

Bez kravas kuģiem Liepājas osta šovasar uzņēma arī peldošu laboratoriju – Somijas zinātnieku kuģi "Aranda". Liepājas osta šosezon uzņem pirmo kruīza kuģi, vēsturiskajā

zemūdeņu angārā notiek pirmizrāde filmai par Karostas kanālu un bijušās "Liepājas metalurga" teritorijas pārvēršanai par industriālo parku būs nepieciešami aptuveni 39 miljoni eiro.

Tās tikai dažas no aktualitātēm, par ko regulāri ziņo Liepājas TV raidījumā "Liepājas ostas hronika". Liepāja ir un paliek ostas pilsēta!

Latvija iesaistās starptautiskajā kampaņā par tīru Baltijas jūru

25 pilsētas un to iedzīvotāji no astoņām valstīm – Somijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas, Polijas, Zviedrijas, Dānijas un Vācijas, kas atrodas apkārt Baltijas jūrai, apstiprinājuši savu iesaisti organizācijas "Let's do it World" šā gada iniciatīvā "Save Our Sea" ("Glābsim mūsu jūru") jeb "SOS". Kampaņa notiks no šā gada 31. augusta līdz 16. septembrim – Pasaules talkai jeb "World Cleanup Day", un šo divu nedēļu laikā astoņās Baltijas jūras valstīs notiks izpratnes veidošanas un piekastes sakopšanas akcijas. No Latvijas dalību piešķirušas sešas pašvaldības – Rīga, Jūrmala, Liepāja, Ventspils, Ādažu novads, Talsu novads un Valmieras novads. Lai gan Valmieras novads neatrodas tieši pie jūras, pašvaldības pārstāvji uzskata, ka, dzīvojot Gaujas krastos, ir jādoma arī par Baltijas jūras tīrību.

"Save Our Sea" ir 2023. gada Eiropas Zaijās galvaspilsētas Tallinas, Helsinku un "Let's do it World" kopīgs projekts, kura mērķis ir pievērst uzmanību Baltijas jūras vides problēmām un dot iespēju tās krastos dzīvojošajiem rīkoties pašiem un sakopt Baltijas piejūras zonas, pludmales un kāpas.

UZZIŅAI

Jau otro gadu pēc kārtas Pasaules talkas jeb "World Cleanup Day" organizatori "Let's do it World" rīko kampaņu, kas orientēta uz Baltijas jūras piekastes sakopšanu. Ja pērn organizētajā kampaņā iesaistījās tikai trīs Baltijas valstis, tad šogad pasākums ir daudz plašāks un iekļauj teju visas Baltijas jūras reģiona valstis.



Lielās talkas vadītāja Vita Jaunzeme sola kampaņā aktualizēt jautājumu par mikroplastmasas piesārņojumu, kas sevī ietver arī izsmēķus un citus sīkus plastmasas atkritumus, tostarp izlietotās elektroniskās cigaretes. "Šim kopīgajam mērķim veltīts arī šā gada Pasaules talkas sauklis "Tīra vai netīra vide sākas mūsu galvās!", jo tikai no mūsu zināšanām, izpratnes un rīcības atkarīgs, vai piesārņojums arvien turpinās pieaugt, vai arī ikviens no mums darīs visu iespējamo, lai to samazinātu," uzsver Vita Jaunzeme. "Baltijas jūra un mūsu meži ir Latvijas galvenā vērtība – gan mūsu resurss, gan skaistuma un labsajūtas avots. Ir ļoti svarīgi, lai mēs ieguldītu savus personīgos resursus – līdzekļus un darbu – mūsu vērtību saglabāšanā un sakopšanā. Tāpēc man prieks, ka jau otro gadu pēc kārtas varam piedalīties kampaņā, kuras mērķis ir sakopt Baltijas jūru un tās piekrasti. Lielā talka ir organizācijas "Let's do it World" pārstāve Latvijā, un, gatavojoties Pasaules talkai, šī ir lieliska iespēja pievērst uzmanību Baltijas jūras tīrības problēmām."

Akcijā "Mana jūra" noiet 500 kilometru garo Latvijas jūras robežu

Lai pievērstu sabiedrības uzmanību atkritumu piesārņojumam Baltijas jūras pludmalēs, tradicionāli tika dots starts nu jau ikgadējai akcijai "Mana jūra". Tās laikā aktīvisti kājām izstaigāja visu Latvijas piekrasti, lasīja un skaitīja atkritumus, lai saprastu, kuras ir tīrākās un, tieši pretēji, piesārņotākās pludmales Latvijā. Līdzšinējie dati gan nav bijuši iepriecinoši – Baltijas jūras liedags kļūst tikai netīrāks.

Ekspedīcija "Mana jūra" sākās pašos piekastes ziemeļos – pie Ainažu mola, un mēneša laikā akcijas dalībnieki ar kājām nogāja visu 500 kilometru garo Latvijas jūras robežu.

►►► 4. lpp.



►►► 3. lpp.

Akcija gan nav vienkārši pārgājiens gar jūru. Tās laikā brīvprātīgie lasa atkritumus un veic to uzskaiti, lai saprastu, kādi gruži piekrastē atrodami visbiežāk un kur tie ir sastopami lielākajā apjomā. Lai arī kampaņa notiek jau divpadsmito gadu, vides aktivisti secina, ka piesārņojums mūsu pludmalēs aizvien ir liela problēma.

"Diemžēl mēs esam nevis par kādu procentu prom no Eiropas mērķa, esam par kārtu prom. Labs vides stāvoklis skaitās, ja ir 20 atkritumu vienību uz 100 metriem, mums ir vairāk nekā 200. Acīmredzot tas patērīgš pieaug tā, ka vidējā situācija pēdējos piecos gados ir pasliktinājusies vēl par 20%," saka kampaņas "Mana jūra" vadītājs Jānis Ulme.

Šogad komanda ir sākusi jaunu datu uzskaites un apkopošanas sistēmu, ar kuru būs iespējams daudz precīzāk identificēt atkritumus, piemēram, plastmasas piesārņojumu un vienreizlietojamās preces, smēķēšanas atkritumus, kā arī jaunus atkritumu veidus. Iepriekšējos gadus, apkopojot datus par piekrastes atkritumu noslodzi, tika identificēti



80 dažādi atkritumu veidi, tagad iespējams identificēt vairāk nekā 180 veidu.

"Esam gandarīti, ka vieni no pirmajiem Baltijas jūras krastos esam pārgājuši uz jauno JPA monitoringu datu uzskaites metodoloģiju, kas ļauj daudz precīzāk atpazīt piekrastes atkritumu veidus un meklēt to cēloņus un risinājumus. Prieks, ka par spīti mainīgajiem apstākļiem un grūtībām ekspedīcijai pievienojas arvien jauni dalībnieki un pēc pieredzētā kļūst par mūsu vēstnešiem, tālāk nododot ziņu par pludmales piesārņojuma patieso situāciju," saka Jānis Ulme. "Arī šogad apstiprinājās iepriekšējo gadu secinājumi, ka pludmalēs visbiežāk atrastie atkritumi gadu no gada ir vieni un tie paši. Tie ir mazāki vai lielāki plastmasas gabaliņi, šādi vai citādi celofāna maisiņi, kā arī izsmēķi. Akcijas organizatori pat ironizē, ka mūsu piekraste ir lielākais pelnutrauks Latvijā. Tā ir liela problēma, un arī šogad redzam, ka tā ir it kā tik vienkārša, bet skaitliski lielākā problēma, jo izsmēķis nav ne



Kopš 2012. gada kampaņas "Mana jūra" ietvaros vasaras Zaļās ekspedīcijas komanda mēneša laikā mēro Latvijas piekrasti, kas ir aptuveni 500 kilometru garš ceļš, katru dienu ejot ar kājām 10 līdz 25 kilometrus garus posmus. Ik dienu tiek veikts jūru piesārņojošo atkritumu monitorings, lai apzinātu reālo piesārņojuma situāciju, veidojot pamatu praktiskai rīcībai un risinājumu meklēšanai ilgtspējīgai piekrastes apsaimniekošanai.

kartons, ne papīrs. Tas ir plastmasas izstrādājums, kas turklāt sadalās tūkstošos mikroplastmasas šķiedru daļiņu. Plus vēl atdod augsnei un ūdenim visas tās ķīmiskās vielas."

Pirmajā ekspedīcijas posmā Ainaži – Kuiviži devās aptuveni 20 brīvprātīgo, starp kuriem bija gan tādi, kam tā bija pirmā šāda pieredze, gan tādi, kuriem aiz muguras jau vairāki īsāki vai garāki "Mana jūra" pārgājieni, un visi uzsver, ka šeit viņi ir tāpēc, ka rūp, lai Baltijas jūra būtu tīra. "Ir jātur tā vide tīra, mēs te dzīvojam, te aug mūsu bērni, dzīvas radības, un tas ir svarīgi – tā vide, ko veidojam sev apkārt. Mūsu mērķis ir ne tikai izkustēties dabā, bet arī apskatīties, kas te visapkārt ir un kā varam uzlabot vidi, kurā dzīvojam," saka Laima, viena no brīvprātīgajām.

"Diemžēl cilvēki labāki nekļūst, atkritumu daudzums nesamazinās. Cilvēki nedomā. Būtu labi, ja vairāk cilvēku nāktu un piedalītos. Šeit ir bērni, kuri piedalās gājienos pie jūras, viņi nekad tā nedarīs, nekad nemetīs atkritumus zemē," piebilst Ina.

Jūras spēki turpina dalību NATO 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā

Divus mēnešus Mīnu kuģu eskadras ūdenslīdzīdži atrodas grupas



sastāvā, stiprinot tās spējas un iegūstot pieredzi, kas uzlabo vienību savietojamību.

"Viesīte" un "Astra" sniedz atbalstu NATO samita laikā

Štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaitis", patruļkuģis P-07 "Viesīte" un krasta apsardzes kuģis KA-14 "Astra" sniedza nepieciešamo atbalstu NATO samita laikā. "Virsaitis" NATO 1. pastāvīgās jūras spēku grupas SNMG1 sastāvā atbalstīja



un nodrošināja kopējas jūras bildes uzturēšanu un patrulēšanu Baltijas jūrā.

12. jūlijā "Virsaiti" apmeklēja SNMG1 komandieris Vācijas Jūras spēku kontradmirālis Torstens Marks, lai iepazītos ar Latvijas Jūras spēku Mīnu kuģu eskadras veicamajiem ikdienas uzdevumiem jūrā, kā arī ar kuģa kaujas spējām.

Valsts prezidents sveic Kara flotes 104. gadadienā

13. augustā Kara flotes 104. gadadienā Valsts prezidents Edgars Rinkēvičs apmeklēja Jūras spēku bāzi



Liepājā. Vizītes laikā štāba priekšnieks komandkapteinis Kaspars Miežītis iepazīstināja Valsts prezidentu ar vispārējo situāciju Jūras spēkos, informēja par vidējiem un ilgtermiņa plāniem, kā arī esošo un jauno projektu attīstību.

Jūras svētkos piemin, izzina un priecājas

Jūras svētki vienmēr notiek jūlija otrajā sestdienā, kad tiek godināta jūra, cilvēki un tradīcijas. Daudzviet piekrastē šie svētki vēl aizvien tiek dēvēti par Zvejnieku svētkiem. Oficiāli Jūras svētki Latvijā tiek svinēti kopš 1936. gada, pirmo reizi atjaunotajā Latvijā tie tika atzīmēti 1992. gadā Rīgā, bet tikai 2007. gadā Latvijas Jūrniecības savienībai izdevās panākt, lai Jūras svētkus kā svinamu dienu ieraksta kalendārā – jūlija otrajā sestdienā. Arī šogad 8. jūlijā Jūras svētkus ar plašu vērienu un daudzveidīgām programmām svinēja visā piekrastē no Salacgrīvas līdz pat Nīdai pie pašas Lietuvas robežas.

Liepājā un Ventspilī svētki tradicionāli sākās ar svinīgu piemiņas brīdi

bojā gājušajiem jūrnikiem un zvejniekiem, bet tad jau turpinājās ar muzikālām programmām, sacensībām, dejām un bagātīgas zivju produkcijas baudīšanu.

Turpinot iepriekšējā gadā aizsāktu tradīciju, un par to rūpējās Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, jau piektdienas pēcpusdienā pie Jahtu ostas notika airēšanas sacensības, kam sekoja kuģu un laivu parāde. Savukārt pludmalē, veicinot izpratni par Baltijas jūras piekrastes bioloģisko daudzveidību, notika jūras izzīņas aktivitātes kopā ar Latvijas Hidroekoloģijas institūta zinātnieku.

Latvijas Jūrniecības savienība savus biedrus, draugus un līdzgaitniekus tradicionāli aicināja kopīgā izbraukumā ar kuģi "Vēcrīga", kur pulcējās dažādu paaudžu jūrniecības ļaudis, lai omulīgā gaisotnē svinētu Jūras svētkus.

Jūrmalcimā pie pludmales būvē transporta nobrauktuvi

"Transporta nobrauktuves izveide Jūrmalcimā, Dienvidkurzemes novadā, zivsaimniecības tradīciju saglabāšanai un drošības veicināšanai piekrastē" ir projekts, kas tapis, pateicoties vietējai rīcības grupai "Liepājas rajona partnerība".

Projekta laikā tiks uzbūvēta transporta nobrauktuve uz Jūrmalcima pludmali operatīvajam transportam, zvejniekiem un to tehnikai, tādējādi nodrošinot operatīvo dienestu ātru un netraucētu piekļuvi pludmales zonai nelaimes gadījumos un veicot preventīvos darbus, tāpat pludmales apmeklētājiem pēc nobrauktuves izveides būs ērtāka nokļūšana piekrastē.■



Satiksmes ministrs apmeklē hidrogrāfijas kuģi “Kristiāns Dāls”

28. jūnijā satiksmes ministrs Jānis Vitenbergs apmeklēja Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģi “Kristiāns Dāls”. Uz kuģa ministrs tika iepazīstināts ar hidrogrāfisko mērījumu veikšanas procesu un kuģa apkalpes un hidrogrāfu darba apstākļiem.

Kuģis “Kristiāns Dāls” būvēts 2001. gadā Somijā pēc JA hidrogrāfu izstrādāta projekta. Tas ir pirmais Latvijas brīvvalsts laikā uzbūvētais kuģis, kas paredzēts speciāli hidrogrāfijas vajadzībām. ■



Latvija saglabā vietu Parīzes memoranda *baltajā* sarakstā

Latvija saglabājusi vietu Parīzes memoranda (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli, PMoU) *baltajā* sarakstā, liecina PMoU komitejas publicētajā informācija par 2022. gada kuģu inspekciju rezultātiem un kuģu karoga valstu izkārtojumu *baltajā*, *pelēkajā* un *melnajā* sarakstā 2023. gada 1. jūlijā.

Baltajā sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, *pelēkajā* – vidēja un *melnajā* – augsta riska kuģu valstis. Pēc 2023. gada 1. jūlija datiem, šajos sarakstos iekļautas 66 valstis. Tas, kādā sarakstā un kurā vietā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas gadījumu skaita. Šogad PMoU *baltajā* sarakstā ir 39, *pelēkajā* 18 un *melnajā* deviņas valstis.

Latvija ir 37. vietā *baltajā* sarakstā, tāpat kā 2022. gadā. No 2020. līdz 2022. gadam Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās veiktas 120 inspekcijas.

Igaunija pagājušajā gadā ieņēma 40. vietu *baltajā* sarakstā, šogad pakāpusies uz 35. vietu, savukārt Lietuva no 24. vietas pacēlusies uz 22. Pirmās trīs vietas šogad ieņem Dānija, Itālija un Grieķija, pagājušajā gadā saraksta augšgalā bija Dānija, Nīderlande un Norvēģija.

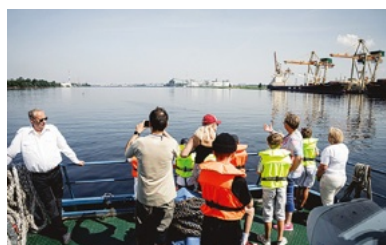
Parīzes memorands tika izveidots 1982. gadā ar mērķi nodrošināt vienotu pieeju ostas valsts kontroles jautājumiem. PMoU misija ir garantēt kuģošanas un jūrnieku drošību reģionā. Latvija ir Parīzes memoranda dalībvalsts kopš 2005. gada. ■





Starptautiskā hidrogrāfijas diena

21. jūnijā tika atzīmēta Starptautiskā hidrogrāfijas diena. Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi tradicionāli savus svētkus svinēja kopā ar bērniem no Latvijas Audžuģimeņu biedrības, uzņemot bērnus uz hidrogrāfijas kuģa "Kristiāns Dāls", lai dotos kopīgā izbraukumā.



Lēmumu par Hidrogrāfijas dienas oficiālu noteikšanu 2005. gada nogalē pieņēma Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija (IHO), pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pasaules hidrogrāfi savus svētkus svinēja pirmo reizi. Dažādās

valstīs hidrogrāfi svētkus atzīmē atšķirīgi, sākot ar zinātnisko konferenci un beidzot ar sporta spēļu rīkošanu, taču Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfi, aizsākot tradīciju, izvēlējās iepazīstināt audžubērnus ar savu profesiju, tā sagādājot svētkus ne tikai sev, bet arī citiem.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golveire neslēpj, ka bērni, kuri kaut reiz piedalījušies pasākumā uz kuģa "Kristiāns Dāls", par piedzīvoto stāsta ar lielu sajūsmu un aizrautību, un tieši tādēļ gribētāju doties šajā neaizmirstamajā piedzīvojumā nekad netrūkst.■

Pirmajā pusgadā pārbaudīts 181 ārvalstu kuģis

Pirmajā pusgadā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas inspektori veikuši 181 ostas valsts kontroles inspekcijas Latvijas ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem.

Pirmajā ceturksnī Latvijas karoga kuģiem veiktas 142 inspekcijas. Pārbaudīts 41 atpūtas kuģis, kā arī veiktas 179 inspekcijas jūras zvejas laivām.

Trīs mēnešos notikušas 30 kuģu remonta un drošības aprīkojuma apkopes uzņēmumu pārbaudes, veikti 14 ISM auditi un 14 ISPS auditi.■

Pirmajā pusgadā JA hidrogrāfi veikuši mērījumus 327 kvadrātkilometru platībā

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta speciālisti, strādājot gan ar hidrogrāfijas kuģi "Kristiāns Dāls", gan ar kuteriem "Sonārs" un "Blesser", pirmajā pusgadā veikuši mērījumus 327 kvadrātkilometru platībā.

2022. gadā visas mērījumu sezonas laikā tika veikti mērījumi 559 kvadrātkilometru platībā, bet 2021. gadā – 336 kvadrātkilometru platībā. Hidrogrāfu darbu būtiski ietekmē laika apstākļi, galvenokārt spēcīgs vējš, kas traucē mērījumu veikšanu.

Hidrogrāfi veic mērījumus gan HELCOM projekta ietvaros, gan iepriekš ar daudzstaru eholoti nemērītos rajonos, gan arī mērījumus ostu un ostu pieeju karšu atjaunošanai.■

Spānijā notikusi neformāla vides ministru tikšanās

No 9. līdz 12. jūlijam Spānijā norisinājās Eiropas Savienības vides ministru neformāla sanāksme, kurā ministri diskutēja par izaicinājumiem bioloģiskās daudzveidības pārvaldībā, risinājumiem jūras piesārņojuma mazināšanai, kā arī par līdzsvarotu atjaunojamo energoresursu izmantošanas attīstību. Latvijas delegāciju sanāksmē vadīja vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs Māris Sprindžuks.

Tāpat ministri pārrunāja tā saukto NEXUS pieeju, kas uzsver ūdens, enerģijas un pārtikas drošību un ekosistēmu – ūdens, augsnes un zemes – savstarpējo atkarību, kas ir šīs drošības pamatā. NEXUS pieeja nosaka savstarpēji izdevīgus risinājumus, kuru pamatā ir izpratne par ūdens, enerģētikas un lauksaimniecības politikas sinerģiju, saglabājot ekosistēmu integritāti un ilgtspēju.

“Ir būtiski vienoties par integrētu pieeju politikas veidošanai, ņemot vērā dažādu nozaru un vides savstarpējo saistību, jo tikai tā mēs varam sasniegt ilgtspējīgu attīstību un augstāku efektivitāti. Lai mazākās ES dalībvalstis veiksmīgi un pilnvērtīgi spētu īstenot NEXUS pieeju, ir ļoti svarīgi nodrošināt tehnisko un finansiālo atbalstu, veicināt zināšanu apmaiņu un prasmju attīstīšanu, kā arī stiprināt sadarbību starp dažādām nozarēm,” ir pārliecināts Māris Sprindžuks.

Viens no diskusiju tematiem bija risinājumu meklēšana jūras piesārņojuma mazināšanai. Kopš 2022. gada 1. jūlija Latvija pilda prezidējošās valsts pienākumus HELCOM, un Latvijas



prezidentūras prioritāte ir Baltijas jūras rīcības plāna īstenošana, kas ietver aktivitātes jūras piesārņojuma samazināšanai un novēršanai. Ministrs Latvijas vārdā pāuda atbalstu darbam pie jauna starptautiska juridiski saistoša instrumenta plastmasas piesārņojuma ierobežošanai, tostarp jūras vidē, uzsverot, ka Latvija ir gatava sadarbībai, kas veicinātu efektīvus risinājumus arvien aktuālākajai plastmasas piesārņojuma problēmai. Latvija aktīvi piedalās starpvaldību sarunās un atbalsta ES tās vadošajā lomā plastmasas piesārņojuma apkarošanā globāli.

“Lai ilgtermiņā samazinātu plastmasas piesārņojumu, ir svarīgi ierobežot un kontrolēt noteiktus plastmasas veidus, jo īpaši nepārstrādājamās plastmasas. Ar mērķi rast labākos

risinājumus attiecībā uz nepārstrādājamu vai neapstrādātu plastmasas iepakojumu, izstrādāts pētījums “Par Latvijas tirgū laistā plastmasas iepakojuma sastāvu un daudzumu”, vienlaikus plānojot grozījumus likumdošanā, piemērojot dabas resursu nodokli atsevišķām plastmasas un kompozītplastmasas produktu grupām,” pāuda ministrs.

Vienlīdz svarīgs jautājums vides ministru sanāksmes darba kārtībā bija atjaunojamo enerģijas avotu izmantošana un līdzsvara ieviešana, ņemot vērā teritoriālo pārvaldību un bioloģiskās daudzveidības aizsardzību un saglabāšanu.

Latvijai ir būtiski nodrošināt enerģētisko neatkarību un pakāpeniski atteikties no fosilajiem energoresursiem, kuru lielākā daļa līdz šim nākusi no Krievijas. Tāpēc mums ir jāpaliek atjaunojamās enerģijas ražošanai, tostarp vēja un saules enerģijas, integrējot politikas plānošanu un teritoriālo plānošanu, kas balstīta uz ekosistēmu pakalpojumu pieeju, tā veicinot saskaņotību starp atjaunojamās enerģijas un vides politiku. ■

Pasaules Jūras universitātei jauns prezidents

28. jūnijā Dr. Kleopatra Doumbija-Henrija noslēdza savus ievērojamus astoņus gadus Pasaules Jūras universitātes (WMU) prezidentes amata. Par jauno WMU prezidentu kļuvis profesors Maximo Q. Mejia Jr. “Pēc astoņu gadu izcilas kalpošanas Dr. Kleopatra Doumbija-Henrija atstāj izcilu mantojumu. Mēs esam pateicīgi par viņas kalpošanu, aizrautību un centību, pacelot universitāti vēl lielākos augstumos. Es ar nepacietību gaidu sadarbību ar saviem kolēģiem, lai turpinātu šos sasniegumus, atbalstot ilgtspējīgas jūrniecības nozares izveidi un gaišāku

nākotni cilvēcei, mūsu okeāniem un mūsu planētai.”

IMO ģenerālsekretārs un WMU kanclers K. Lims izteica vislielāko atzinību par Dr. Kleopatras Doumbijas-Henrijas nenogurstošu darbu, ieguldījumu un uzticību universitātei. “Esmu ārkārtīgi lepna par to, ko esam paveikuši kopā. Man ir bijis gods vadīt tik mērķtiecīgu komandu, un esmu dziļi pateicīga par kolēģu atbalstu pēdējo astoņu gadu laikā. Tas ir bijis milzīgs gods, privilēģija virzīt uz priekšu WMU, nodrošināt izcilu izglītību un pētniecību,



domājot par ilgtspējīgu jūras un okeāna nākotni,” sacīja Dr. Kleopatra Doumbija-Henrija. ■

Baltijas jūrā notiek Krievijas karaflotes manevri

2. augustā Baltijas jūrā sākās Krievijas jūras spēku mācības "Okeāna

vairogs – 2023" jūras spēku virspavēlnieka admirāļa Nikolaja Jevmenova vadībā,

kuros piedalījās 30 karakuģi un kuteri, 20 apgādes kuģi, 30 Krievijas Jūras kara aviācijas un Gaisa un kosmosa spēku lidaparāti un aptuveni 6000 karavīru.

"Mācību laikā tika pārbaudīta Jūras spēku gatavība aizstāvēt Krievijas Federācijas nacionālās intereses operatīvi svarīgā rajonā un dažādu līmeņu štābu darba saskaņotība spēku vadīšanā," norādīja Krievijas Aizsardzības ministrija. "Kopumā veikti vairāk nekā 200 kaujas vingrinājumu, tostarp ar ieroču praktisku izmantošanu."



Kapteiņi tiekas uz bibliokuģa klāja

Jūras svētku rītā Salacgrīvas bibliotēka pulcēja mūsdienu tālbraucēju kapteiņus sarunai "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs" uzvelk buras!". Emocionālo tikšanās reizi, uz kuru jūras vīri tika aicināti kopā ar savām kundzēm, atklāja Limbažu novada Kultūras pārvaldes vadītāja Evija Keisele. Būdamā tālbraucēja kapteiņa sieva, viņa dalījās savās sajūtās par laiku, kad vīrs Kaspars vago plašos pasaules jūru un okeānu ūdeņus, kā ar dēliem dodas piekrastes zvejā, kā zēnos ieaudzina cieņu un mīlestību pret jūru, kas mums, piekrastniekiem, allaž bijusi maizes devēja.

"Lielurgās" vienmēr bijis stiprs zvejnieku gars, un Evija un Kaspars Keiseļi kopā ar dēliem Mārtiņu, Oskaru un Emīlu ir vistiesīgākais apliecinājums atziņai, ka latviešos cauri gadu lokiem arvien spēcīgāk sevi piesaka dzīvotspējīgais jūras gēns.

Sirsnīgus sveicienus Jūras svētkos vēlēja tikšanās īpašais viesis – ilggadējais Rīgas ostas kapteinis, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas valdes loceklis Artūrs Brokovskis. Šī sabiedriskā organizācija jau vairākus gadus vieno latviešu jūrniekus, tās valdes darbā aktīvi piedalās arī mūsdienu tālbraucēji kapteiņi Ivo Logins un Normunds Vilkausis. Latviešu jūrniecības šūpuli Ainažus pārstāvēja tālbraucēji kapteiņi Kārlis Irbenieks un Arnis Uzkalns. Viņu atmiņās vislabākie vārdi tika veltīti jūrskolotājiem Jānim Grāvītim un Valdim Ozoliņam, kuri Salacgrīvas vidusskolas jūrniecības koledžtipa klasēs ielika



tādus fundamentālus pamatus, ka vēlāk Rīgā vai Liepājā, mācoties tālāk jūrzinības, nekādu īpašu grūtību vairs nebija.

Tālbraucējs kapteinis Ingus Siliņš pusapjokam atgādināja, ka viņš veicot arī loča pienākumus Salacgrīvas ostā, jo ļoti vēloties palūkoties uz profesionālajām lietām arī no otras puses – cik reižu Suecas kanālā bijis jāsaspringst, ja locis vai nu nevar, vai negrib būt savu uzdevumu augstumos. Viņa kundzi Līgu ļoti raksturoja kolēģi skolotāji – kad Ingus tuvojas dzimtajam krastam, Līgas sejā esot lasāms tāds neizsakāms gaišums, kam var iedvesmot tikai



drīzais tikšanās prieks. Viņu dēls Otto šajos Jūras svētkos bija nopelnījis godalgu airēšanā, jo draudzēšanās ar ūdeņiem Siliņu ģimenē ienākusi uz palikšanu. Šajā tikšanās reizē bija daudz emociju, atklāsmju, laba vēlējumu jūrā gājējiem un krastā palicējiem. Salacgrīvas bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa ne bez pamata lepojas ar savu dēlu Raimonu, kurš arī savu ceļu uz tālbraucēja kapteiņa amatu savulaik sāka dzimtajā skolā. Salacgrīvas pedagogi gadu gaitā ir vairojuši un spēcīnājuši piekrastes puīšos šo jūras gēnu, mācījuši cienīt un mīlēt jūru, un, kā uzsvēra bibliotēkas vadītāja, arī caur grāmatu un rakstīto vārdu var stiprināt apkaimes, šādu tikšanos pārvēršot par labu un gaidītu tradīciju. To vēlreiz apliecināja arī noturīgā interese par bibliokuģa aktivitātēm – šoreiz tās bija devušies lūkot žurnālisti no Balvu novada laikraksta "Vaduguns", jo arī iekšzemē aug jaunie jūrniece. ■

Gints Šimanis
Diānas Gedertas foto

“The Tall Ships Races 2023” iekaro Ziemeļjūru



No 29. jūnija līdz 6. augustam starptautiskās burāšanas regates “The Tall Ships Races 2023” laikā starptautiskā buru kuģu un jahtu flote apmeklēja piecas ostas. Sacensības startēja no Denhelderas ostas Nīderlandē, iegriezās Hartlepūlā (Apvienotā Karaliste), Fredrikstādē (Norvēģija), Lervikā (AK) un ar dalībnieku parādi, apbalvošanu un grandiozu ugunošānu noslēdzās Arendāles ostā Norvēģijā. Četras no piecām ostām



Latviju regatē tradicionāli pārstāvēja jahta “Spaniel”, saņemot 1C klases sacensību izturīgākās komandas titulu.



jau bija uzņēmušas “Tall Ships” floti, un regates organizatori pauda prieku atgriezties pie veciem draugiem un apmeklēt jaunas vietas, lai baudītu aizraujošu burāšanu, satricošus kruīzus un svinības visā Ziemeļrietumeiropā. ■



2024. gadā “The Tall Ships Races” atgriezīsies Baltijas jūrā.

Latvijas sportisti tiek pie vairākām godalgām Ziemeļvalstu burāšanas čempionātā jauniešiem

No 24. līdz 29. jūlijam Kuivižos teju nedēļas garumā notika burāšanas sacensības jauniešiem – Ziemeļvalstu čempionāts. Piedaloties 247 burātājiem no Baltijas un Skandināvijas, labākie jaunie sportisti tika noskaidroti piecās klasēs. Starp meistarīgākajiem arī Latvijas jaunieši.



Kopumā jaunie sportisti četru dienu garumā mērojās spēkiem *Optimist*, *ILCA4*, *ILCA6* un vējdēļu klasēs *iQFOiL U17* un *iQFOiL U19*. Sacensību organizatori un tiesnešu komiteja vienprātīgi atzina, ka pirmās šāda veida sacensības, kas tika aizvadītas Latvijā, norisinājās izcili. Uzteicot meistarīgi organizētās aktivitātes uz ūdens un krastā, visi pauda prieku par laikapstākļiem, kas bija īpaši piemēroti šāda veida notikumam. Kā skaidro pasākuma organizatori, tieši labo laikapstākļu dēļ Ziemeļvalstu čempionātā visās klasēs varēja notikt ietilpinotais braucienu skaits, kas padarīja sacensības iespējami objektīvas. Viskuplāk pārstāvēta bija Igaunija – 47 burātāji, Zviedriju un Latviju pārstāvēja pa 43 burātājiem, no Somijas piedalījās 36, no Dānijas 34, no Norvēģijas 22 un no Lietuvas 21 burātājs.

Čempionāta galvenais organizators Kuivižu jahtkluba valdes priekšsēdētāja vietnieks Kristaps Močāns: "Šāda mēroga starptautiskās sacensības



gan Latvijai, gan Salacgrīvas pilsētai un Limbažu novadam ir īpašs notikums, ņemot vērā mūsu piejūras vēsturi un tradīcijas. Ir liels pagodinājums uzņemt viesus ne tikai no Baltijas valstīm, bet arī no pārējām Ziemeļvalstīm, kur burāšanas sports ir daudz augstākā līmenī. Pavisam Salacgrīvā ieradās ap 500 viesu, tostarp ne tikai dalībnieki, treneri un pavadošās personas, bet arī starptautiska mēroga sacensību tiesneši. Kuiviži ir ļoti piemērota vieta šādu pasākumu rīkošanai, un vēlamies



Kuivižus un Kuivižu jahtklubu veidot kā starptautisku sacensību rīkošanas centru. Man ir liels prieks, ka Ziemeļvalstu burāšanas federācija tieši Kuivižu jahtklubam deva iespēju organizēt šo čempionātu!"

Klimata pārmaiņas skar ikvienu planētas iedzīvotāju



Klimata pārmaiņu starpvaldību padome ("The Intergovernmental Panel on Climate Change", IPCC) publicējusi savu jaunāko ziņojumu par klimata pārmaiņām, kurā apkopoti iepriekšējo gadu pētījumi par globālās temperatūras paaugstināšanos, fosilā kurināmā emisijām un ietekmi uz klimatu. Šis ziņojums ir kopsavilkums visiem IPCC sešiem novērtējuma cikla ziņojumiem, kas publicēti no 2018. līdz 2023. gadam un kuros parādīts, kā antropogēnās siltumnīcefekta gāzes rada vēl nepieredzētu kaitējumu. Ziņojums liecina – ja emisijas saglabāsies pašreizējā līmenī, tad nākamajās desmitgadēs daudzas planētas daļas kļūs neapdzīvojamas.

UZZIŅAI

IPCC ir Apvienoto Nāciju Organizācijas (ANO) Globālā ar klimata pārmaiņām saistītās zinātnes novērtēšanas organizācija, un to veido 195 dalībvalstis. Tūkstošiem ekspertu no visas pasaules brīvprātīgi novērtē jaunākos zinātniskos pētījumus un raksta ziņojumus IPCC, kuras paraksta dalībvalstu valdības.

Jaunais ziņojums, kura veidošanā piedalījās 39 zinātnieki, sadalīts trīs daļās, kas sakārtotas pēc termiņiem:

- pašreizējais statuss un tendences, kas izvērtē vēstures ietekmi uz mūsdienām;
- īstermiņa pasākumi klimata pārmaiņās, kas aplūko esošo politiku un starptautiskās sabiedrības rīcību no šā brīža līdz 2030. gadam;
- ilgtermiņa klimata politika un attīstība, kas ielūkojas nākotnes projektu scenārijos līdz 2100. gadam un pēc tam.

Lai ierobežotu globālo sasilšanu zem 1,5 °C, un nodrošinātu cilvēkiem ilgtspējīgus dzīvošanas apstākļus, būtiska būs planētas iedzīvotāju rīcība nākamajos septiņos gados, un pētījuma autori uzsver, ka ar rīcību vairs nedrīkst vilcināties, jo laika faktiski vairs nav.



2023. gada ziņojumā secināts, ka, neraugoties uz progresu klimata pārmaiņu mazināšanas politikā, salīdzinot ar iepriekšējo ziņojumu 2014. gadā, tomēr pastāv liela iespēja, ka 21. gadsimtā globālā sasilšana pārsniegs 1,5 °C. Zinātnieki pauž viedokli, ka pesimistiskās prognozes pamatā ir tās darbības, kas šodien netiek veiktas pietiekamā apmērā un dinamikā, lai līdz 2030. gadam samazinātu globālo siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju līmeni atmosfērā, ierobežojot sasilšanu zem 2 °C, kā to nosaka Parīzes nolīguma dokumenti.

Kā pozitīvu tendenci zinātnieki atzīmē faktu, ka kopš piektā novērtējuma ziņojuma cikla, kas noslēdzās 2014. gadā, pasaulē arvien lielāka uzmanība tiek pievērsta klimata krīzei un centieniem mazināt tās ietekmi. Sestais novērtējuma ziņojums apliecina zinātnisku vienprātību par neatliekamu rīcību klimata krīzes novēršanā, atgādinot par cilvēku darbības un arī bezdarbības postošo ietekmi un neatgriezenisko kaitējumu, jo īpaši uz klimata ziņā jutīgajiem reģioniem, ja sasilšana pārsniegs 1,5 °C.

Sestā ziņojuma mērķis ir sniegt visaptverošu informāciju politikas veidotājiem un vairogt izpratni par klimata pārmaiņām, to ietekmi un nākotnes riskiem, kā arī ieteikt risinājumus un iespējamās rīcības modeļus.

Tā kā septītais novērtējuma ziņojums nav gaidāms agrāk par 2027. gadu,

tieši šis ziņojums sniedz rīcības plānu nākamajiem septiņiem gadiem līdz 2030. gadam.

Daži no svarīgākajiem secinājumiem

Cilvēka izraisītās klimata pārmaiņas jau tagad ietekmē daudzus laikaapstākļus un rada klimata galējības visos pasaules reģionos, nodarot plašus zaudējumus un kaitējumu dabai un cilvēkiem.

SEG emisijas tuvākajā laikā palielinās globālo sasilšanu, un laikposmā no 2030. līdz 2035. gadam tā, visticamāk, sasniegs 1,5 °C.

Pašlaik globālā sasilšana ir aptuveni 1,1 °C, un tiek prognozēts, ka pašreizējā klimata politika līdz 2100. gadam palielinās globālo sasilšanu par 3,2 °C.

Lai nepārsniegtu 1,5 °C robežlīniju, līdz 2030. gadam emisijas jāsamazina vismaz par 43%, salīdzinot ar 2019. gada līmeni, bet līdz 2035. gadam vismaz par 60%, un šī ir izšķirošā desmitgade, lai to paveiktu.

Finansējums klimata pārmaiņu mazināšanai nav pietiekams, lai visās nozarēs un reģionos ierobežotu sasilšanu zem 2 °C vai 1,5 °C.

Lai nodrošinātu, ka energosistēmas ir CO2 neto nulles emisiju radītājas, ir būtiski jāsamazina kopējais fosilā kurināmā izmantojums un jāizmanto oglekļa uztveršana un uzglabāšana atlikušajās fosilā kurināmā sistēmās; jāpastiprina enerģijas taupīšana un efektivitāte un jānodrošina lielāka integrācija visā energosistēmā.

Gandrīz puse pasaules iedzīvotāju dzīvo klimata ietekmes bīstamajā zonā, kur vīpu dzīvību un iztiku apdraud biežāki un intensīvāki ekstremāli laikaapstākļi, piemēram, plūdi un sausums, kas ietekmē pārtikas un ūdens nodrošinājumu, kā arī veicina vitāli svarīgu dabisko ekosistēmu izušanu.■

Avots: IPCC

MARPOL ir pozitīvi ietekmējusi jūras vidi



MARPOL AT 50
OUR COMMITMENT GOES ON

“Man uz galda malas stāv “MARPOL”, tā ir grāmata, ko esmu lasījusi un pārlasījusi, un kā atšķirīgu, 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 apvāršņi vienmēr ir jāpaplašina,” tā savulaik teica viena no zinošākajām vides speciālistēm jūrniecei nozarē Latvijā, nu jau mūžībā aizgājusi Ģertrūde Aniņa.

Laiks iet, pasaule mainās, bet ir lietas, kas ar katru gadu kļūst arvien aktuālākas, un viena no tām ir vides drošība.

2023. gada pasaules jūrniecei tēma ir “MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās”, un, ievadot nozīmīgo pasākumu, IMO ģenerālsēdētārs K. Lims sacīja: “Kuģošanas nozare nodrošina vairāk nekā 80 procentus no pasaules tirdzniecības un miljoniem pasažieru ceļošanu visā pasaulē. Jūras transports joprojām ir drošākais un energoefektīvākais transporta veids. Kuģniecība ir būtiska globālās piegādžu ķēdes daļa, un IMO pilda savu uzdevumu kā globāls kuģošanas regulators, nodrošinot, ka jūrniecei nozare piegādā kravu droši un ekoloģiski ilgtspējīgā veidā, bet ceļš uz videi nekaitīgu kuģošanas nozari sākas pirms vairāk nekā 50 gadiem. Tajā laikā pasaule atzina nepieciešamību aizsargāt mūsu planētu un jo īpaši jūras vidi no visiem iespējamiem piesārņojuma avotiem, bet vairāki jūras piesārņojuma incidenti bija spēcīgs rīcības katalizators. Ņemot vērā iepriekš minēto, IMO nolēma pieņemt līgumu, lai novērstu kuģu radīto jūras vides piesārņojumu, – Starptautisko konvenciju par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu jeb MARPOL. Laika gaitā IMO dalībvalstis paplašināja MARPOL piemērošanas diapazonu, sākot no nejausīgu naftas noplūžu no tankkuģiem novēršanas līdz piesārņojuma ar ķīmiskām vielām, bīstamām precēm, notekūdeņiem, atkritumiem un, visbeidzot, kuģu radītā gaisa piesārņojuma novēršanai. Šogad atzīmējam šī nozīmīgā vides līguma 50. gadadienu.



K. Lims.

Piecdesmit gadu laikā MARPOL ir pastāvīgi attīstījusies, lai neatpaliktu no jaunām prasībām, piemēram, nepieciešamības risināt klimata pārmaiņu problēmu un pielāgot jaunās tehnoloģijas. MARPOL noteikumi tiek atjaunināti, jo mēs raugāmies uz ilgtspējīgu nākotni un uzlabojam mūsu planētas un okeāna aizsardzību. MARPOL ir pozitīvi ietekmējusi jūras vidi, jo ir mainījusi to, kā tiek projektēti un ekspluatēti kuģi. Pateicoties MARPOL, naftas noplūdes gadījumu skaits pēdējo 50 gadu laikā ir samazinājies par vairāk nekā 90 procentiem, plastmasas atkritumu izmešana jūrā ir aizliegta un ekspluatācijas atkritumus un notekūdeņus nevar vienkārši novadīt jūrā, šāda rīcība ir ļoti stingri reglamentēta. Gaisa piesārņojuma noteikumi ir ievērojami

samazinājuši sēra oksīda emisijas no kuģiem. Jaunākie centieni ir vērsti uz kuģniecības dekarbonizācijas veicināšanu, atbalstot globālo cīņu pret klimata pārmaiņām. Protams, vēl ir daudz darāmā. Tā kā mēs atzīmējam MARPOL 50. gadadienu, aicinu visas ieinteresētās puses veicināt turpmāku dialogu ar IMO, nosakot nākamo darba posmu, lai veicinātu ilgtspējīgu kuģošanu un aizsargātu mūsu planētu un okeānus. Kuģošana attīstās, tajā arvien vairāk būs jāiekļauj dekarbonizācija, digitalizācija un inovatīvas tehnoloģijas, tostarp automatizācija, vienlaikus nodrošinot, ka cilvēks stāv tehnoloģiskās un zaļās pārkārtošanās centrā. MARPOL ir mainījis kuģniecību un mūsu okeāna veselību un turpinās to darīt, raugoties nākamajos 50 gados.”■

Lai cīņa par okeānu nenodarītu vēl lielāku kaitējumu

2023. gada 8. jūnijā divdesmit pirmo reizi tika atzīmēta Pasaules okeānu diena, kuras mērķis nu jau vairākus gadus ir bijis pievērst sabiedrības uzmanību pasaules okeānu un jūru ekoloģiskajam stāvoklim, kuru ūdeņi cilvēces darbību dēļ kļūst aizvien piesārņotāki. Starptautiski Pasaules okeānu dienas atzīmēšanu koordinē nevalstiskā organizācija “The Ocean Project” (ASV), kas atgādina, ka Pasaules okeānam liela loma ir arī globālā klimata veidošanā un izplūdes gāzu uzņemšanā, un uzsver, ka Pasaules okeānu dienas misija ir apvienot pasauli, lai aizsargātu un atjaunotu mūsu kopīgo okeānu un darītu visu iespējamo, lai saglabātu stabilu klimatu.

Pasaules okeāns ir visu Zemes okeānu kopums, ko veido Atlantijas, Dienvidu, Indijas, Klusais un Ziemeļu Ledus okeāns, kas savā starpā ir savienoti, veidojot vienu vienotu, milzīgu ūdenstilpi, tāpēc no jebkura Pasaules okeāna piekrastes punkta pa ūdens virsmu var sasniegt jebkuru citu piekrastes punktu. Tā platība ievērojami pārsniedz sauszemes teritoriju, plešoties 361 miljona kvadrātkilometru platībā un aizņemot 70,8% no Zemes virsmas. Terminu “Pasaules okeāns” 20. gadsimta sākumā ieviesa okeanogrāfs Jūlijs Šokaļskis. Lai godinātu pasaules okeānus un palīdzētu cilvēcei neaizmirst, ka Pasaules okeāns būtībā ir mūsu planētas šūpulis un tā resursi ir svarīgākais civilizācijas attīstības faktors, ANO Vispasaules samītā Riodežaneiro (Brazīlija), kas notika 1992. gadā, Kanāda ierosināja 8. jūnija svinēt Pasaules okeānu dienu, savukārt ANO oficiāli šo dienu atzina 2008. gadā.

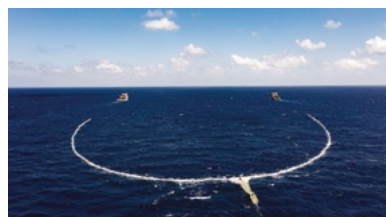
Lai cik varens būtu okeāns, tas nespēj turēties pretī cilvēka radītajam apdraudējumam, jo īpaši makroplastmasas un mikroplastmasas atkritumiem, kas nonāk pasaules ūdeņos un, pateicoties savai peldspējai, pārvar lielus attālumus, veidojot jūrā “atkritumu salas”. Mikroplastmasu uzņem jūras organismi, un tas traucē to barošanos un vairošanos, bet makroplastmasa, kas ir lielāka par 0,5 mm, rada problēmas lielākiem jūras organismiem, kuri papildus mikroplastmasai uzņem arī šāda izmēra daļiņas, tāpat plastmasas



atkritumos sapinas un iet bojā jūras zīdītāji un zivis.

Tiek lēsts, ka Klusajā okeāna dreifē pasaulē lielākais atkritumu plankums, kura izmērs ir viena miljona kvadrātjūdžu liels, tātad apmēram trīs reizes lielāks par Francijas teritoriju, un satur 1,8 triljonus plastmasas vienību, un tas ir tikai viens no pieciem galvenajiem atkritumu plankumiem.

Nīderlandes bezpeļņas organizācija – fonds “The Ocean Cleanup”, ko galvenokārt finansē filantropi, sadarbībā ar universitāšu zinātniekiem un pētniecības iestādēm jau gadiem ilgi ir strādājis pie projekta, lai savāktu un no Klusā okeāna izvestu lielu atkritumu apjomu. 2023. gada 8. septembrī fonds sāks jaunas sistēmas pilna mēroga testēšanu, kam dots nosaukums “System 001” un kas izmaksājusi vairāk nekā 24,6 miljonus ASV dolāru.



Tas ir tikai pirmais solis ceļā uz okeāna vides attīrīšanu, jo “The Ocean Cleanup” izvirzījusi ambiciozu mērķi – līdz 2040. gadam par 90% samazināt peldošās plastmasas emisijas.

“System 001” ir šķietami vienkārša: aiz diviem kuģiem tiek vilkta liela peldoša “U” veida bona, kas virza atkritumus uz savākšanas zonu – tīklu, kas novietots “U” veida bonas pamatnē. Kad tīkls ir pilns, to ievieļ kuģi un lomu iztukšo kuģa tilpnēs transportēšanai uz krastu.

Projekta attīstītāji sistēmas projektēšanas gaitā ņēma vērā visus



iespējamos riskus, lai okeāna tīrīšanas process nenodarītu kādu papildu kaitējumu okeāna videi, tāpēc attīrīšanas process ietver dronu monitoringu, zemūdens akustiskos atbaidīšanas līdzekļus tiem jūras zīdītājiem, kuri spēj uztvert augstfrekvences skaņas viļņus, kā arī citus risku novēršanas pasākumus.

"The Ocean Cleanup" atzīst, ka, lai okeāna vides attīrīšanai būtu iespējami lielāka jēga, īpaša vērtība jāpievērš vienam no galvenajiem okeāna piesārņošanas avotiem – upēm. Aptuveni 80% plastmasas, kas nokļūst okeānos pa upju ceļiem, tur nonāk no nepilna viena procenta pasaules upju. Lai aizšķēršotu ceļu atkritumiem, kas plūst uz pasaules jūrām un okeāniem, "The Ocean Cleanup" jau 2018. gadā kopā ar zinātniekiem izstrādāja katamarānus, kuru tehnoloģiskais risinājums ļauj pārtvert un izfiltrēt plastmasas atkritumus, paceļot tos virs ūdenslīnijas un nogādājot kuģa konteineros. Atkritumu savākšanas kuģi ir autonomi, pilnībā darbināmi ar saules enerģiju, kas ļauj tiem strādāt 24/7. Šādi pārtvērēji jau izvietoti Karību jūras reģionā, Gvatemalā, Vjetnamā, Malaizijā un Indonēzijā, un šīs sistēmas kopš 2018. gada kopumā ir uzņēmušas vairāk nekā 2,6 miljonus tonnu atkritumu.

Taču, ja runājam par okeāna piesārņojumu, plastmasa nav vienīgā, kas sagādā problēmas. Līdzīgi kā plastmasas atkritumus okeāna straumes koncentrē arī jūras aļģes. Lielākais aļģu plankums atrodas Ziemeļatlantijā, to mēdz dēvēt par Sargasu jūras aļģu masu, un tas veido pasaulē lielāko makroaļģu ziedēšanu. Šādu parādību jau 1492. gadā pirmo reizi reģistrēja Kolumbs, tāpēc varētu domāt, ka tas ir dabisks process Pasaules okeānā, tomēr zinātnieki ir secinājuši, ka aļģu masas pieaugumu

veicina lielas barības vielu plūsmas šajā Atlantijas okeāna reģionā, jo īpaši saistībā ar atmežošanu un lauksaimniecības pieaugumu Amazones, Kongo un Orinoko upju krastos. 2011. gadā šī aļģu masa strauji izplatījās pāri Atlantijas okeānam no Rietumāfrikas līdz Karību jūras reģionam.

Aļģu ziedēšana rada ekoloģiskas problēmas, jo masīvie aļģu pakļāji, satiekoties ar krasta līniju, palielina oglekļa dioksīda nonākšanu atmosfērā (CDR).

Glāzgovā bāzēts uzņēmums "Seaweed Generation" pie Antigvas un Barbudas krastiem veic eksperimentālus pētījumus, un tā piedāvātais modelis ir pārsteidzošs: jūras aļģu nogremdēšana okeāna dzelmē, lai nepieļautu oglekļa dioksīda nonākšanu atmosfērā. Uzņēmums to dara ar saviem pilnībā ar saules enerģiju darbināmajiem "AlgaRay" robotiem, kas savāc aļģes, pirms tās sasniedz piekrastes ūdeņus, un pēc tam ar šo kravu ienirst apmēram 135 metru dziļumā. Tur aļģes tiek izkrautas un nogrimst jūras gultnē, vairs nespējot pacelties atpakaļ uz ūdens virsmas.

Lai nodrošinātu, ka aļģu biomasā uzkrātais ogleklis sadalīšanās rezultātā atkārtoti netiek izdalīts okeāna augšējos slāņos, "Seaweed Generation" visas šīs darbības veic apgabalos, kur aļģu masa nonāk vairāk nekā 2000 metru dziļumā. Strādājot pie šī projekta, zinātnieki izsaka cerību, ka ogleklis no dzīvām ekosistēmām okeānā pārvietosies uz ģeoloģiskām sistēmām okeāna dzelmē, kur tas paliks no simtiem līdz tūkstošiem gadu.

Tehnoloģijām, ko izstrādā "The Ocean Cleanup" un "Seaweed Generation", ir liels potenciāls cīņā ar dažiem okeāna piesārņojuma veidiem, tomēr zinātnieki uzsver, ka tikai šo kompāniju piedāvātā jauda vien nav pietiekama, lai saprātīgā termiņā panāktu būtiskus okeānu ekosistēmas uzlabojumus, piedevām kompāniju piedāvātās sistēmas joprojām tiek izstrādātas, pētiņas un darbojas tikai testa režīmā, un joprojām tiek uzdoti jautājumi par šo sistēmu darbības blakusietekmi uz jūras organismiem, kurus tās cenšas aizsargāt.■

Avots: "The Ocean Project", "The Ocean Cleanup", "Seaweed Generation"

Pasaules jūras diena 2023

Pasaules jūras diena, ko šogad atzīmē 28. septembrī, tiek veltīta šā gada pasaules jūrniecības tēmai "MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās". Svinību ietvaros IMO galvenā mītne vakarā iemirdzēsies zilā gaismā, lai popularizētu Pasaules jūras dienu un aicinātu aizsargāt pasaules okeānus. IMO aicina visas dalībvalstis un jūrniecības nozares pārstāvjus svinēt šo dienu un par godu Pasaules jūras dienas svinībām izgaismot ēkas, tiltus, ostas, kuģus, pieminekļus, muzejus un citas simboliskas vietas.



Pasaules jūrniecības tēma "MARPOL 50 gadi – mūsu apņemšanās turpinās", kas saistīta ar ANO Ilgtspējīgas attīstības programmu 2030. gadam un 17 ilgtspējīgas attīstības mērķiem (IAM), rosina uz diskusijām par IMO turpmāko politiku, lai aizsargātu planētu un okeānus. IAM ietver cenas ziņā pieejamu un tīru enerģiju (7. IAM), rūpniecību, inovāciju un infrastruktūru (9. IAM), rīcību klimata politikas jomā un okeānu, jūru un jūras resursu ilgtspējīgu izmantošanu (13. un 14. IAM), kā arī partnerības nozīmi šo mērķu sasniegšanā (17. IAM).

IMO ģenerālsēkretārs K. Lims: "50 gadu laikā kopš MARPOL konvencijas pieņemšanas 1973. gada 2. novembrī kuģniecībā daudz kas ir mainījies, bet IMO apņemšanās aizsargāt un saglabāt jūras vidi ir palikusi nelokāma. Pasaules jūrniecības tēma 2023. gadam ļaus mums novērtēt šo mantojumu, vienlaikus uzsverot mūsu apņemību balstīties uz esošajiem pamatiem, kopā virzoties uz gaišāku nākotni."■

Starptautiskajā jūrnieku dienā akcentē vides aizsardzības jautājumus

Kopš 2011. gada katru gadu 25. jūnijā pasaulē atzīmē IMO iedibināto Starptautisko jūrnieku dienu, lai uzsvērtu lielo ieguldījumu, ko jūrnieki dod pasaules tirdzniecībā un ekonomikā, kā arī izglītotu sabiedrību, palielinātu izpratni par jūrnieku svarīgo darbu.

Tā kā jūrniecības nozare cenšas padarīt kuģošanu draudzīgāku videi un vērstu uz ilgtspējīgu attīstību, jūrnieku loma mūsu okeānu un pasaules veselības aizsardzībā aizvien pieaug, tāpēc 2023. gadā svētkos tiks uzsvērts jūrnieku ieguldījums jūras vides aizsardzībā, pieskaņojoties pasaules jūrniecības tēmai, kas veltīta Starptautiskās konvencijas par kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu (MARPOL) 50. gadadienai. Jūrnieku ieguldījums jūras vides aizsardzībā ir nenoliedzams,



viņi vispirmām kārtām ir iesaistīti MARPOL īstenošanā, kam ir svarīga nozīme piesārņojuma novēršanā, un tagad arī saistīti ar Ilgtspējīgas attīstības programmas 2030. gadam mērķiem.

Jūras vides aizsardzība prasa kopīgu rīcību, lai risinātu arī tādus jautājumus kā bioloģiskās daudzveidības aizsardzība, invazīvo sugu pārvietošanās ierobežošana, plastmasas un trokšņu piesārņojuma mazināšana un citus, un jūrnieku kompetence ir svarīgākais drošas un efektīvas kuģu ekspluatācijas faktors, kas vistiešākajā veidā ietekmē dzīvības

aizsardzību uz jūras un jūras vides aizsardzību. Jūrnieku iesaistīšanās ir būtiska, lai panāktu drīzu pārēju uz bezoglekļa kuģošanu, ņemot vērā, ka kuģniecības nozare arvien stingrāk pauž atbalstu globālajiem centieniem risināt klimata pārmaiņu problēmu, virzoties uz dekarbonizāciju.

IMO un citas jūrniecības profesionālās organizācijas Starptautiskajā jūrnieku dienā godināja drosmīgos pasaules jūrniekus, kuri nodrošina jūrniecības nozares svarīgo lomu globālajā ekonomikā. "Mēs nevaram pietiekami pateikties par jūsu milzīgo ieguldījumu, jo tikai jūsu centieni un apņemšanās ir ļāvuši saglabāt starptautisko tirdzniecību un globālās ekonomikas attīstību," teikts IMO uzrunā starptautiskajai jūrnieku saimei.■

Apstiprināts pārskatīto bioloģiskās apaugšanas pārvaldības pamatnostādņu projekts

IMO Piesārņojuma novēršanas un reaģēšanas apakškomiteja (PPR 10) pēc pamatnostādņu visaptverošas pārskatīšanas apstiprināja pārskatītās pamatnostādnes kuģu bioloģiskās apaugšanas kontrolei un pārvaldībai, lai līdz minimumam samazinātu invazīvo ūdensdzīvnieku sugu pārnesei. 2023. gada pamatnostādnes, ar kurām tiek paplašināta un atjaunināta iepriekšējā versija, lai to stiprinātu un veicinātu ieviešanu, tiks iesniegtas Jūras vides aizsardzības komitejai (MEPC 80) kopā ar ieteikumu norādījumu izpildes laiku pagarināt līdz 2025. gadam un pieņemto dokumentu pārdēvēt par Vadlīnijām jautājumos, kas saistīti ar ūdens attīrīšanu. Atsevišķās vadlīnijās sniegti ieteikumi, kas attiecas uz atpūtas kuģiem, kuru garums ir mazāks par 24 metriem.

Bioloģiskā apaugšana ir ūdens organismu uzkrāšanās uz mitrām vai iegremdētām virsmām, piemēram,

kuģu korpusiem un citām atklātā jūrā izvietotām konstrukcijām. Laba bioloģiskās apaugšanas pārvaldība var palīdzēt aizsargāt jūras bioloģisko daudzveidību, novēršot invazīvu ūdens sugu pārnesei. Uzturot kuģa korpusu tīru, var arī samazināt kuģa siltumnīcefekta gāzu emisijas, uzlabojot degvielas patēriņa efektivitāti.

Ziņošana par zvejas rīku nozaudēšanu

PPR 10 turpina darbu pie grozījumu projekta izstrādes MARPOL V pielikumam, lai uzlabotu ziņošanu par zvejas rīku nozaudēšanu, kā arī paredzētu ziņošanas mehānismus, kārtību un informāciju, kas jāpaziņo administrācijām un IMO. Tāpat apakškomiteja turpina diskusijas par zvejas rīku marķēšanu, lai veicinātu marķēšanas sistēmu ieviešanu. Šajā procesā darbu atvieglo "GloLitter" partnerības projekta iestrādes, kura mērķis ir samazināt jūras piedrazojumu ar plastmasu. "GloLitter" ir publicējis divus pētījumus: "Ziņošana par nozaudētiem zvejas rīkiem un to atgūšana: ieteikumi efektīvu programmu izstrādei",

kurā aprakstītas sistēmas ziņošanai par nozaudētiem zvejas rīkiem un to atgūšanai, un "Pamestu, pazaudētu un citādi izmestu zvejas rīku (ALDFG) juridiskie aspekti", kurā aplūkotas juridiskās atbildes uz ALDFG jūras zvejniecības kontekstā.

Saskaņoti ieteikumi plastmasas granulu transportēšanai ar jūras transportu

Plastmasas granulu radītos riskus jūras videi izgaismojuši incidenti, tostarp 2021. gadā notikusi "X-Press Pearl" avārija, kuras laikā pie Šrilankas krastiem jūrā nonāca 11 tūkstoši tonnu plastmasas granulu, tāpēc šim jautājumam tika pievērsta īpaša uzmanība. PPR 10 vienojās par MEPC apkārtraksta projektu, kurā iestrādāti ieteikumi attiecībā uz plastmasas granulu pārvadāšanu pa jūru kravas konteineros, nosakot, ka plastmasas granulas transportēšanai jāiepako labas kvalitātes, slodzes un trieciena izturīgā iepakojumā. Apakškomiteja arī pauda viedokli, ka plastmasas granulas nedrīkst pārvadāt bez taras.■

HELCOM vīzija – Baltijas jūra labā vides stāvoklī ar atjaunoties spējīgu ekosistēmu

Bioloģiskās daudzveidības zudums, ko izraisa cilvēka darbība, ir atzīts par vienu no lielākajiem pašreizējiem globālajiem draudiem cilvēcei, ko rada ietekme uz ekosistēmām un barības tīklu darbību. No otras puses, atjaunotas un pienācīgi aizsargātas jūras ekosistēmas var sniegt būtiskus ieguvumus veselības, sabiedrības un ekonomikas jomā. HELCOM galvenā vīzija par bioloģisko daudzveidību ir veselīga Baltijas jūras vide ar dažādiem bioloģiskajiem komponentiem, kas darbojas līdzsvarā, kā rezultātā tiek iegūts labs ekoloģiskais stāvoklis. Īstenojot darbības, kas iekļautas Baltijas jūras 2021. gada rīcības plānā (HELCOM 2021a), HELCOM līgumslēdzējas puses ir darījušas zināmu savu stingro apņemšanos nodrošināt jūras vides pašatjaunošanās iespēju, saglabāt tās ekoloģisko līdzsvaru un veikt atbilstošus pasākumus, lai saglabātu dabiskās dzīvotnes un bioloģisko daudzveidību un aizsargātu Baltijas jūras ekoloģiskos procesus.

2022. gada 1. jūlijā, pārņemot pilnvaras no Vācijas, Latvija kļuva par prezidējošo valsti Baltijas jūras reģiona jūras vides aizsardzības konvencijas pārvaldes organizācijā – Baltijas jūras vides aizsardzības komisijā jeb Helsinku komisijā (HELCOM). Latvijas prezidentūra ilgs divus gadus – līdz 2024. gada 30. jūnijam. Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija (VARAM) kā atbildīgā iestāde par konvencijas ieviešanu pārstāv Latviju HELCOM un nodrošina prezidentūras koordināciju. Prezidentūras galvenā prioritāte ir rīcībspējīga, efektīva un labi funkcionējoša reģionālās sadarbības organizācija, lai sasniegtu konvencijā izvirzīto mērķi un piepildītos HELCOM vīzijā par Baltijas jūru labā vides stāvoklī ar atjaunoties spējīgu ekosistēmu, tāpat arī veicināt efektīvu un racionālu HELCOM struktūras funkcionēšanu un aktualizētā Baltijas jūras rīcības plāna ieviešanu, kā arī nodrošināt rīcībspējīgu un efektīvu

HELCOM darbību konvencijas mērķu sasniegšanai *force majeure* situācijā, ņemot vērā aktuālo ģeopolitisko situāciju. VARAM norāda, ka īpaša uzmanība pievērsta vienota un saskanīga aizsargājamo jūras teritoriju tīkla izveidei Baltijas jūrā un ekosistēmas pieejā balstītai ilgtspējīgai jūras izmantošanai, integrējot vides aizsardzības un sociālekonomiskos aspektus. HELCOM priekšsēdētājas pienākumus pilda Valsts vides dienesta ģenerāldirektora vietniece, Zvejas kontroles departamenta direktore Evija Šmite, bet priekšsēdētājas vietniece ir VARAM Dabas aizsardzības departamenta direktora vietniece Ilona Mendziņa.

HELCOM ziņojums sniedz jaunāko Baltijas jūras vides novērtējumu

2023. gada 26. maijā tika publicēts jaunākais HELCOM ziņojums par Baltijas jūras vides stāvokļa novērtējumu, aptverot vairākus galvenos Baltijas jūras ekosistēmas komponentus, tostarp pelaģiskās un bentosa dzīvotnes, zivis, ūdensputnus un jūras zidītājus, kā arī vairākas cilvēka izraisītas slodzes. Jaunie rādītāji cita starpā ietver ziņojumus par cūkdelfīnu populācijas pārlieku pieaugumu un izplatību, pludmales piesārņojumu, skābekļa samazināšanos ūdenī, kā arī vara koncentrāciju.

Ja iepriekš nebija vienošanās par metodiku, lai novērtētu situāciju, tad tagad šāda metodika ir izstrādāta un vienota ar ES mērogā notiekošajiem procesiem. Pirmo reizi piemērojot vienotas robežvērtības, ir izvērtēta, piemēram, zemūdens trokšņu ietekme uz vidi, kā arī noslikušo zidītāju un ūdensputnu skaits zvejas rīkos (piezvejas rādītājs). HELCOM rādītāji palīdz novērtēt progresu, kāds sasniegts virzībā uz reģionāli saskaņotiem mērķiem un uzdevumiem, kas noteikti Baltijas jūras rīcības plānā (BSAP). Rādītāji arī nodrošina mehānismu, kas nepieciešams īstenoto pasākumu efektivitātes uzraudzībai

un reģionālo datu regulārai apkopšanai, lai novērtētu reālo veikumu mērķu sasniegšanā.

Pētījuma rezultāti skaidri parāda, ka arī turpmāk ir jāveic koordinēti pasākumi Baltijas jūras vides uzlabošanai un atveseļošanai. Attiecībā uz HELCOM bioloģiskās daudzveidības rādītājiem pētījums apliecina, ka visā Baltijas jūras telpā un visos barības tīkla līmeņos stāvoklis ir neatbilstošs. Tikai dažiem rādītājiem atsevišķās reģiona daļās ir pieņemams līmenis, bet nevienā no tiem nav neviena pilnīgi apmierinoša rādītāja visās jomās. Tā, piemēram, attiecībā uz zivīm tikai četri no piecpadsmit komerciālajiem zivju krājumiem uzrāda labu stāvokli, savukārt zvejas piezveja atstāj ietekmi uz ūdensputniem, kas barojas ar pelaģiskajām un bentiskajām sugām, jo attiecībā uz pelaģiskajām un bentosa barotāvm visi apgabali no Kategata līdz Austrumu Gotlandes baseinam neatbilst laba stāvokļa robežvērtībai attiecībā uz piezveju.

Paslaik HELCOM Baltijas jūrā pārskata biotopus un izvērtē apdraudētos, kuri līdz 2024. gada beigām jāiekļauj aktualizētajā Baltijas jūras biotopu un biotopu kompleksu sarakstā.

Valstu aizsargājamās jūras teritorijas (AJT) gadu desmitiem ir bijušas instruments Baltijas jūras reģionam, un pirmās HELCOM AJT tika noteiktas jau 1994. gadā. Pēc 2007. gada Baltijas jūras rīcības plāna (BSAP) pieņemšanas aizsargājamo teritoriju īpatsvars palielinājās līdz 10,3%, padarot Baltijas jūru par pirmo jūras reģionu pasaulē, kas sasniedzis mērķi saglabāt vismaz 10% piekrastes un jūras teritoriju, kā noteikts ANO Konvencijā par bioloģisko daudzveidību. Baltijas jūras aizsargājamo teritoriju tīkls pašlaik aptver 16,5% jūras, bet nākotnē sagaidāms ievrojams telpiskā pārklājuma pieaugums. Kopumā Baltijas jūras vides atjaunošana ir un paliek aktuāls temats, jo šis process lielā mērā ir tikai sākumstadijā. ■

Aizsargājamie jūras ūdeņi. Kā uzlabot Baltijas jūras “veselību”?

Par to, ka Baltijas jūra ir nogurusi kalpot cilvēkam, liecina satraucošie dati. Daļa jūras gultnes pasludināta par mirušu – tādū, kurā dzīvības faktiski vairs nav. Rūpēs par jūras un tās iemītnieku “veselību” Latvijas piekrastē jau noteiktas septiņas aizsargājamās jūras teritorijas. Pašreiz pētnieki vērtē bioloģisko daudzveidību arī atklātos ūdeņos, lai, iespējams, pavisam drīz rosinātu vēl trīs dabas aizsardzībai atvēlamu teritoriju noteikšanu. Taču savu atbildīgas rīcības pilieni nogurušajā Baltijas jūrā var radīt katrs pats, pārdomājot savus ikdienas paradumus – izvēlēto zivi uz pusdienu šķīvja, dārza vagas apsaimniekošanas paņēmienus un pat mazmājiņas darišanas.

Aizaugot – atmirst

Baltijas jūra gar Latvijas krastu veido teju piecus simtus kilometru garu pasedienu. To iekšieni var savā pieredzē iepīt, piemēram, ejot Jūrtakas maršrutu un piedzīvojot kā Dižjūru, tā Mazjūru, kā smilšainas un akmeņainas pludmales, tā stāvkraštus – kaut vai pa nogrieznīti katru vasaru. Tiesa, vēlams pēc putnu ligzdošanas laika, tātad vasaras otrajā pusē. Taču līdzās 496 kilometrus garajai krasta līnijai Latvijas pārziņā ir arī 28 000 kvadrātkilometru Baltijas jūras, ko par savu mājvietu uzskata daudzas bezmugurkaulnieku, zivju, putnu un augu sugas.

Kā norāda Pasaules Dabas fonds, Baltijas jūra var lepoties ne tikai ar to, ka ir jaunākā jūra uz planētas, bet arī ar citu, daudz skumjāku titulu, – tā ir ne tikai viena no intensīvāk izmantotajām, bet arī viena no piesārņotākajām jūrām pasaulē. Piesārņojums, pārzveja, pieaugošās klimata pārmaiņu sekas – tas viss ietekmē Baltijas jūras ekosistēmu. Pēdējo simt gadu laikā lauksaimniecības, satiksmes, rūpniecības, kuģošanas un māsaimniecību notekūdeņu barības vielas “atēdusies”, Baltijas jūra eitroficējas. Citiem vārdiem sakot, jūra aizaug.

Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas jeb HELCOM dati liecina, ka, ņemot vērā pārmērīgo barības vielu noplūdi, līdz pat 97% Baltijas jūras cieš no eitrofikācijas – pārāk daudz barības vielām nonākot ūdenī, noris pārmērīga dažu sugu alģu augšana. Pašreiz Baltijas jūrā atsevišķas zonas, kas, pēc Pasaules Dabas fonda datiem, veido vairāk nekā sesto daļu visas jūras gultnes, ir pat pasludinātas par mirušām, jo aizaugšanas rezultātā tajās rodas skābekļa bads, un šajos jūras apgabalos var dzīvot tikai organismi, kuriem skābeklis nav vajadzīgs. Sugu izplatību, kā arī šīm sugām nepieciešamās barības pieejamību ietekmē arī klimata pārmaiņu ietekmē notiekošā ūdeņu pasiltināšanās un ūdens sāluma samazināšanās Baltijas jūrā.

Teritorijas jūras veselībai

Lai saglabātu jūras dibenu jeb bentiskos biotopus un tajos mītošās sugas, kā arī aizsargātu migrējošām putnu sugām nozīmīgas barošanās un ziemošanas vietas, Latvijā kopš 2010. gada izveidotas septiņas aizsargājamās jūras teritorijas: Nida – Pērkone, Irbes šaurums, Akmensrags, Rīgas līča rietumu piekraste, selga uz rietumiem no Tūjas, Vitrupe – Tūja un Ainaži – Salacgrīva. Vienlaikus šīs teritorijas, kuras aizņem 15% no Latvijas pārvaldībā esošajiem jūras ūdeņiem, ir arī Eiropas Savienības aizsargājamo teritoriju tīkla “Natura 2000” sastāvdaļas, saudzējot Latvijai saistošās direktīvās likumiski noteiktas putnu sugas un dzīvotnes. Šobrīd visām Eiropas Savienības dalībvalstīm saskaņā ar Bioloģiskās daudzveidības stratēģiju 2030 ir noteikts uzdevums aizsargāt 30% no valstij piekritīgajiem jūras ūdeņiem.

Kā tāsta Dabas aizsardzības pārvaldes pārstāve un jūras aizsargājamo biotopu izpētes projekta “LIFE REEF” vadītāja Ilze Sabule, aizsargājamās jūras teritorijas statusu piešķir, lai nodrošinātu teritorijai raksturīgā

jūras ekosistēmas kompleksa saglabāšanu un biotopu aizsardzību no mehāniskās bojāšanas: “Jūras teritoriju dabas lieguma zonās ir aizliegta grunts mehāniskā bojāšana – nav pieļaujams uzstādīt vēja elektrostaģijas un iegūt derīgos izrakteņus, kā arī nav atļauts ierīkot jaunas grunts novietnes un veikt alģu un gliemeņu rūpniecisku ieguvu. Rīgas līča rietumu piekrastē atsevišķās zonās papildus ir noteikts sezonālais liegums: no 1. jūnija līdz 15. augustam ir aizliegts pārvietoties ar ūdens motocikliem un nodarboties ar kaitbordu, veikbordu un ūdensslēpošanu.”

Aizsargājamās jūras teritorijas ir noteiktas, balstoties uz zinātniskiem pētījumiem, kas veikti jūras vidē, proti, uz biotopu, zivju, putnu populāciju novērtējumu. Piemēram, teritorijā Ainaži – Salacgrīva atrodas vienīgā parastā akmeņgrauža atradne Latvijas piekrastē, kā arī šī teritorija ir viens no svarīgiem upes nēģu barošanās rajoniem. Savukārt Irbes šaurums, kur vērojami arī tādi ūdensputni kā brūnkakla gārgale, melnkakla gārgale, tumšā pīle, melnā pīle, kākulis, mazais ķiris un melnais alks, ir pārrobežu putniem svarīga ziemošanas vieta, atpūtas vieta ceļošanas laikā un ir tā saucamā migrāciju “pudeles kakla” vieta. Turpretī Vitrupe – Tūjas teritorijā atrodami īpaši unikāli ģeoloģiskas izcelsmes rīfi – smilšakmens atsegumi, kuras kustošais ledājs pārklājis ar laukakmeņu slāni: ilgū darbības rezultātā laukakmeņu iegrimi mikstajā smilšakmens substrātā, veidojot smalkas, trauslas smilšakmens struktūras, kas sniedz patvērumu daudzām zemūdens bezmugurkaulnieku sugām.

Lai samērotu jūras lietotāju – atpūtnieku, zvejnieku, rūpnieku, kuģotāju intereses ar tās “pamatdzīvotāju” – jūras biotopus apdzīvojošo sugu interesēm, dažādu jomu ekspertu 2019. gadā kopā izstrādāja stratēģisku jūras izmantošanas ilgtermiņa redzējumu: to, kā jūru pašreiz Latvijā saredz valstiskā līmenī,

nosaka Jūras plānojums 2030. Stratēģiskais dokuments, kas raksturo vēlamo situāciju līdz 2030. gadam, kā galvenās prioritātes norāda veselīgu jūras vidi, stabilu ekosistēmu un valsts drošību, savukārt no tautsaimniecības nozarēm kā prioritāras izvirza jūrniecības attīstību un drošu kuģu satiksmi, ilgtspējīgu zivsaimniecību un tūrismu, kā arī atjaunojamo energoresursu ieguvu jūrā, nosakot šiem mērķiem atbilstošas teritorijas Baltijas jūras ūdeņos. Piemēram, vēja parku izpētes zonas nedrīkst pārklāties ar esošajām "Natura 2000" teritorijām, tātad jūras aizsargājamajās teritorijās vēja ģeneratori nedrīkst atrasties.

Aizsargājami ir smilts sēkli un akmens sēkli

Daudzveidība, kas atpūtniekam piedzīvojama, mērojot Baltijas jūras krasta līniju pa piekrasti, pētnieku acīm paveras arī zem ūdens. Latvijas ūdeņos par aizsargājamiem zemūdens biotopiem jeb dzīvotnēm, kas nozīmē dzīvesvietu noteiktu augu un dzīvnieku sugu pastāvēšanai, ko raksturo noteikts vides apstākļu kopums, ir uzskatāmi divi: smilts sēkli un akmens sēkli jūrā. Tur mājā tās zemūdens sugas, kurām nepieciešama mīksta grunts, piemēram, Baltijas plakangliemene, lielā smilšu gliemene, mizīdas, garneles. Smilts sēkli ir nozīmīga barošanās vieta zivīm, piemēram, mencām un plekstēm, jo šajās vietās ir viegli pieejama daudzveidīga barības bāze.

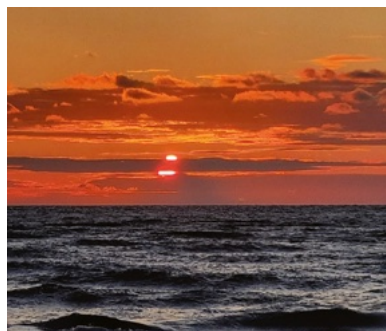
Turpretī akmens sēkli jūrā ir veidojušies no dažāda izmēra laukakmeņiem un dolomīta plāksnēm. Šos sēklus lielākoties apdzīvo gliemenes, jūras zīles, mīdijas, sānpeldes, garneles, arī alģes, kuru audzes ir nozīmīgas zivju nārsta barošanās vietas. Bīvi apdzīvoti sēkli ir ne tikai piemērota vieta zivīm, tostarp butēm un mencām, bet arī putniem, jo akmens sēkli ir svarīga to barošanās vieta.

Pēta dziļāk atklātā jūrā

Kam jānotiek, lai varētu kādu jūras teritoriju noteikt par aizsargājamo? "Nav tādas vienas konkrētas sugas, kuras saglabāšanai tiek veidota aizsargājama jūras teritorija. Viss tiek vērtēts kompleksi. Ja Baltijas jūras piekrastes ūdeņi ir daudz maz pētīti

un vērtēti, tad dziļūdens zonas līdz šim nebija pētītas nemaz," skaidro Ilze Sabule.

Līdz 2024. gada beigām Dabas aizsardzības pārvalde projektā "LIFE REEF" veic zinātniskās izpētes darbus, padziļināti pētot trīs jaunas teritorijas, kuras varētu tikt pēcāk iekļautas jau esošajā aizsargājamo teritoriju tīklā. Lielākā no jaunveidojamajām teritorijām ir Zēģelnieku sēkli pie Ventspils, tuvāk Pāvilostai teritorija, kas nodēvēta par Alku sēkli, jo šajā teritorijā mēdz pārziemot melnē alki, kā arī Liepājas apkaimē esošā Papes kalve, kuras gultne ir bagātīgi klāta ar akmeņiem un to krājumiem. Līdz ar trīs jauno teritoriju virzīšanu aizsargājamo statusam Latvijas jūras ūdeņos iecerēts sasniegt 30% aizsardzību.



"Pašreiz pētām trīs jaunas teritorijas atklātā jūrā. Tur notiek putnu, zivju un biotopu pētījumi, gultnes reljefa skenēšana, biotopu filmēšana ar un bez niršanas un tamlīdzīgas lietas, vārdu sakot, pilnīga inventarizācija," stāsta projekta "LIFE REEF" eksperts ornitologs Pēteris Daknis. "Lai izveidotu aizsargājamo teritoriju, ir jākonstatē, ka tur uzturas vismaz 1% no "mūsu" bioģeogrāfiskās populācijas, tāpēc nereti šīs sugas uzskaitījums šķiet knaps, parasti vien pāris sugas. Taču tas nebūt nenozīmē, ka šajā vietā citu sugu nav. Parasti putniem izveidotās aizsargājamās jūras teritorijas ir piemērotas kā barošanās un līdz ar to arī atpūtas vieta dažādām ūdensputnu sugām. Atšķirībā no pārējās akvatorijas, kur skaita ziemojošos ūdensputnus, šajās teritorijās putnu uzskaitē notiek arī vasarā."

Lai arī pēc likuma burta jūras piekraste neietilpst aizsargājamajā jūras teritorijā, tomēr šos ūdeņus

izmanto arī piekrastē ligzdojošie putni, lai barotos, tālab ieteicams putnu ligzdošanas laikā būt uzmanīgiem arī piekrastē, piemēram, netramdīt putnus ar suņiem, pārgājienus gar jūru plānot vasaras otrajā pusē, kad putni ir izligzdojuši, kā arī nedoties uz pludmali ar motorizētiem transportlīdzekļiem.

"Bezbiļetnieki" Baltijas jūras ūdeņos

Klimatam un līdz ar to arī jūras ūdeņiem pasiltinoties, notiek sugu migrācija. To, kuras sugas ir jaunpienācējas šajās teritorijās tieši klimata pārmaiņu ietekmē un kā tās ietekmē vietējo faunu, pētnieki vēl tikai izzina. Baltijas jūras ūdeņos jau mīt "bezbiļetnieki", kuros ierasti labāk pazīstam ar ne tik glaimojošo titulu "invazīva suga". Pie mums no Tāļiem Austrumiem jau atceļojis Ķīnas cimdīnkrabis, ēdelīgs un tāds, kurš bojā zvejnieku izliktos tīklus, turklāt pārnēsā arī cilvēka veselībai bīstamus plaušu parazītus. Sastopami arī dubļu krabji, kuri, visticamāk, ieceļojuši ar kuģiem no Ziemeļamerikas, tie ierokas gruntī, kurā mājā arī citas sugas, un apēd tārpus, tā samazinot vietējo zivju sugu "ēdienkartes" apmērus. No tālā Meksikas liča atceļojusi divvāku gliemene, kas pirmo reizi atrasta Liepājas ostā, bet nu jau manīta arī Pāvilostā. Pētnieki pieļauj, ka šī suga ieceļojusi ar ostas padziļināšanas darbiem nepieciešamo tehniku.

Ilze Sabule atzīst, ka svešzemju sugu skaits jūras ūdeņos ir grūti nosakāms: "Šābrīža aplēses liecina, ka Baltijas jūrā varētu būt ap 220 svešzemju sugu, no kurām 17 – 18 ir izveidojušas dzīvotspējīgas populācijas. Viens no populārākajiem ieceļotājiem ir apaļais jūrasgrundulis. Ar savu ienākšanu no Melnās jūras šī suga ir apdraudējusi vietējās gliemeņu populācijas, tās tiek apēstas. Šobrīd veicam apaļo jūrasgrunduļu populācijas izpēti. Esam iezīmējuši 8000 apaļo jūrasgrunduļu, lai noteiktu populācijas pārvietošanos un uzvedību."

Ikviens ir aicināts arī ziņot, ja novēro kādu no invazīvajām sugām, reģistrējot novērojuma vietu Invazīvo sugu pārvaldniekā!

▶▶▶ 19. lpp.

Kā es varu saudzēt Baltijas jūru?

Šobrīd Baltijas jūras jutīgā ekosistēma cieš no cilvēces industriālā dzīvesveida, kura izvēlē ir līdzatbildīgs ikviens – gan savā individuālajā rīcībā, gan kolektīvos lēmumos. Jūras aizsargājamo biotopu izpēti projekta vadītāja Ilze Sabule uzsver: "Jūras ūdeņiem jātiek galā ar lielām cilvēka radītām slodzēm, piemēram, rekreāciju, transportu, ostām, zveju un pārzveju. Arvien lielāku interesi par jūras ūdeņiem izrāda tie, kas vēlas nodarboties ar vēja parku būvniecību un akvakultūru ieviešanu. Pēc pētījumu un novērojumu rezultātiem, par lielāko negatīvo ietekmi uz jūras ekosistēmu uzskata biogēnu ienesi jūrā un eitrofikāciju, klimata izmaiņas un ūdens brūnēšanu. Vislielākais piesārņojums jūrā nonāk līdz ar upju noteci no lauksaimniecības, mežsaimniecības un notekūdeņu iekārtu darbības. Mēs katrs individuāli varam jūrai palīdzēt, kaut vai savas dabiskās vajadzības nokārtojot tam paredzētajās vietās, nevis ūdenī."

Savukārt Pasaules Dabas fonds rosina paraudzīties katram uz savu dzīvesveidu, izvērtējot savus

paradumus pārtikas iegādē un patēriņā, personīgās higiēnas jautājumos, mājokļa un vasarnīcas uzturēšanā un atkritumu apsaimniekošanā. Lūk, daži pašpārbaudes punkti!

- Ēd zivis, kas nav apdraudētas. Lai uzzinātu, kuras tās ir, aplūko Pasaules Dabas fonda Zivju gidu.
- Ja iespējams, ēd vietējo pārtiku. Īsāki pārvadāšanas attālumi nozīmē mazāk slāpekļa emisiju gaisā, kas veicina eitrofikāciju.
- Samazini gaļas patēriņu. Gaļas ražošanā rodas liels daudzums kūsmēsli, kas ir primārais barības vielu avots, kas izraisa eitrofikāciju. Ēdot lielu daudzumu dzīvnieku izcelsmes produktu, var paaugstināties arī slāpekļa līmenis cilvēka urīnā, kas apgrūrina Baltijas jūru pat pēc attīrīšanas.
- Izmanto videi draudzīgus – fosfātu nesaturošus – tīrīšanas un personīgās higiēnas līdzekļus ar ekomarķējumu.
- Neizlej ārā neattīrītus sadzīves notekūdeņus.
- Lai ietaupītu ūdeni un enerģiju un efektīvāk samazinātu barības vielas, nomaini vasaras mājā moderno tualeti ar kompostējošo.

- Neizmanto jūru, ezerus un upes, lai mazgātos pats vai tajā mazgātu automašīnu, jo mazgāšanas līdzekļu sastāvā esošās vielas veicina ūdens aizauģšanu.
- Parūpējies, lai vasarnīcas un pirts notekūdeņi tiek attīrīti pirms nonākšanas augsnē vai ūdenskrātuvēs.
- Dārzā neizmanto sintētiskos kaitēkļu apkarošanas līdzekļus, daļa no tiem nonāk jūrā.
- Izmanto tikai tik daudz mēslojuma, cik nepieciešams, pārpalikums nonāk ūdenstilpēs, kur tas veicina aļģu pārmērīgu augšanu.
- Veido kompostu no organiskajiem atkritumiem.
- Dedzini tikai ar sintētiskām vielām neapstrādātu koksni, uzmanot, lai pelni nenonāk ūdenī.
- Kurini ugunsgrāku prom no ūdens, lai samazinātu pelnu nokļūšanu ūdenī.
- Neizlej jūrā sadzīves notekūdeņus, neizmet atkritumus un jebko citu, kam tur nav īstā vieta.
- Savāc dabā izmestos atkritumus.■

Kitija Balcare

Avots: LVAF, Pasaules Dabas fonds

Neredzjamie piesārņotāji – spoku tīkli

SIA "Neste Latvija" sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Latvijas Jūras akadēmiju un Zinātnes un inovāciju centru netālu no Engures ostas no jūras izcels pirmos t.s. spoku tīklus – pamestus vai nozaudētus zvejas rīkus, kas turpina nekontrolēti zvejot vēl daudzus gadus pēc to izlikšanas jūrā. Pasaules Dabas fonda Baltijas jūras un saldūdens programmas vadītāja Magda Jentgena uzsver, ka nekontrolēti klejojošie tīkli ir bīstami kuģiem, jo var radīt būtisku kaitējumu, aptinoties ap kuģa dzenskrūvi, bet arī ir liels drauds Baltijas jūras biodaudzveidībai. "Ik gadu tīklos sapinas un mirst gan zivis, gan citas jūras radības. Ir aplēsts, ka katru gadu Baltijas jūrā tiek pazaudēti aptuveni 10 tūkstoši tīklu, tāpēc ikkatrs izvilktais spoku tīkls ir no svara," viņa skaidro.

Piesaistot nirējus, pirmie tīkli tiks izcelti no jūras Engures pusē. Sadarbībā ar RTU Latvijas Jūras akadēmiju un Zinātnes un inovāciju centru netālu no Engures ostas

jau ir identificēts kuģa vraks, ko nirēji attīrīs no spoku tīkliem, mazinot to radītās negatīvās sekas.

Spoku tīkli turpina nekontrolēti "zvejot"

Baltijas jūra ir mūsu lepnums un dabas dāiles etalons. Baudot vasaru liedagā, ir grūti iztēloties, ka tā varētu būt vēl perfektāka. Taču varētu! Jo, raugoties viņos vai saulrietā, mēs neredzam jūras cīņu par dzīvību, ko zem ūdens līmeņa tā iznīcina ar cilvēku



radīto piesārņojumu. Pilnīgi visus jūras iemītņiekus apdraud zvejniekiem zudušie tīkli, kas jūrā turpina bezgalīgu un nepārtrauktu zveju.

Sauszemes atkritumi ir vides piesārņojuma redzamākā daļa, tomēr ne visi zina, ka arī jūras dzelmē slēpjas liels apjoms atkritumu, kas ne tikai piesārņo dabu, bet arī ir atbildīgi par jūras radību bojāeju. Lai vērstu uzmanību uz Baltijas jūras piesārņotības līmeni un biodaudzveidības apdraudējumu, nozares eksperti skaidro, kas ir spoku tīkli, kādēļ tiem jāpievērš uzmanība tieši šobrīd un ko ikviens no mums var darīt, lai problēmu mazinātu.

Kas ir spoku tīkli?

"Spoku tīkls ir jebkurš pamests vai nozaudēts zvejas rīks, kas turpina nekontrolēti zvejot vēl daudzus gadus pēc tā izlikšanas jūrā. Ņemot vērā, ka mūsdienās tīklu izgatavošanai pārsvarā izmantota plastmasa, tīkli

pēc nozaudēšanas nenoārdās un tādējādi kļūst par ilggadēju piesārņotāju mikroplastmasas dēļ. Tāpat arī nekontrolēti klejošie tīkli ir ne vien bīstami kuģiem, jo var radīt būtisku kaitējumu, aptinoties ap kuģa dzenskrūvi, bet arī liels drauds Baltijas jūras biodaudzveidībai – ik gadu tīklos sapinas un iet bojā gan zivis, gan citas jūras radības, tostarp arī roņi. Ir aplēsts, ka katru gadu Baltijas jūrā tiek pazaudēti aptuveni 10 000 tīklu, tāpēc katrs izvilktais spoku tīkls ir no svara,” skaidro Pasaules Dabas fonda Baltijas jūras un saldūdens programmas vadītāja Magda Jentgena.

Pasaulē veikti vairāki pētījumi par spoku tīkliem, kas pierāda to negatīvo ietekmi uz ūdens ekosistēmām. Zivis un citi ūdens iemītnieki, sapinoties tīklos, iet bojā. Ziņojumā “Apturiet spoku zvejas rīkus – nāvējošākos plastmasas atkritumus jūrā” skaidrots, ka spoku zvejas rīki ir atbildīgi par 45% jūras zidītāju sugu, 21% jūras putnu sugu un visu bruņurupuču sugu apdraudējumu, ļoti bieži pakļaujot sugu īpatņus lēnai nāvei. Katru gadu Pasaules okeānā tiek pazaudēti vai izmesti līdz pat miljonom tonnu zvejas rīku. Pamestie tīkli, auklas, virves un troses veido aptuveni 46% Klusā okeāna lielā atkritumu plūkuma.

Kas darīts līdz šim, lai cīnītos pret spoku tīkliem?

Stāstot par līdzšinējo darbu cīņā ar spoku tīkliem, Valsts vides dienesta ģenerāldirektora vietniece, Zvejas kontroles departamenta direktore Evija Šmite saka: “Valsts vides dienests ik gadu no iekšējiem ūdeņiem izņem aptuveni 2000 tīklu – gan likumīgos, gan nelikumīgos, taču Baltijas jūra līdz šim nav attīrīta, jo procesus sarežģī fakts, ka jūra ir krietni dziļāka, aukstāka un plašāka par upēm un ezeriem, līdz ar to arī nepieciešamie resursi ir krietni apjomīgāki. Šobrīd, kad Latvija ir prezidējošā valsts Baltijas jūras vides aizsardzības komisijā (HELCOM), mūsu primārais uzdevums ir nodrošināt Baltijas jūras rīcības plāna ieviešanu, kā arī līdz 2024. gada beigām izstrādāt vienotu sistēmu, kas paredz visu zvejas tīklu izsekojamību un uzskaiti.”

Kāds ir Baltijas jūras attīrīšanas plāns?

Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmijas asociētā profesore Dr. oec. Astrīda Rijkure stāsta, ka Latvijā spoku tīklu problēmu aktualizēja Latvijas Mazo ostu asociācijas vadītājs un Rojas un Engures ostu pārvaldnieks Jānis Megnis, kurš,



sākot studijas doktorantūrā Latvijas Jūras akadēmijā, par savu pormocijas darba tēmu izvēlējās spoku tīklu problēmu. Izpētot un identificējot, cik aktuāla ir šī problēma, kļuva skaidrs, ka nepieciešams tehnoloģisks risinājums, kā atbrīvot un izcelt spoku tīklus.

“Niršana Baltijas jūrā ir sarežģīts process vairāku iemeslu dēļ. Baltijas jūra jau 10 metru dziļumā ir nakts melna, tāpat arī laikapstākļi būtiski ierobežo cilvēka spēju izpētīt jūras dzelmi,” stāsta Astrīda Rijkure. “Tādēļ ir tik svarīgi, ka šobrīd jau esam sagatavojuši zemūdens drona papildaprīkojuma skices un plānojam drīzumā izstrādāt arī prototipu. Šis papildaprīkojums jau pavisam tuvā un pārskatāmā nākotnē ļaus zem ūdens neierobežoti apsekot kuģu vrakus, ar tā palīdzību varēsim vieglāk attīrīt vrakus no spoku tīkliem un izcelt tos no jūras dzelmes. Ņemot vērā, ka spoku tīklu izcelšana no jūras ir gan laikietilpīgs, gan finansiāli apjomīgs process, ir svarīga katra iniciatīva, kas to atbalsta. Latvijas Jūras akadēmijā bijām sagatavojuši vairākus projektu pieteikumus, lai piesaistītu finansējumu šīs iniciatīvas attīstīšanai. Mūsu aktivitātes pamatnija un mūs uzrunāja “Neste Latvija”. Šā gada jūnijā “Neste Latvija” sarunu festivālā “Lampa” sarīkoja diskusiju “Spoku tīkli: ko sevi slēpj Baltijas jūra?”, kur pievērsām sabiedrības uzmanību tīrai Baltijas jūrai, un tas bija sākums “Neste Latvija” šīs vasaras

kampanjai – jūlijā un augustā katrs, kas iegādājās degvielu “Neste” degvielas uzpildes stacijās, izmantojot mobilo aplikāciju, ziedoja 10 centus šai aktivitātei, lai sadarbībā ar Rīgas Tehniskās universitātes Latvijas Jūras akadēmiju un Zinātnes un inovāciju centru veiktu pirmo Baltijas jūras attīrīšanas posmu – ar nirēju palīdzību no spoku tīkliem attīrītu kādu kuģa vraku netālu no Engures ostas. Kad tīkli būs izcelti, tie tiks nogādāti mikroplastmasas laboratorijā tālākai izpētei. Plānojam arī aicināt studentus rast pielietojumu izvejotajiem tīkliem, tādējādi veicinot veiksmīgu aprites ekonomiku.”

Ko varam iesākt?

Runājot par iespējām, kā ikviens var palīdzēt risināt spoku tīklu problēmu, eksperti skaidro, ka par atrastu tīklu ir jāziņo Valsts vides dienesta lietotnē “Vides SOS”. Patvaļīga tīklu izvilkšana var būt bīstama, tāpēc pašiem to darīt nevajadzētu. Tāpat arī iespējams palīdzēt, izvēloties tikai sertificētus jūras produktus un tādējādi atbalstot zvejniecību, kas neattiecas spoku tīklu darbību.

“Spoku tīklu” programma

“Baltijas jūra, kuras krastos dzīvojam, ir tuvākais, par ko varam rūpēties, tādēļ, apzinoties Baltijas jūras piesārņotības un biodaudzveidības apdraudējuma rādītājus, saprotam, ka tai nepieciešams tūlītējs atbalsts atveseļošanās procesā,” teic SIA “Neste Latvija” valdes priekšsēdētājs Armands Beizīkis. “Īstenojot uzņēmuma ilgtspējas programmu, mums ir svarīgi jau šovasar panākt reālu situācijas uzlabojumu, tādēļ esam izlēmuši atbalstīt “Spoku tīklu” programmu, kuras ietvaros sadarbībā ar RTU Latvijas Jūras akadēmiju un Engures ostu meklēsim un izcelsim no jūras pazudušos zvejnieku tīklus. Aicinām arī tevi atbalstīt šo projektu!”

Turpinās Arktikas piesārņošana

Aizliegums izmantot un pārvadāt smago degvielu Arktikas ūdeņos stāsies spēkā 2024. gadā kā daļa no grozījumiem MARPOL I pielikumā MEPC.329(76), kas tika pieņemti 2022. gada 1. novembrī. Intervijā žurnālam “SAFETY4SEA” “Clean Arctic Alliance” vecākā padomniece Dr. S. Priora iestājas par to, lai pēc iespējas ātrāk tiktu ieviests aizliegums kuģiem izmantot un pārvadāt smago degvielu Arktikā.

UZZIŅAI

HFO regula Arktikā atsaucas uz MARPOL konvencijas 9. nodaļas 43. A noteikumu, kas nozīmē, ka 2024. gada 1. jūlijā vai pēc tam MARPOL konvencijas I pielikuma 43.1.2. noteikumā uzskaitītā degviela izmantošanai par kuģu degvielu un šīs degvielas pārvadāšana Arktikas ūdeņos būs aizliegta, kā tas definēts MARPOL konvencijas I pielikuma 46.2. noteikumā.

Izņēmumi būs spēkā līdz 2029. gadam

IMO pamatnostādnes paredz, ka tās valstis, kuru krasta līnija robežojas ar Arktikas ūdeņiem, uz laiku var atlikt MARPOL konvencijas I pielikuma prasību izpildi attiecībā uz kuģiem, kas kuģo ar šo valstu karogiem un strādā ūdeņos, uz kuriem attiecas šo valstu suverenitāte vai jurisdikcija. Šajos gadījumos konvencijas prasības netiks piemērotas līdz 2029. gada 1. jūlijam vai ilgāk. Izņēmums attiecas arī uz kuģiem, kas iesaistīti kuģošanas drošības garantēšanā vai meklēšanas un glābšanas operācijās, kā arī uz kuģiem, kas paredzēti naftas noplūdes seku likvidēšanai. Tas nozīmē, ka HFO aizliegums stāsies spēkā tikai 2029. gada vidū.

“Pieņemot lēmumu līdz 2029. gadam atlikt konvencijas prasību izpildi, IMO un tās dalībvalstīm ir jāuzņemas kolektīva atbildība par to, ka netiek īstenota patiesa Arktikas, tās pamatiedzīvotāju un savvaļas dzīvnieku

UZZIŅAI

Mazs ir netīrs un piesārņojošs fosilais kurināmais, kas nodrošina kuģniecību pasaules okeānos – tas veido 80% no visā pasaulē izmantotās kuģu degvielas. Aptuveni 80% flotes degvielas, ko pašlaik pārvadā Arktikā, ir HFO; vairāk nekā puse kuģu, kas šeit kuģo, ir no valstīm, kam ir maza saistība ar Arktiku, ja tāda vispār ir.



Dr. S. Priora.

aizsardzība,” sacīja “Clean Arctic Alliance” vecākā padomniece Dr. S. Priora. “Pašreizējā aizlieguma formāts tikai minimāli samazinās HFO izmantošanu un pārvadājumus ar kuģiem Arktikā, sākot no 2024. gada vidus, kad stājas spēkā MARPOL konvencijas prasības. Tagad būtu ļoti svarīgi, lai Arktikas piekrastes valstis ļaunprātīgi neizmantotu situāciju un neķertos pie atbrīvojumu izsniegšanas saviem kuģiem, kas kuģo ar šo valstu karogiem.”

“Clean Arctic Alliance” nesen veiktā analīze liecina, ka HFO regula, kas stāsies spēkā 2024. gada jūlijā, tikai par 16% samazinās HFO pārvadājumus un par 30% HFO izmantošanu par degvielu. Pētījumā tika konstatēts, ka no 2024. gada jūlija līdz 2029. gada jūlijam, kad aizliegums pilnībā stāsies spēkā, Arktikā izmantotā un transportētā HFO daudzums, visticamāk, palielināsies, pieaugot kuģošanai šajā reģionā, vecākus kuģus aizstājot ar jaunākiem, izmantojot iespējamus atbrīvojumus, mainot karogu vai lūdzot atbrīvojumu no aizlieguma.

“Prasības, ko IMO ir apstiprinājusi, nozīmē, ka trīs ceturtdaļas kuģu, kas šodien izmanto HFO, varēs pretendēt uz atbrīvojumu no aizlieguma, tāpēc ka tie var pieteikties Arktikas piekrastes valsts piederībai. Tā rezultātā HFO izmantošana Arktikā, visticamāk, turpinās pieaugt, līdz aizliegums pilnībā stāsies spēkā 2029. gadā, un tas nozīmē, ka aizliegums ne tikai nepietiekami aizsargā Arktiku, bet arī faktiski veicina

lielāku pakļaušanu riskiem, kas saistīti ar mazuta izmantošanu,” saka Dr. S. Priora. “HFO ir arī lielāks gaisa piesārņotāju, piemēram, sēra oksīda un cieta daļiņu, tostarp melnā oglekļa, kaitīgo emisiju avots nekā alternatīvās degvielas, tādas kā destilāta degviela un sašķidrinātā dabasgāze (LNG). Nogulsņējoties uz Arktikas sniega vai ledus, melnā oglekļa klimata sasilšanas efekts ir līdz pat piecām reizēm lielāks nekā tad, ja tas tiek emitēts, piemēram, tropos. IMO lēmums ir milzīga garām palaista iespēja nodrošināt steidzami nepieciešamo aizsardzību Arktikai. Vēl ļaunāk, šāds lēmums neizbēgami izraisīs plašu apjukumu, jo pasaule pieņems, ka aizliegums nozīmē HFO lietošanas izbeigšanu Arktikā, lai gan patiesībā IMO ir ieviesusi tikai nelielu un, iespējams, īslaicīgu tā izmantošanas samazinājumu nākamajos desmit gados, bet mēs nevaram gaidīt desmit gadus, lai apturētu HFO izmantošanu Arktikā. Desmit gadi vienkārši ir pārāk ilgs laiks, lai gaidītu!”

Saskaņā ar jaunajiem noteikumiem piecām Arktikas piekrastes valstīm – Krievijai, Norvēģijai, Dānijai (Grenlandei), Kanādai un Amerikas Savienotajām Valstīm – būs iespēja piešķirt atbrīvojumu saviem kuģiem zem savas valsts karoga.

Tikai loģiski, ka IMO pieņemto lēmumu nosoda tādas starptautiskas organizācijas kā “Seas at Risk” un “Clean Arctic Alliance”, aicinot valstu valdības steidzami mainīt kursu un iesniegt IMO konkrētus priekšlikumus par nekavējošu rīcību. Šāda IMO neizlēmība ir pretrunā ar ANO atzinumu, ka Arktikas reģiona aizsardzībai ir nepieciešama ātra, izlēmīga rīcība un ilgtermiņa darbība, lai samazinātu emisijas, kas veicina klimata pārmaiņas. “Clean Arctic Alliance” par nosodāmu uzskata to, ka valstu valdības un kuģošanas nozare turpina ignorēt faktu, ka tā gadiem, ja ne gadu desmitiem atpakaļ ne citām transporta nozarēm, turpinot izmantot netīrāko degvielu, kas veicina Arktikas sniega un ledus iznīcināšanu un klimata sildīšanu visā pasaulē. ■

Arktikas reģiona 26 sadarbības gadi

Apzinoties, cik ārkārtīgi jutīgs pret jebkādu antropogēnu ietekmi ir Arktikas reģions un cik svarīgi ir veikt kopīgus pasākumus, lai aizsargātu Arktiku no piesārņojuma, 1991. gadā astoņas Arktikas valstis – Kanāda, ASV, Norvēģija, Dānija, Islande, Zviedrija, Somija un Krievija kopā ar sešām asociācijām parakstīja Arktikas vides aizsardzības stratēģiju, kas pazīstama arī kā Rovaniemi deklarācija. Pēc Kanādas iniciatīvas 1996. gadā kā starpvaldību forums tika izveidota Arktikas padome, kuras uzdevums ir veicināt sadarbību, koordināciju un mijiedarbību starp Arktikas valstīm, lai tās varētu kopīgi risināt problēmas, ar kurām saskaras reģions, jo īpaši nodrošinot ilgtspējīgu attīstību un vides aizsardzību.

Ik pēc diviem gadiem viena no pastāvīgajām dalībvalstīm kļūst par padomes priekšsēdētāju, šajā laikā koordinējot darbu. No 2021. gada maija līdz 2023. gada maijam Arktikas padomes vadība bija Krievijas pārzinā, bet pēc 2022. gada 24. februāra, kad Krievija uzbruka Ukrainai, padomes reāla darbība apstājās, jo pārējās septiņas valstis, nosodot Krievijas izraisīto karu Ukrainā, atteicās piedalīties padomes sēdēs un pasākumos, kas tika organizēti Krievijā. 2023. gada 11. maijā padomes priekšsēdētāja pilnvaras pārgāja Norvēģijai, kas dod cerības, ka padome, lai arī nepilnā sastāvā, tomēr turpinās darboties.

Padomes dalībvalstis neslēpj, ka Norvēģijai vadīt Arktikas padomi būs liels izaicinājums un ka tā būs viena no grūtākajām prezidentūrām visā šīs starptautiskās organizācijas pastāvēšanas laikā. Tas, vai Arktikas padome Norvēģijas vadībā spēs izveidot stratēģiju, lai bez Krievijas līdzdalības aizsargātu reģiona vidi, joprojām ir liels jautājums.

Pēc Krievijas iebrukuma Ukrainā un padomes darba apturēšanas līdz minimam ir samazinājusies starptautiskā kontrole pār Krievijas darbībām Arktikā, tāpat ir iesaldēti arī daudzi starptautiski projekti un ekspedīcijas, kas saistītas ar Arktikas Krievijas daļas izpēti, bet Krievijas politiku un uzņēmēju pastāvīgie

paziņojumi par vēlmi apgūt derīgo izrakteņu iegulas Arktikas zonā un palielināt Ziemeļu jūras ceļa (NSR) izmantošanu rada bažas starptautiskajā sabiedrībā par pieaugošiem vides riskiem.

Vairāk nekā divdesmit piecu Arktikas padomes darbības gadu laikā veikts simtiem kopīgu ekspedīciju un pētījumu, tostarp tādu, kas saistīti ar bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu, Arktikas piesārņojuma un klimata pārmaiņu ietekmes mazināšanu uz reģiona ekosistēmu. Iegūtie rezultāti kļuva par pamatu padomes programmām un projektiem, lai samazinātu negatīvo antropogēno ietekmi uz reģiona vidi, it īpaši novēršot cilvēka izraisītus negadījumus. Dalībvalstis izstrādāja un parakstīja vairākus svarīgus nolīgumus: par sadarbību aviācijas un jūras meklēšanas un glābšanas jomā Arktikā (2011. gads); par sadarbību attiecībā uz sagatavotību un reaģēšanu uz naftas piesārņojumu Arktikas jūrās (2013); par starptautiskās zinātniskās sadarbības stiprināšanu Arktikas jautājumos (2017).

Krievijas prezidentūras moto: Arktika pati par sevi neattīstīsies

Arktikas reģionam tradicionāli ir bijusi liela loma Krievijas ekonomikā. Saskaņā ar Maskavas Ekonomikas augstskolas pētījumu tieši Arktikā Krievija iegūst 80% dabasgāzes, 17% naftas, 90% niķeļa un kobalta, 60% vara un gandrīz 100% dimantu un reto metālu. Kopumā reģions nodrošina 10% Krievijas IKP un 20% visa Krievijas eksporta, bet Krievijas Tālo Austrumu reģionā Arktikas dabas resursi nodrošina vairāk nekā 70% saimnieciskās darbības, tāpēc arī nav nejaušība, ka Krievijas oficiālajos dokumentos, kas saistīti ar Arktiku, prioritāte tiek piešķirta ekonomiskajai attīstībai, nevis vides aizsardzībai, un to uzskatāmi apliecina Krievijas Federācijas prezidentūras uzstādījumi Arktikas padomē 2021.–2023. gadā.

Dokumentā teikts, ka Krievija plāno īstenot pasākumus, lai veidotu līdzsvarotāku padomes ieguldījumu

Arktikas ilgtspējīgas attīstības problēmu risināšanā, kas nepārprotami norādīja, ka tiek mazināta uzmanība attiecībā uz vides jautājumiem un pastiprinātas aktivitātes, kas vērstas uz dabas resursu apgūšanu. Šādas Krievijas programmas mērķis ir palielināt Arktikas zonas ieguldījumu Krievijas ekonomikā, veicinot reģiona attīstību un piesaistot jaunus investorus, un tas tiktu sasniegts, izmantojot dažādas nodokļu atlaides, administratīvo atbalstu un citus līdzekļus. Līdz 2023. gada sākumam Krievijas valsts atbalsta mehānismi uzņēmējdarbībai Arktikā jau jāvūši piesaistīt 1,6 triljonus rubļu (vairāk nekā 18,5 miljardi eiro) investīcijās 673 projektiem. Tiek prognozēts, ka līdz 2035. gadam Arktikā tiks radīti vairāk nekā 180 tūkstoši jaunu darbavietu, galvenokārt reģiona rūpnieciskajā attīstībā, un tie ir dati, kas 2022. gada novembrī tika publicēti konferencē "Arktika kā nacionāls megaprojekts: personāla un zinātniskais atbalsts". Šo projektu ģeogrāfija ir plaša un aptver Nova-ja Zemļa arhipelāgu, kur "Rosatom" plāno būvēt kalnrūpniecības un pārstrādes uzņēmumus. Plānotais ražošanas apjoms – 220 tūkstoši tonnu cinka koncentrāta, 50 tūkstoši tonnu svina koncentrāta gadā, kas arhipelāgam būtu bezprecedenta apjoms. Plānots arī apgūt vairākus jaunus gāzes urbumus, tostarp Karas jūras palienēs. Šie un daudzi citi Krievijas iecerētie projekti ietekmētu Arktikas vidi no Murmanskas līdz Čukotkai Tālajos Austrumos. Transporta infrastruktūra šiem projektiem galvenokārt tiktu veidota Ziemeļu jūras ceļā (NSR), kura attīstībā līdz 2035. gadam varētu ieguldīt 1,791 triljonu rubļu (20,7 miljardi eiro), koncentrējoties uz jaunu ostu būvniecību, tostarp attīstot Indigas ostu Ņencu autonomajā apgabalā, caur kuru paredzēta titāna rūdas transportēšana. Saskaņā ar prognozēm līdz 2030. gadam kravu plūsma pa NSR varētu pieaugt līdz 150 miljoniem tonnu gadā. Tomēr, pieaugot Rietumu sankciju spiedienam, aktuāls kļūst jautājums par Krievijas Arktikā iegūto izejvielu eksporta pārorientēšanu

▶▶▶ 24. lpp.

▶▶▶ 23. lpp.

no rietumiem uz austrumiem, tostarp uz Dienvidaustrumāziju.

Lai cik ambiciozi būtu Krievijas plāni Arktikā, neviens, arī Krievija, nevar ignorēt klimata pārmaiņu radīto ietekmi, tāpēc Maskavai, lai kā negribētos, tomēr nākas runāt par vides jautājumiem, jo klimata pārmaiņas var negatīvi ietekmēt tās biznesa plānus. 2023. gada martā Jakutskā notika zinātniski praktiskā konference par klimata pārmaiņām mūžīgā sasaluma zonā, kurā zinātnieki brīdināja, ka mūžīgā sasaluma atkuššanas dēļ pieaug apdraudējums šajā reģionā izveidotajiem infrastruktūras objektiem. Pēc Krievijas Dabas resursu ministrijas datiem, aptuveni 40% Krievijas ziemeļu infrastruktūras tiek bojāta mūžīgā sasaluma kušanas dēļ. Iespējamais ekonomiskais kaitējums Krievijai no mūžīgā sasaluma kušanas līdz 2050. gadam varētu sasniegt vismaz 57,8 miljardus eiro. Tādējādi mūžīgā sasaluma atkušana un šī procesa ietekme uz Arktikas infrastruktūru piespiedusi Krieviju, kura iepriekš tika kritizēta par klimata pārmaiņu noliegšanu, beidzot koncentrēt uzmanību uz klimata pārmaiņu izaicinājumiem.

Norvēģijas prezidentūra: jaunas cerības

Norvēģijas valdība iepazīstinājusi ar prioritātēm padomes priekšsēdētāja amatā 2023.–2025. gadā, akcentējot četras tematiskās sadaļas:

- jūras vide – no ledus atkarīgo sugu un ekosistēmu aizsardzība; monitoringa sistēmu izstrāde Arktikai; jūras piesārņojuma apkarošanas pasākumu veikšana u. c.;
- klimats un vide – zinātnisko datu izmantošanas efektivitātes celšana un piekļuves uzlabošana; sadarbības stiprināšana bioloģiskās daudzveidības saglabāšanā Arktikā; īpaša uzmanība oglekļa un metāna emisiju mazināšanai u. c.;
- ilgtspējīgas ekonomikas attīstība – dabas un zemes tradicionālās izmantošanas saglabāšana zaļās pārkārtošanās laikā; videi nekaitīgākas kuģniecības veicināšana Arktikā; klimata pārmaiņu ietekmes uz reģiona pārtikas sistēmām izpēte utt.;



Krasta erozija Arktikā, ko izraisa mūžīgā sasaluma kušana. ASV ģeoloģiskais apsekojums.

■ Arktikas iedzīvotājiem – koncentrējoties uz jaunatni, panākt dzimumu līdztiesību un iekļaujošu attieksmi sabiedrībā; sadarbības paplašināšana reģionā veselības jomā utt.

Norvēģijas ārlietu ministre Annikena Vitfelta: "Tagad svarīgākais uzdevums ir glābt pašu Arktikas padomi, bet nav pārliecības, ka šo uzdevumu izdosies veiksmīgi īstenot, tomēr Arktikas padomei noteikti būtu jā saglabā sava loma kā vissvarīgākajam daudzpusējam forumam ar Arktiku saistītu jautājumu risināšanā. Norvēģijas mērķis ir, lai Arktikas padome mūsu vadībā atsāktu savu svarīgo darbību, tāpēc kopā ar citām dalībvalstīm centīsimies saprast, kā to izdarīt praksē."

"Bellona" fonda vecākais padomnieks Arktikas jautājumos Sigurds Enge uzskata, ka Arktikas reģions vides apstākļu ziņā pašlaik piedzīvo smagāko situāciju kopš padomes dibināšanas 1996. gadā. "Arktiku apdraud

gan gaisa, gan jūras temperatūras paaugstināšanās. Tomēr šobrīd reģiona problēmu pamatcēloņi meklējami ārpus Arktikas, jo klimata pārmaiņas ir globāla problēma, ko nevar atrisināt tikai Arktikā," saka Enge. "Viens no svarīgākajiem Arktikas padomes uzdevumiem ir informēt visas pārējās valstis un starptautiskās organizācijas par to, cik būtiski ir saglabāt globālo siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas tempu, tāpēc Arktikas padomei Norvēģijas prezidentūras laikā ir jāpieliek visas pūles, lai cīnītos pret tādu politiku un saimniekošanas metodēm, kas rada postījumus un nodara kaitējumu ekosistēmai."

Pirms Norvēģija pārņēma Arktikas padomes prezidentūru, "Clean Arctic Alliance", ko veido divdesmit bezpeļņas organizācijas, tostarp "Bellona", nosūtīja Norvēģijas valdībai atklātu vēstuli ar saviem ieteikumiem. Tāpat alianse rīko kampaņas, lai pamudinātu Arktikas valstu valdības uz konkrētu rīcību, kas aizsargātu Arktiku, tās dzīvo dabu un iedzīvotājus.

UZZIŅAI

"Bellona" fonds ir neatkarīga bezpeļņas organizācija, kuras mērķis ir risināt un cīnīties pret klimata problēmām, identificējot un īstenojot ilgtspējīgus vides risinājumus. Fonds cenšas panākt labāku ekoloģisko izpratni, dabas, vides un veselības aizsardzību. "Bellona" nodarbojas ar plašu aktuālo nacionālo un starptautisko vides jautājumu un problēmu loku visā pasaulē.

Vecā kārtība nevar pastāvēt jaunajos apstākļos

Dalībvalstis ir vienprātīgas, ka pašreizējās apstākļos nav iespējams turpināt sadarbību ar Krievijas Federāciju Arktikas padomes ietvaros, jo valstu suverenitātes un teritoriālās integritātes ievērošana ir viens no galvenajiem principiem, uz kuriem balstās padomes darbība, un Krievija to ir pārkāpusi.

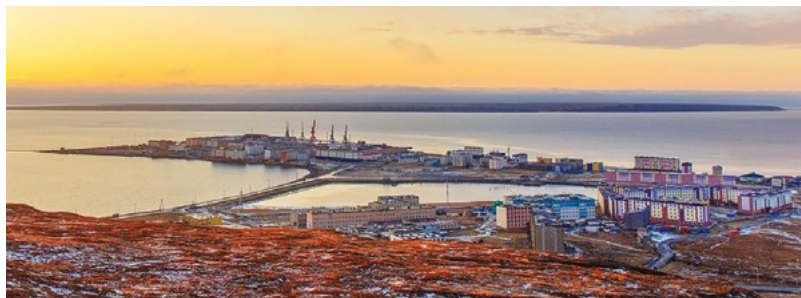
Tomēr nevar ignorēt faktu, ka Krievijai pieder 53% Ziemeļu Ledus okeāna piekrastes un Krievijas Federācijas Arktikas zona aizņem ceturto daļu no Arktikas kopējās platības. Pārējo Arktikas valstu pārstāvji to labi apzinās, tāpēc vēl jo vairāk ir pārliecināti, ka vides problēmu risināšana Arktikā ir steidzams un neatliekams jautājums.

"Krievija nav izraidīta no Arktikas padomes un pašlaik nav plānots to izslēgt, tāpat arī pati Krievija nav izgājusi no padomes sastāva, tomēr par ierasto darbību politiskajā līmenī tagad nevar būt ne runas," uzskata Norvēģijas ārlietu ministra vietnieks Eivinds Vads Pētersons.

"Mēs turam durvis vaļā, jo Krievija joprojām ir padomes locekle, pat ja nevaram ar to sadarboties. Patiesībā viss ir atkarīgs no Krievijas, kad tā mainīs savu uzvedību, mēs atsāksim sadarbību, jo Arktikas nākotne ir pirmajā vietā," viedokli pāuda Dānijas vēstnieks Arktikā Tomass Vinklers.

Pagaidām nav skaidrs, vai Krievija varētu mainīt savu uzvedību, vairāk gan izskatās, ka tā joprojām turas pie savas pārliecības, ko 2023. gada 11. maijā publicēja Krievijas ārlietu ministrs Sergejs Lavrovs: "Pilna mēroga padomes darbību uz laiku ir iesaldējuši Rietumvalstu padomes locekļi, absolūti nepamatoti to argumentējot ar situāciju Ukrainā, ko pašī izprovocēja, tāpēc mēs uzskatām, ka šāds lēmums ir politizēts."

Tā kā Arktikas padomes valstis ar Krieviju nesadarbojas, tā Arktikas jautājumos mēģina stiprināt sadarbību ar tādām neregionālām valstīm kā Ķīna un Indija, paziņojot, ka tuvākajā laikā tiks izveidota kopīga darba grupa, lai attīstītu Ziemeļu jūras ceļa projektu. Indijas un Ķīnas kapitāla piesaistīšana dabas resursu apgušanai un transporta projektiem Krievijas Arktikā nav nekas jauns. Piemēram, kopš 2016. gada 49% akciju uzņēmumā "Vankorneft", kas atrodas Krasnojarskas apgabalā, pieder kādam Indijas uzņēmumam, bet 20% kompānijas "Yamal LNG" akciju, kas ir lielākais sašķidrinātās dabasgāzes ražotājs Krievijas Arktikā, pieder Ķīnas "CNPC" investoriem, vēl 20% pieder "French Total", bet atlikušie 60% – Krievijas uzņēmumam "Novatek".



Pevekas osta Ziemeļu jūras ceļa austrumos, Čukotkā. Foto: Consfone

Tā kā ceturrtā daļa Arktikas reģiona pieder valstij, kurā valda autoritārs režīms, kas pārkāpj starptautiskos līgumus un dabas resursu iegūšanu un izmantošanu noliek augstāk par ekoloģijas jautājumiem, pārējām Arktikas padomes dalībvalstīm būs jāpieliek milzu pūliņi, lai aizsargātu Arktikas vidi, pasargātu trauslo ekosistēmu no iznīcināšanas un novērstu neatgriezeniskas klimata pārmaiņas. Gadu pēc tam, kad padomes locekļi ir pārtraukuši sadarbību ar Krieviju pēc tās iebrukuma Ukrainā, eksperti uzdod retorisku jautājumu: vai tas nozīmē, ka reāli varētu būt apdraudēta polārā organisma dzīvotspēja? Viņi arī pauž viedokli, ka Arktikas padomes neefektīvai darbībai varētu būt graujoša ietekme gan uz reģiona vidi un četriem miljoniem iedzīvotāju, kuri jau tagad saskaras ar ledus kušanas sekām jūrā, gan uz to valstu interesēm, kuras nav Arktikas valstis un tagad nevar šeit realizēt iesāktos projektus. Apturot sadarbību ar Maskavu, ir apturēta aptuveni trešā daļa no padomes virzītajiem 130 projektiem. Piemēram, Krievijas zinātnieki vairs nepiekrīt tiem atklājumiem par klimata pārmaiņām, ko vēl nesen bija veikuši kopā ar Rietumvalstu zinātniekiem, ir apstājusies sadarbība meklēšanas un glābšanas misijās, tai skaitā naftas noplūdes incidentos. Neskatoties uz to, ka Arktikas padomei iepriekš bija izdevies noslēgt saistošus nolīgumus par vides aizsardzību un saglabāšanu, tagad Krievija šīs saistības ignorē.

"Esmu nobažījies, ka Krievijas politika patiešām iedragās Arktikas padomes spēju risināt vides aizsardzības jautājumus," ziņu aģentūrai "Reuters" teica ASV senators Anguss Kings. "Nesaskaņas starp Krieviju un pārējām Arktikas padomes dalībvalstīm nozīmē, ka efektīva reakcija uz

klimata pārmaiņām ir daudz mazāk iespējama."

"Norvēģijai ir liels izaicinājums sekmiīgi vadīt Arktikas padomes darbu nākamajos divus gadus," sacīja Hārvarda Kenedija skolas Arktikas iniciatīvas līdzdirektors un bijušais ASV prezidenta Baraka Obamas zinātniskais padomnieks Džons Holdens. "Tikai reāla rīcība, kopīgs darbs un principialitāte ir veids, kā glābt Arktikas padomes pastāvēšanu arī bez Krievijas."

Tomēr Krievija apgalvo, ka Arktikas padomes darbs nevar turpināties, ja tajā nepiedalās Krievija. "Padome noteikti vājināsies," ziņu aģentūrai "Reuters" sacīja Krievijas pārstāvis Arktikā Nikolajs Korčunovs. "Neesmu pārliecināts, ka šī padome spēs palikt par galveno platformu Arktikas jautājumos."

"Krievija cenšas veidot attiecības ar valstīm, kas nav Arktikas valstis, īpaši ar Ķīnu, un tā ir tendence, kas rada bažas," sacīja Baltā nama Arktikas koordinācijas komitejas izpildedirektors Deivids Baltons.

Pastāv reāla iespēja, ka Krievija ies savu ceļu jautājumos, kas skar reģionu, vai pat izveidos konkurējošu padomi. 14. aprīlī Krievija aicināja Ķīnu, Indiju, Brazīliju un Dienvidāfriku (BRICS valstis) iesaistīt pētījumus Arktikas arhipelāgā Svalbārā, kas atrodas Norvēģijas teritorijā un kur citas valstis var darboties saskaņā ar 1920. gada līgumu. 24. aprīlī Krievija un Ķīna parakstīja memorandu, ar ko izveido sadarbību krasta apsardzē Arktikā.

"Mums ir jānosargā Arktikas padome kā vissvarīgākais starptautiskais Arktikas sadarbības forums un jānodrošina, ka tā izdzīvo," ziņu aģentūrai "Reuters" sacīja Norvēģijas ārlietu ministra vietnieks Eivinds Vads Pētersons. ■

Eiropas zinātnieki meklē veidu, kā pasaules jūrās savākt plastmasas atkritumus

Pasaules ūdeņos – gan virs ūdens virsmas, gan zem tās – atrodas miljons plastmasas atkritumu apjoms, vairāk nekā 90% plastmasas atkritumu guļ jūras dzelmē. Ja ūdens virsmu vēl ir iespējams no plastmasas atkritumiem attīrīt, tad dzelmē šis process ir sarežģītāks, un to var izdarīt tikai ūdenslīdzēji, tāpēc zinātnieki no vairākām Eiropas iestādēm ir apvienojušies projektā “SeaClear” un strādā pie robotiem, kas ar mākslīgā intelekta palīdzību varētu palīdzēt attīrīt ūdens dzelmi. Pašlaik notiek mākslīgā intelekta apmācīšana un ierīču testēšana. Taču projekta mērķis ir radīt rīku, kas palīdzēs savākt plastmasas atkritumus drošāk un izdevīgāk, samazinot okeānu attīrīšanas izmaksas par 70%.

Kā miskaste nonāk okeānā?

Katru gadu mēs pakļaujam pasaules ūdensceļus arvien dažādākiem piesārņotājiem – plastmasas atkritumiem, ķīmisko vielu notecei, jēlnaftai un citiem. Atkritumi tiek izgāzti, iesūknēti, izlīst, tiek nopludināti un pat ieskaloti jūrā ar mūsu veļas mazgāšanas ūdeņiem, nemaz nerunājot par mikroplastikas piesārņojumu, kas pašlaik vēl ir maz pētīts, bet veiktie pētījumi liecina, ka potenciālie piesārņotāji esam mēs visi. Piemēram, tikai viens cilvēks, tīrot zobus ar zobu pastu, gadā rada aptuveni piecus kilogramus mikroplastikas.

Par laimi, vēl nav par vēlu mums sākties. Daliēties netīrā patiesībā par okeāna piesārņojumu un palīdziet kaut ko mainīt.

Daži fakti par okeāna piesārņojumu

1. fakts. Izrādās, ka naftas noplūdes no kuģiem nav lielākā problēma

Naftas noplūdes no kuģiem veido tikai 12% no naftas mūsu okeānos, divas līdz trīs reizes vairāk naftas jūrā nonāk no upēm, kas šo piesārņojumu saņēmušas no kanalizācijās.

2. fakts. Pasaules jūrās ir vairāk plastmasas nekā zivju

Aptuveni 12 miljoni metrisku tonnu – tik daudz plastmasas mēs katru gadu izgāžam okeānos, kas tonnāžas ziņā ir ekvivalents vairāk nekā 100 000 zilajiem valļiem. Tiek prognozēts, ka līdz 2050. gadam okeānā plastmasas būs vairāk nekā zivju.

3. fakts. Pasaules okeānā ir piecas atkritumu salas

Visā pasaulē ir piecas atkritumu salas, ko vēl mēdz dēvēt par plankumiem vai plākssteriem. No tiem lielākais ir lielais Klusā okeāna atkritumu plākssteris, kas satur aptuveni 1,8 triljonus atkritumu gabalu un aptver teritoriju, kas ir divreiz lielāka par Teksasu.

4. fakts. Plastmasa rada dubultu bistamību

Saules un viļņu iedarbības rezultātā plastmasa okeānā var sadalīties mazākās frakcijās, kas pazīstama kā mikroplastmasa, un tās noārdīšanās procesā, kas plastmasas pudeles gadījumā var ilgt simtiem gadu, izdalās ķīmiskas vielas, kas vēl vairāk piesārņo jūru.

2017. gadā Singapūras Nacionālās universitātes pētījumi atklāja vairāk nekā 400 baktēriju veidus uz 275 mikroplastmasas gabaliņiem. To vidū bija baktērijas, kas cilvēkiem izraisa gastroenterītu un brūču infekcijas, kā arī tādas, kas veicina koraļļu rifu izžušanu. Vidusjūrā piesārņojums ar mikroplastmasu ir sasniedzis augstāko līmeni. Vairāk nekā 130 dažādu jūras sugu ir to uzņēmušas. Satraucoši arī tas, ka toksiskās vielas, ko satur mikroplastmasa, var uzkrāties jūras iemītņu organismā un kopā ar jūras veltēm nonākt cilvēka organismā un apdraudēt veselību.

5. fakts. Indonēzija un Indija pārvēršas miskastē

Visvairāk plastmasas okeānā nonāk no Indonēzijas un Indijas, kuras rada

lielāku plastmasas piesārņojumu piekrastes vidē nekā pārējās deviņas Dienvidaustrumāzijas valstis kopā, kuras savukārt ieņem otro vietu piesārņojuma ziņā, bet Amerikas Savienotās Valstis piesārņotāju sarakstā ierindoja trešajā vietā.

6. fakts. Pat barības vielas var būt kaitīgas

Ja lauksaimniecības barības vielas, piemēram, slāpekļis, tiek izgāztas jūrā lielos daudzumos, tas var stimulēt aļģu eksplozīvu augšanu. Kad aļģes sadalās, tiek patērēts skābeklis apkārtējos ūdeņos, radot plašu mirušo zonu, kas var izraisīt zivju un citu jūras dzīvnieku masveida izmiršanu.

7. fakts. Pieaug mirušo zonu skaits

Zinātnieki pasaules okeānos ir saskaitījuši vairāk nekā 400 hipoksiskās zonas, kas ir teritorijas ar tik zemu skābekļa koncentrāciju, ka dzīvnieki iet bojā nosmokot. 2017. gadā Meksikas līcī okeanogrāfi atklāja mirušo zonu gandrīz Mūdzersijas lielumā.

2019. gadā Eiropas Vides aģentūra publicēja informāciju, ka tieši Baltijas jūra ir piesārņotākā jūra Eiropas Savienībā, piesārņojums tur sasniedzis 96,3 procentus. Tikai seši līdz septiņi procenti Baltijas jūrā ir piesārņojuma neskartas teritorijas, bet ar katru gadu arvien pieaug mirušo zonu skaits saistībā ar eitrofikāciju, kas Baltijas jūrā tiek pētīta jau aptuveni simt četrdesmit gadu, tāpēc var teikt, ka šajā ziņā Baltijas jūra ir arī viena no visvairāk izpētītajām jūrām. Pētījumiem liela nozīme arī tāpēc, ka, pamatojoties uz to rezultātiem, Baltijas jūra kopš 2011. gada kuģošanai noteikta par īpašu rajonu, bet no 2016. gada pasažieru kuģiem noteikti ierobežojumi saistībā ar notekūdeņiem, taču caurumi likumos ļauj legāli jūrā izlaist, piemēram, tā sauktos pelēkos notekūdeņus, kas ir pietiekami piesārņoti.■

Jūras piesārņojums: ietekme uz jūras un cilvēka dzīvi



Zinātnieki atzīst, ka okeāns ir viena no vismazāk izpētītajām mūsu planētas daļām ar milzīgu daudzumu noslēpumu. No pēdējās desmitgades veiktajiem pētījumiem izriet, ka okeāna vidi nopietni apdraud cilvēku iejaukšanās: jūras dzīvnieki cieš no kaitējuma, ko rada ūdeņu ķīmiskais piesārņojums un miljoniem tonnu nepareizi apsaimniekotu atkritumu, kas katru gadu tiek izgāzti okeānos. Rezultātā ik gadu iet bojā vairāk nekā 100 miljoni jūras dzīvnieku un tiek degradēta okeāna ekosistēma. Gandrīz 1000 jūras dzīvnieku sugu ietekmē okeāna piesārņojums, un tagad jau ir vairāk nekā 500 vietu, kas reģistrētas kā mirušās zonas, kurās jūras dzīvība nevar pastāvēt.

Okeāna piesārņojuma statistika

- Tiek lēsts, ka pašlaik mūsu okeānos ir no 75 līdz 199 miljoniem tonnu plastmasas atkritumu.
- Katru gadu no plastmasas atkritumiem vien iet bojā vairāk nekā 100 miljoni jūras dzīvnieku.
- 100 tūkstoši jūras iemītnieku katru gadu iet bojā, sapinoties plastmasā, un tās ir tikai tās radības, kas tiek atrastas.
- Klusā okeāna ziemeļu daļā zivis katru gadu uzņem 12–14 tūkstošus tonnu plastmasas.

- Pēdējo 10 gadu laikā cilvēki saražojusi vairāk plastmasas nekā visā 20. gadsimtā.
- Lielākā piesārņojuma vieta uz planētas ir lielais Klusā okeāna atkritumu plankums.
- Ķīna ierindojas pirmajā vietā pēc nepareizi apsaimniekotiem atkritumiem un plastmasas, bet ASV ierindojas starp pirmajām 20 valstīm ar lielāko plastmasas patēriņu uz vienu cilvēku.
- Katru gadu tiek saražoti 300 miljoni tonnu plastmasas, kas sver tikpat, cik visa cilvēku populācija, un tikai 50% ir vienreiz lietojami.
- Tiek lēsts, ka mūsu okeānos ir 5,25 triljoni plastmasas atkritumu gabalu, 269 tūkstoši tonnu peld, bet četri miljardi mikrošķiedru uz vienu kvadrātkilometru atrodas zem ūdens virsmas.
- 70% mūsu atkritumu nogrimst okeāna ekosistēmā, 15% peld un 15% nonāk krastā.
- Katru gadu jūrā tiek izmesti 8,3 miljoni tonnu plastmasas, no kuras 236 tūkstoši tonnu ir mikroplastmasa, ko jūras radības maldīgi uzskata par pārtiku.
- Plastmasas noārdīšanās prasa 500–1000 gadu; pašlaik 79% tiek nosūtīti uz atkritumu poligoniem vai izmesti okeānā, tikai 9% tiek pārstrādāti un 12% sadedzināti.
- No 1950. līdz 1998. gadam okeānos veikti vairāk nekā 100 kodolizmēģinājumu.
- 500 vietas jūrā visā pasaulē ir reģistrētas kā mirušās zonas, to kopējā platība līdzinās Apvienotās Karalistes platībai (245 000 km²).
- 80% pasaules jūras piesārņojuma rada lauksaimniecība, neatīrīti notekūdeņi, barības vielu un pesticīdu novadīšana.
- 90% no pasaules okeāna atkritumiem nāk tikai no 10 upēm. ■

Kāds varētu būt jurnieku darbs 2050. gadā?

Neatkarību atguvušajā Latvijā jau esam nodzīvojuši vairāk nekā 30 gadu, un nereti sev jautājam, kur šie gadi aizskrējuši. Starptautiskajās jurniecības organizācijās, piemēram, IMO, un ne tikai, daudzas lietas, tai skaitā jurniecības ilgtspējīgu attīstību saista ar 2050. gadu, kas pašlaik šķiet esam aiz kalniem, tomēr vērts atcerēties, cik nežēlīgi ātri skrien laiks. Eksperti apgalvo, ka pasaules tirdzniecības kuģu vidējais vecums, uz kuriem strādā mūsdienu jurnieki, ir 21 gads, un tas nozīmē, ka šodienas tirdzniecības flotes kuģi būvēti pirms *Facebook*, *Twitter* vai *YouTube* ēras sākuma, pirms *iPhone* pastāvēšanas un platjoslas interneta ieviešanas.

Bet kādi kuģi vagos jūras 2050. gadā, kā nozare pielāgosies jauno tehnoloģiju uzvaras gājienam? Pēc ekspertu domām, lai izprastu, kāds būs jurnieku darbs 2050. gadā, vajadzētu apjaust, uz kādiem kuģiem viņiem būs jāstrādā un kāda nākotnē izskatīsies globālā tirdzniecības vide. Taču viss, par ko tagad notiek diskusijas, ir tikai versijas par iespējamām nākotnes tehnoloģijām un spekulācijām par to, kā būs, kad būs.

Jurnieks, visticamāk, uz kuģa strādās daudz mazākā apkalpē, bet viņam būs lielāka mīļdarbība ar speciālistu komandām krastā. Automatizācija, bez šaubām, mainīs daudzus dzīves aspektus jūrā, bet tehnoloģiju radītās pārmaiņas varētu pozitīvi ietekmēt jurnieka ikdienas darbu.

Jau tuvākajā nākotnē jurnieku apmācība koncentrēsies uz digitālo tehnoloģiju optimālu izmantošanu.

Lai gan pašlaik preču pārvadājumi pa jūru nesamazinās, jāņem vērā, ka nākotnē mainīsies tirdzniecības modeļi, kas liks mainīties arī tirdzniecības flotei: pirmkārt, kuģu klūs mazāk, bet procentuāli vairāk būs lielle kuģi, otrkārt, atdzims piekrastes un tuvsatiksmes kuģošana. ■

Jūrnieku sagatavošana jaunu izaicinājumu priekšā

“DNV Group” un Singapūras Jūrniecības fonds (SMF) kopīgi veica pētījumu, kurā tika analizēti faktori, kas veicina jūrniecības nozares pārveidi, kā arī izvērtēta šo faktoru ietekme uz kuģu pārvaldību un jūrnieku darbu līdz 2030. gadam.

Secinājumi tika izdarīti, analizējot publikācijas, izvērtējot ekspertu viedokli un apkopojot aptaujas datus, kurā piedalījās vairāk nekā 500 jūrnieku, kuri strādā beramkravu, tankkuģu un konteinerkuģu flotē visā pasaulē. Aptuveni 70% jūrnieku, kas atbildēja uz aptaujas jautājumiem, šajā nozarē strādā jau vairāk nekā 11 gadus un aptuveni divas trešdaļas respondentu ieņem virsnieka pakāpi.

Saskaņā ar DNV sniegto informāciju, lai efektīvi sagatavotu jūrniecības nozares darbaspēku dekarbonizācijas un digitalizācijas izaicinājumiem, būs nepieciešamas būtiskas izmaiņas jūrniecības izglītības sistēmā. Par to liecina arī jūrnieku aptaujas rezultāti, kas apliecina jaunu zināšanu un prasmju nepieciešamību visos līmeņos.

Vairāk nekā 75% klāja un 78% mašīntelpu jūrnieku norādīja, ka viņiem būtu nepieciešama daļēja vai pilnīga apmācība par degvielu, piemēram, LNG, akumulatoriem vai sintētisko degvielu.

Gandrīz 87% klāja un 91% mašīntelpu respondentu norādīja uz nepieciešamību pēc daļējas vai pilnīgas apmācības par jaunām degvielām, piemēram, amonjaku, metanolu un ūdeņradi.

81% klāja un 85% mašīntelpu respondentu norādīja, ka viņiem nepieciešama daļēja vai pilnīga apmācība darbā ar progresīvajām digitālajām tehnoloģijām, piemēram, papildu aprīkojuma/sistēmu automatizācija, uzlaboti sensori, mākslīgais intelekts un attālinātas darbības. Tikai 13% klāja un 11% mašīntelpu jūrnieku piekrita, ka viņi ir labi apmācīti.

53% jūrnieku norādīja, ka dod priekšroku klātienē apmācībai jūrniecības mācību centrā vai akadēmijā, 23% klāja un 27% mašīntelpu speciālistu dod priekšroku

klātienē un tiešsaistes apmācības apvienojumam.

Vairāk nekā 70% respondentu mācību gaitā ir izmantojuši simulatorus, virtuālo realitāti vai citu digitālo vidi, no tiem 60% klāja un 65% mašīntelpu speciālistu norādīja, ka šādas apmācības metodes palīdz attīstīt viņu prasmes. Tikai 10% klāja un 9% mašīntelpu speciālistu šim viedoklim nepiekrīta.

Jaunu tehnoloģiju izmantošana

Divas trešdaļas jūrniecības darbinieku atzina, ka progresīvākas tehnoloģijas uz kuģa atvieglot viņu darbu, bet tikai 40% jūrnieku uzskata, ka krasta vadības centri, kas pieejami, lai dažas vai visas funkcijas veiktu attālināti, varētu atvieglot viņu darbu uz kuģa.

Ilgtermiņa tehnoloģijas kā talantu piesaistes un motivēšanas rīki

55% klāja un 50% mašīntelpu respondentu norādīja, ka jaunievedumi degvielas, automatizācijas un digitalizācijas jomā uz kuģiem varētu noturēt esošos jūrniekus un piesaistīt jaunus.

Kolektīva atbildība sagatavot jūrniecības speciālistus nākotnei

Pamatojoties uz pētījuma rezultātā izdarītajiem secinājumiem, sniegti vairāki ieteikumi, kā uzlabot jūrnieku apmācību un ko darīt, lai piesaistītu jauniešus jūrnieka profesijai un jau esošos jūrniekus noturētu darbā jūrā.

Visām ieinteresētajām pusēm, piemēram, administrācijām, kuģu

īpašniekiem, operatoriem un jūrniecības mācību iestādēm, būtu rūpīgi jāizvērtē un šīs desmitgades ietvaros jārisina jūrnieku prasmju deficīta jautājums digitalizācijas un dekarbonizācijas jomā, lai nodrošinātu, ka viņi ir sagatavoti darbam jaunajos apstākļos. Apmācības procesā prioritāti varētu piešķirt LNG un citiem kuģu enerģijas risinājumiem, jo tirgū ienāk aizvien vairāk alternatīvu degvielu un tai piemērotu dzinēju.

Atbilstoši jaunajām tendencēm un prasībām jūrniecības mācību iestādēm, izmantojot modernas apmācības metodes, jākoncentrējas uz tāda mācību procesa ieviešanu, kas jauniem speciālistiem nodrošinātu nepieciešamās zināšanas, savukārt kuģu operatoriem būtu jākoncentrējas uz to, lai nodrošinātu apmācību, kas saistīta ar jaunajiem degvielas veidiem un kuģiem. Izmantojot jaunās apmācības metodes un dažādas apmācības iespējas, uzlabojot jaunu zināšanu pieejamību, ātrumu un saturu dziļumu, nozare var novērst prasmju trūkumu un veicināt jūras speciālistu attīstību šajā desmitgadē. Vecākie virsnieki būtu jāapmāca darbam ar jaunām tehnoloģijām un degvielām, lai jaunākajiem apkalpes locekļiem nodrošinātu efektīvu darbaudzināšanu un apmācību darba vietā, ko varētu papildināt, piemēram, ar virtuālo realitāti un simulatoriem.

STCW kursu mācību programmā vajadzētu iekļaut, piemēram, jaunas ugunsdzēsības metodes, lai sniegtu zināšanas par to, kā cīnīties pret tiem ugunsgrēku veidiem, ko var radīt jaunais kurināmais.

Jūrniecības mācību iestādēm un jūrnieku darba devējiem liela vēriba būtu jāpievērš jūrnieku vispārīgo prasmju attīstīšanai, lai jūrniecības profesionāļiem nodrošinātu ilgtermiņa karjeras attīstību, kas ir vitāli

svarīgi talantu piesaistei un noturēšanai. Lai noturētu un piesaistītu cilvēkus darbam jūrā, jāizmanto tās karjeras attīstības iespējas, ko sniedz digitalizācija un dekarbonizācija. Zaļā kuģniecība būtībā nozīmē preču pārvadāšanu, atstājot iespējamī mazāku ietekmi uz vidi. Tas var ietvert progresīvu tehnoloģiju izmantošanu, lai optimizētu kuģu konstrukciju, darbību un veiktspēju, kā arī uzlabotu enerģijas un degvielas efektivitāti, novērstu piesārņojumu un samazinātu emisijas.

Tāpat vajadzētu apzināt tās darba iespējas, kas jūrniekiem paveras krastā, piemēram, kuģu kontroles un uzraudzības iekārtu krasta kontroles centros, kas, visticamāk, kļūs arvien izplatītāki šajā desmitgadē.

Kopumā pētījums rosina uz diskusiju par jūrnieku nākotni, izaicinājumiem un apmācību. Pētījuma autori uzskata, ka darbs, kas tiek veikts šajā desmitgadē, ir svarīgs un papildina kuģniecības kopienas centienus sasniegt līdz 2050. gadam izvirzītos mērķus. "Ir svarīgi, lai mēs sāktu ar izpratni par to, kur ir kompetences nepilnības, par jomām, kurās apmācība ir visvairāk nepieciešama, un pēc tam strādātu kā nozare, lai nodrošinātu jūras profesionāļiem tās nākotnes prasmes, kas būs vajadzīgas, lai droši un efektīvi ekspluatētu jaunus kuģu tipus, kas tiek nodoti ekspluatācijā," teikts pētījuma gala ziņojumā.

Pāreja uz nulles emisiju degvielām pieaug arvien straujāk, jo tirgū ienāk aizvien vairāk alternatīvu degvielu un tām piemērotu dzinēju. Arvien vairāk kuģu būvētāju projektē kuģus ar zaļajām tehnoloģijām, piemēram, divu degvielu dzinējiem, lai paātrinātu pāreju uz ekoloģiskāku dzīvi. Zaļā kuģniecība ietver arī personāla un apkalpes locekļu apmācību un izglītību par jūras vidi, vides politiku, globālajām prasībām, kuģu energoefektivitāti un citām lietām. IMO ir noteikusi mērķi līdz 2050. gadam sasniegt oglekļa nulles emisijas. Visai kuģniecības nozarei ir jāveic milzīga pāreja uz videi nekaitīgākiem risinājumiem, palielinot ieguldījumus videi draudzīgākās tehnoloģijās, dzinējos un degvielā. Lielākie kuģu operatori apsolījuši veidot zaļos koridorus globālajai kuģošanai. ■



Kuģu krustmātēm – 30

Pirmais nolikums par Latvijas Republikas Jūras spēku karakuģu krustmāti 1993. gada 4. martā tika apstiprināts ar Aizsardzības spēku komandiera pavēli Nr.22. Pirmajai gods kļūt par kuģa KA-01 "Kristaps" krustmāti bija aktrisei Verai Gribačai-Valterei (1927–2023). Ideja par to, ka



katram Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēku Flotiles kuģim ir sava krustmāte, radusies, sekojot Latvijas Kara flotes tradīcijai. Ir saglabāties zemūdenes "Ronis" krustmātes Judītes Andersones vēlējums, zemūdeni nolaižot ūdenī 1926. gada jūlijā Nantē: "Dzintarzemītes krastus mūžam sargāt, mieru un drošību mīļajiem gādāt."

Kuģa krustmāti var iecelt tikai vienu reizi uz visu kuģa ierindā atrašanās laiku. Par karakuģa krustmāti tiek iecelta izraudzītā persona ar Jūras spēku komandiera pavēli, un viņas tiesības un pienākumi ir noteikti speciālā nolikumā. Krustmātes tradicionāli kuģa komandai dāvina savu ģimetni,

▶▶▶ 30. lpp.

Jūras transports 2040. gadā: kā nākotnes tehnoloģijas ietekmēs jūrniekus?

26. jūnijā "Shaping the Future of Shipping" konferencē Manilā, Filipīnās, Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) un Pasaules Jūras universitāte (WMU) nāca klajā ar ziņojumu "Transport 2040 – Impact of Technology on Seafarers – The Future of Work", kas atspoguļo padziļinātus pētījumus vairākos jūrniecības jautājumos, kas saistīti ar nākotnes kuģu tehnoloģijām, tostarp automatizāciju, cenšoties prognozēt gaidāmo pārmaiņu iespējamu ietekmi uz jūrnieku sagatavošanu un darbu.

Galvenie secinājumi iekļauti sagatavotajā tehnoloģiju ceļvedī, kas piedāvā visaptverošu ieskatu nākotnes kuģniecības tehnoloģijās un to attīstībā jūrniecības nozarē, galvenokārt aplūkojot automatizācijas un jauno tehnoloģiju radītās pārmaiņas. Tehnoloģiju ceļvedis, kas sadalīts īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa prognozēs, aptver nozares tendences galvenajās un apakštehnoloģijās, tostarp iespējamās rīcības politikā, prognozējot apdraudējumu, ko tās rada un par ko brīdina nozares analītiķi.

Saskaņā ar ziņojumu pāreja uz jaunajām tehnoloģijām jūrniecības nozarē jūrniekus ietekmēs atšķirīgi, un tas būs atkarīgs no viņu amata, dienesta pakāpes un darba funkcijām. Prognozes par prasmēm, kas jūrniekiem jaunajos darba apstākļos būs nepieciešamas, Tehnoloģiju ceļvedī apskatītas, ņemot vērā viedo tehnoloģiju attīstību visplašākajā nozīmē, kas nākotnē ietekmēs darbu jūrā.

Viens no galvenajiem secinājumiem ir tas, ka prasmju pilnveide un pārkvalifikācija ir svarīgākie pasākumi, kas jau tagad veicami jūrnieku atbalstam, ņemot vērā tās straujās pārmaiņas, ko viņu darba vide piedzīvo viedo un zaļo tehnoloģiju attīstības dēļ. Lai pāreja uz automatizāciju un digitalizāciju būtu veiksmīga, tieši apmācības nozīme ziņojumā ir uzsvērtā kā izšķiroša. Ziņojumā arī prognozēts, ka tehnoloģisko pārmaiņu rezultātā nozarē radīsies virkne jaunu darbavietu jūrniecības profesionāļiem. Prognozes liecina, ka jauno tehnoloģiju ietekmi uz jūrniekiem noteiks ne tikai viņu individuālā sagatavotība šīm pārmaiņām, bet arī katras valsts piedāvātā politika.

►►► 29. lpp.

bet par atšķirības zīmi saņem baltu šalli ar Jūras spēku logo, tāpat tradicionāli krustmātes tiek aicinātas piedalīties visos Jūras spēku publiskajos pasākumos. Pašlaik Jūras spēkos ir ieceltas 26 kuģu krustmātes, kuras pārstāv dažādas profesijas, sākot ar vēsturniekiem, kultūras darbiniekiem, aktrisēm un dziedātājiem līdz biznesa sievietēm un gleznotājiem.



Mīnu kuģa M-08 "Rūsīņš" krustmātes iecelšana. Par kuģa krustmāti kļūst Elīna Egle. Piedalās Jūras spēku Flotiles komandieris jūras kapteinis Rimants Štrimitis.

Krustmātes ir daļa no Jūras spēkiem

"Es esmu tāds īsts civilais, un par jūru man lielākoties ir tikai ideālistiski un romantiski priekšstati, kam ar dzīves īstenību droši vien ir visai maz sakara. Tomēr man, esot uz kuģa, vienmēr ir tāda laba sajūta un vienlaikus arī lepnums par to, ka Latvijai ir sava armija un savi kuģi. Mani vienmēr ir tracinājušas runas, ka mēs esam maza valsts, ko tad mēs varam izdarīt... Jau Krišjānis Valdemārs vienreiz par visām reizēm pateica – nav maza valsts, ja tai ir jūra! Cik tad ilgi mēs paši sevi varam kodēt uz nevarību, nespējību, ciešanām! Dod Dievs katrai valstij tādus mežus, laukus un ūdeņus, kādi ir Latvijai," saka Elīna Egle, kura 2011. gada 10. augustā kļuva par mīnu kuģa M-08 "Rūsīņš" krustmāti. Jautāta, vai tas noticis likumsakarīgi, Elīna smaidot saka: "Grūti atbildēt, jo izvēlēties mani par krustmāti bija Jūras spēku ziņā, taču man tas bija pārsteigums. Pavisam nesen biju kļuvusi par krustmāti diviem maziem bērniem, un vēl pēc pāris mēnešiem man zvana, ka ar Jūras spēku komandiera pavēli esmu norīkota par kuģa "Rūsīņš" krustmāti. Bija apjukums. Kādi tad ir kuģa krustmātes pienākumi, vai es tos spēšu godam pildīt? Bet no tādiem pienākumiem,

protams, nedrīkst atteikties, tā ir liela uzticības lieta," pavisam nopietni saka Elīna Egle. "Krustmātes sūtība ir būt kopā ar kuģa komandu gan priekš, gan grūtībās, arī domās stiprināt komandas garu un vajadzības gadījumā būt par atbalstu. Senā kuģa krustmātes iecelšanas tradīcija liecina, ka arī mūsu Latvijas Kara flotes dibinātāji saprata, ka ir vajadzīgi tādi vēstnieki, kas sabiedrībā stāsta par Jūras spēkiem. Citviet pasaulē par kuģu krustmātēm parasti kļūst aristokrātes, kurām tiek uzticēta šī misija, bet Latvija to ir izdarījusi ļoti demokrātiski – mēs nākam no tik dažādām dzīves jomām: ir gan biznesa pārstāves, gan sabiedriskās, kultūras un izglītības darbinieces. Zināmā mērā mēs esam vēstneši, jo mūsu galvenais uzdevums ir stāstīt sabiedrībai par to, ko dara mūsu Jūras spēki un kādas ir aktualitātes. Jāatzīst, ka miera laikos, kādos dzīvojam līdz 2022. gada 24. februārim, tas bija īpaši aktuāli: kara taču nav, un ko tad tie Jūras spēki vispār dara? Mēs stāstījām – redziet, ir kuģi, kas piedalās glābšanas darbos, kas iet starptautiskajās misijās, un redziet, ir kuģi, kas tirdzniecības kuģiem nodrošina no mīnām brīvus ceļus. Cilvēki, to visu dzirdot, saprot – jā, mums tiešām ir vajadzīgi Jūras spēki, mēs tiešām esam jūras valsts. Domāju, ka krustmātes šo savu misiju ir sapratušas un godam pilda."

Krustmātes gods paliek uz mūžu

Jāteic, ka tagad kuģa krustmāšu ir vairāk nekā kuģu, jo daži kuģi jau izņemti no aktīvās darbības.

Par vienu šādu gadījumu stāsta Jūras spēku hronika. Mīnu traleru M-01 "Viesturs" un M-02 "Imanta" karogi tika nolaisti un uzdāvināti kuģu krustmātēm un pēdējiem kuģu komandieriem. Komandas izformētas, aprīkojums un bruņojums demontēts. Tie ir pirmie Jūras spēku kuģi, kas tika nodoti utilizācijai. Liepājas ostas 84. piestātnē notika pirmā kuģu "izvadišanas" ceremonija atjaunoto Jūras spēku vēsturē, kurā piedalījās Jūras spēku personālsastāvs, bijušie kuģu komandieri un kuģu krustmātes. "Viestura" krustmāte ir Inese Liepniece, "Imantas" – Ineta Kupše. "Skumīgs brīdis. Varu teikt tikai

paldies, ka gandrīz 15 gadus bija gods būt par krustmāti,” teica I. Kupše. “Ir jocīga sajūta, jo krustmātes goda statuss tiek piešķirts uz mūžu, taču sava kuģa, savas komandas, sava komandiera vairs nav. Turklāt kuģa vārds saglabājas, kas jau ir radījis pārpratumus. Man ir teikuši – redzēju ziņās par kuģi “Imanta”, bet tu nebiji, bija cita krustmāte. Cilvēki jau nepievērš uzmanību borta numuriem un sarunā tos nelieto.”

JS sastāvā tiešām ir jauni kuģi ar vecajiem vārdiem – mīnu meklētājs M-04 “Imanta”, kura krustmāte ir Ilva Lutere, un mīnu meklētājs M-05 “Viesturs”, krustmāte Iveta Kraule.

“Kā saka Jūras spēkos, nav bijušo krustmāšu, jo tituls ir uz mūžu, tāpat uz mūžu paliek pienākums sabiedrībai vēstīt par mūsu Jūras spēkiem. Esam visdažādākajās dzīves un darbības jomās, kur nesam šo vēsti. Kad pirmo reizi satiek savu kuģa komandu, uzzini par viņu ikdienu, par to, cik šis darbs ir bīstams, tad tajā brīdī ieslēdzas krustmāte, jo tu saproti, ka tie cilvēki ar ļoti daudz ko riskē. Tā nav tikai skaista soļošana svētku parādē, tas ir darbs tālu projām no mājām, ar augstu risku un lielu atbildību. Tāpat tu apzinies, cik ļoti ir iesaistītas jūrnieku ģimenes, kuras uztraucas par savējiem un gaida viņus atgriežamies no misijām, kas reizēm notiek vairākus mēnešus. Ir krustmātes, kas nāk no jūrnieku dzimtām, tāpēc viņas lieliski saprot, ko nozīmē šis darbs. Pati nenāku no šādas dzimtas, nezinu, ko nozīmē būt jūrnieka meitai, mātai vai sievai, kad tuvie cilvēki daudzus mēnešus ir prom no mājām, bet arī es lieliski apzinos, cik tas ir bīstami. Un tad tu spēj ļoti novērtēt tos līdzcilvēkus, kuri zināmā mērā nes upuri, atsakās no vienkāršas ikdienas un iespējas būt kopā ar saviem mīļajiem. Kovida laiks mums lieliski apliecināja, cik ļoti vērtīgs ir katrs kopā būšanas mirklis, un jūrnieku otrajām pusēm vislabāk ir saprotams šis kopā būšanas svarīgums. Krustmātes uzdevums ir būt tādām kā motivatoram, kurš istajā brīdī spēj pateikt pareizos vārdus, to, ka jūs tiekiet sabiedrībā novērtēti, tas, ko jūs darāt, ir svarīgi. Mūsdienās, protams, ir tik daudz iespēju strādāt vieglāk, strādāt no mājām, bet viņi ir izvēlējušies šo grūto militārā dienesta ceļu.



Viesītes novada pašvaldības vadītāja Daina Vītola ir viena no laimīgajām, jo kļuva par krustmāti jaunbūvētajam patruļkuģim “Skrunda”, ko Jūras spēki saņēma 2011. gadā.

Redzam arī to, ka Jūras spēkiem nemaz nav tik viegli atrast piemērotus speciālistus, jo grūto darbu ne katrs ir gatavs darīt un ne katrs tam ir piemērots, tāpēc mūsu pienākums ir vēl un vēlreiz apstiprināt, ka tas, ko viņi dara, sabiedrībai ir ļoti svarīgi. Ir krustmātes, kuras savus krustbērņus aicina uz savām pašvaldībām, izglītības un kultūras iestādēm, piemēram, Cēsu bibliotēku vai Spīdolas skolu Jelgavā, lai kopā īstenotu kādu projektu, sarīkotu talku vai vēl kādu aktivitāti. Civilie cilvēki šādos pasākumos redz jūrniekus, viņu starpā notiek komunikācija, un tas visiem ir svētīgi. Tas vairs nav stāsts par to, ko esi gatavs darīt par algu, tas ir stāsts par to, ko esi gatavs darīt iekšējās nepieciešamības dēļ aiz laba prāta. Tas ir stāsts par sabiedrībai svarīgu darbu,” uzsver Elīna Egle.

Flotes modernizācija – tā ir laba ziņa

“Laiks iet, tehnoloģijas attīstās, un pēdējos gados tas notiek īpaši strauji. Ir īpaši laimīgās krustmātes, jo viņas kļuva par krustmātēm pilnīgi jauniem kuģiem, un arī šo kuģu aprīkojums tiek pilnveidots, tie kļūst arvien jaudīgāki, un tā ir laba apņemšanās un laba ziņa.

Ir krustmātes arī vecākiem kuģiem, kas prasa pienācīgu uzturēšanu, un te jautājums ir industrijas pusē, kā tā šos kuģus spēj remontēt un atbalstīt. Arī es esmu laimīgā krustmāte, jo mans krustbērns, mīnu meklētājs “Rūsiņš”, iet uz modernizāciju, tāpēc varu priecāties, no pušiem saņemot ziņas par modernizācijas gaitu. Tās, protams, ir labas ziņas.

Skatoties uz mūsu Jūras spēkiem Eiropas Savienības un NATO kontekstā, redzu, ka Jūras spēku flote spēj savai modernizācijai piesaistīt Eiropas Reģionālās attīstības fonda līdzekļus, lai aprīkotu floti ar sensoriem, sakaru sistēmām, navigācijas sistēmām, zemūdens platformām, un šajā ziņā tiešām ir ļoti dinamiska attīstība. Rīgas Tehniskā universitāte piedalās vienā no šiem Eiropas attīstības fonda projektiem, izstrādājot jaunus risinājumus atmnēšanas jomā.

Mums, domājot par Jūras spēkiem, tradicionāli izveidojies priekšstats, ka tas ir kuģis, to mēs redzam, bet apslēpta paliek visa tā zinātne, kas ir šajā kuģī, jo tehnoloģiskos sasniegumus kuģu sistēmu aprīkojumā ne malās nevaram redzēt, tāpēc nemaz nenojaušam, uz ko šis kuģis īstenībā ir spējīgs. Ekipējums ir ļoti avancēts, un arī Latvijas zinātnieki un industrija iesaistās šī ekipējuma nodrošināšanā, tai skaitā arī pateicoties Eiropas projektiem, lai attīstītu Jūras spēku spējas. Pats kuģis ir tikai aisberga redzamā daļā, bet pamatā visam, protams, ir zināšanas. Pat veidojot grāmatīņu bērniem par Jūras spēkiem un domājot par tām lietām, kas jūrniekiem ir jāzina un jāsaprot, tu apjaut, cik plašas un specifiskas zināšanas ir jāapgūst un cik unikāls cilvēks ir jūrnieks, kurš to visu ir apguvis. Elektronika, matemātika, ģeogrāfija, vēsture, specifiskās jūras lietas plus fiziskā attīstība un garīgā noturība – tas viss ir nepieciešams, lai kļūtu par jūrnieku.”

Dodot gūtais neatņemams

Jūras spēku karavīri ļoti rūpējas par savām kuģu krustmātēm. Kuģu krustmātes tiek aicinātas uz svinīgiem un atceres pasākumiem, kurus rīko Jūras spēku flotile, un katru

►►► 32. lpp.



Jūras spēku flotiles Mīnu kuģu eskadras štāba un apgādes kuģis A-53 "Virsaits" un kuģa komanda sagādāja pārsteigumu kuģa krustmātei Vitai Jermolovičai, ierodoties viņas darbavietā Rīgas Tūrisma un attīstības birojā "Live Rīga", lai sveiktu viņu dzimšanas dienā. Vita Jermoloviča ir viena no pirmajām kuģa krustmātēm, kas krustmāšu saimē tika uzņemta 2003. gadā, Jūras spēku flotilei saņemot kuģi "Virsaits".

►►► 31. lpp.

gadu kuģu krustmātes Ziemassvētkos sapulcējas, lai apspriestu aizvadītajā gadā paveikto un turpmākās sadarbības iespējas ar Jūras spēku Flotili.

2019. gada Ziemassvētkos aizsākta jauna Flotiles tradīcija – katru gadu apciemot kādu Jūras spēku kuģa krustmāti.

Neviens nedzīvo saules mūžu, arī kuģu krustmātes dodas mūžībā, un arī šādos brīžos klāt ir Jūras spēki, pavadot viņas pēdējā gaitā.

Saite ir vairāk garīga un emocionāla

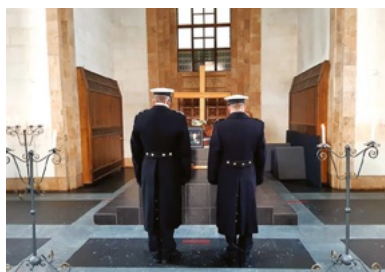
Krustmātes ar savējiem kopā ir bijušas priekos un bēdās, un tieši tā, klātesot krustmātēm, ir veidojusies Jūras spēku jaunāko laiku vēsture. Arī katrai krustmātei ir savs stāsts un katra te nākusi savā laikā. Tās,



Kuģa P-08 "Jelgava" krustmāte Inta Englande stāsta, ka kopš atbildīgā statusa saņemšanas 2013. gadā viņa regulāri sazinās ar kuģa komandieri, lai noskaidrotu, kā patruļkuģim un tā apkalpei klājas, tāpat ir klāt nozīmīgos pasākumos un kuģa jubilejās.



Vera Gribača-Valtere ir klāt Jūras spēku svētku reizē.



Jūras spēki atvadās no kuģa "Saule" krustmātes kopš 1994. gada Ilzes Bernsones.

kuras par kuģu krustmātēm kļuva Jūras spēku dibināšanas pirmsākumos, reizēm saviem krustbērniem dāvināja pavisam praktiskas lietas, jo tādi bija laiki, noderēja arī tējkanna vai kafijas servīze. Tagad tas vairs nav nepieciešams, jo sadzīves lietas ir sakārtotas, tāpēc, kā saka Elīna, krustmātēm vairāk jādomā par garīgām vērtībām.

"Katra krustmāte ir personība un savā ikdienas darbā dod labumu savai valstij. Senie latvieši par krustvecākiem saka, ka tie ir cilvēki, kuri uguni sauja var nest, un tikai tādus cilvēkus ņēma par krustvecākiem. Mēs esam stipras sievietes, un esam tās, kuras Jūras spēki ir izvēlējušies. Krustvecāku uzdevums ir vairāk ar garīgo saturu un padomu piepildīt

jūrnieru ikdienu un iedrošināt uz lielākām ambīcijām un augstākiem mērķiem," saka Egle. "Karš Ukrainā ir vēsturisks brīdis, kas mums liek saprast, cik svarīga un vajadzīga ir savas valsts aizstāvēšana. Noteikti atkal pienāks laiks, kad varēsim atslābt, varbūt liksies, ka ir lieli miera laiki un aizsardzība nav tik vajadzīga, un tad mūsu uzdevums būs atgādināt, cik svarīga tā tomēr ir. Tagad visiem šī sapratne ir, tāpēc mums šis laiks ir jāizmanto, lai paši kļūtu spēcīgāki un nevienam nerastos pat vēlme mums uzbrukt."

Plašāku materiālu par kuģu krustmātēm varat lasīt "Latvijas jūrnierības gadagrāmātā 2022".

Anita Freiberga

Izveidota “Baltic Branch of The Nautical Institute” filiāle



Četrus Baltijas jūras valstis – Latvijas, Lietuvas, Igaunijas un Somijas – jūrniecības nozares entuziasti izveidojuši starptautiskās organizācijas “The Nautical Institute” Baltijas filiāli jeb atzaru (“Baltic Branch of NI”). “The Nautical Institute” ir sabiedriska organizācija, kas apvieno jūrniekus un nozarē strādājošos visā pasaulē, veic brīvprātīgo darbu, galvenokārt investējot resursus jūrniecības izglītībā un jūrnieku profesionalitātes paaugstināšanā.

Organizācija pastāv jau 50 gadus, tajā ir vairāk nekā 7000 biedru. Galvenā mītne atrodas Londonā, taču daudzās valstīs ir reģionālās filiāles. Jaunizveidotās Baltijas filiāles galvenais mērķis ir jūrnieku apvienošana, jūrniecības profesiju popularizēšana un profesijas prestiža celšana.

“Viena no populārākajām NI darbības formām ir pieredzes apmaiņa starp jūrniekiem kā profesionālās kvalifikācijas celšanas līdzeklis. Tiek organizēti semināri un sanāksmes gan klātienē, gan tiešsaistē, gan abējādi. Visi šie pasākumi ir bez maksas, tie tiek finansēti gan no organizācijas, gan sponsoru līdzekļiem. Arī mūsu valstu jūrniekiem ir tēmas, ar kurām tie interesanti ne tikai Baltijas reģionā, bet visā pasaulē. Piemēram, mēs esam ļoti spēcīgi ledus navigācijā. Latvija vispār ir unikāla valsts – maza zeme ar salīdzinoši lielu jūrnieku skaitu. Vēl relatīvi nesen bijām ne tikai vienā no pirmajām vietām Eiropā jūrnieku skaita ziņā pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu, bet arī jūrnieku skaita ziņā valstī! Turklāt mums ir starptautiski atzīts augsts jūrniecības izglītības līmenis. Liela daļa mūsu ierindas jūrnieku paaugstina kvalifikāciju, lai kļūtu par virsniekiem. Mums ir, ko parādīt un pastāstīt citām valstīm, taču, protams, esam gatavi arī mācīties no citiem!” uzsver Jānis Sticenko, viens no “Baltic Branch of NI” dibinātājiem.

Savukārt “Baltic Branch of NI” pārstāvis Aleksandrs Osanovs piebilst, ka jaunajai biedrībai būtu jākļūst par



sava veida jūrnieku klubu, kas dotu iespēju nozarē strādājošajiem sazināties un satikties, lai pārspriestu kopīgas problēmas un meklētu risinājumus. “Nereti ir tā, ka pat kursa biedri satiekas tikai nejauši vai nesatiekas vispār. Tā tam nav jābūt. Domāju, ka ar laiku mēs varēsim rīkot arī dažādus neformālus pasākumus, kopīgus izbraukumus un tamlīdzīgi,” skaidro Aleksandrs Osanovs.

Biedrības darbu vada un organizē biedri – aktivisti, un tas ir brīvprātīgais darbs, par ko netiek saņemta atlīdzība.

8. jūnijā Rīgā notika jaunās NI filiāles dibināšanas pasākums, kurā piedalījās vairāk nekā 90 interesentu no visām četrām valstīm.

Atklāšanas pasākumā piedalījās “The Nautical Institute” pārstāvji Džeimss Lečfords un Kasims Masūds, Somijas aktivisti kapteine Hanna Kujala un kapteinis Pasi Leino, Igaunijas pārstāvis kapteinis Jānuss Matso, Lietuvas pārstāve Rima Mickiene, kā arī Latvijas pārstāvis kapteinis Aleksandrs Osanovs un aktivisti kapteinis Elvijs Šmits un Jānis Sticenko. Pasākuma laikā tika pārrunātas vairākas aktuālas tēmas – polārā un ledus navigācija, jaunā pieeja LNG

bunkurēšanā, jūrnieku informācijas sistēma Igaunijā, mūsdienu izglītības sistēma Lietuvā.

Pasākumu apmeklēja arī citu jūrniecības nozares sabiedrisko organizāciju pārstāvji. “Mēs esam uzrunājuši Latvijas Jūrniecības savienību, Latvijas Kuģu kapteiņu asociāciju, Latvijas Kuģu mehāniķu asociāciju, ostu un izglītības iestāžu pārstāvjus. Esam vienojušies, ka mums visiem ir kopīgi mērķi, visi esam ieinteresēti apvienot un saliedēt jūrniecības nozari, ciešāk sadarbojoties. Plānojam paplašināt sadarbību arī ar kuģu īpašniekiem, kruizingkompānijām, stividoru kompānijām un tā tālāk. Tas pats notiek arī pārējās trīs valstīs,” piebilst J. Sticenko.

“The Nautical Institute” biedri pamatā ir privātpersonas, citas organizācijas iesaistās darbā kā atbalstītāji. Ir arī iestādes, kas gatavas iesaistīties kā sponsori, piemēram, “Luminor” banka Latvijā. Biedrības biedri maksā dalības maksu, taču aktīvajiem jūrniecības studentiem dalība ir bez maksas, vienlaicīgi viņiem tiek nodrošināta iespēja gan piedalīties visos organizācijas rīkotajos pasākumos, gan saņemt dažādus profesionālajai izglītībai nepieciešamos materiālus.

Biedrības darbu vada un organizē biedri – aktivisti, un tas ir brīvprātīgais darbs, par ko netiek saņemta atlīdzība.

Vairāk informācijas par “Baltic Branch of The Nautical Institute” var saņemt, rakstot uz e-pastu: baltic.branch@nautinst.org.

Sarma Kočāne

Vērienīgajā Rīgas līča regatē aicina iestāties par Baltijas jūras tīrību

Dienu pēc Jāņiem, 25. jūnijā, Ventspils jahtu ostas ūdeņus un Ventas upi saviļņoja burātāju jahtas, kas svinīgi atklāja Latvijas lielāko jūras burāšanas notikumu – Rīgas līča regati jeb “Gulf of Riga Regatta” (GoRR). Regate ilga vienu nedēļu ar pieciem sacensību posmiem, pēc kuru veikšanas noskaidrojās GoRR uzvarētāji, Latvijas jūras burāšanas čempioni un Livonijas kausa ieguvēji. GoRR ir kļuvusi par ikgadēju un nozīmīgu pasākumu zēģelētāju kalendāros – šogad tā notika septīto reizi, un tai bija pietiekušas 46 komandas no četrām Baltijas jūras valstīm.

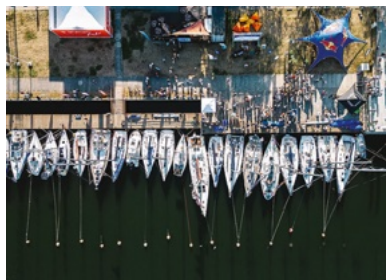
“Priecājamies pēc divu gadu pārtraukuma atkal atgriezties Ventspilī un burāt Baltijas jūrā,” pirms starta sacīja sacensību organizators un Latvijas Jūras burāšanas asociācijas (LJBA) valdes priekšsēdētājs Valters Romans, piebilstot, ka tieši dažādie sacensību maršruti un iespēja viesoties ostās, kur citkārt nesanāk iegriezties, ir tas, kas patīk daudziem burātājiem.

Vaicāts par to, ar ko šā gada regate atšķirsies no iepriekšējām, Romans pastāstīja, ka šogad ierasto četru ostu vietā jahtas pietās trīs ostās – Ventspilī, Rojā un Kuresārē Sāmsalā, kas dos iespēju burātājiem plašāk izbaudīt tieši piekrastes sacensības. “Šogad pirmo reizi GoRR vēsturē ir izveidota grupa daudzkorpusu jahtām, kurā sacentīsies katamarāni,” tā Romans.

Rīgas līča regates laikā uzmanība tika pievērsta arī vides un ekoloģijas jautājumiem, īpaši akcentējot Baltijas jūras vides veselību.

Regates noslēgumā notika uzvarētāju apbalvošana. Ātrāko jahtu ORC1 grupā sīva cīņa izvērtās starp īpaši meistarīgām komandām no Latvijas, Lietuvas un Igaunijas. Astoņu jahtu konkurencē pašmāju komanda “Thora”, piekāpjoties vien par diviem punktiem, izcīnīja augsto otro vietu, tikmēr uzvaras laurus ar 12 punktiem plūca lietuvieši – komanda “Arabela”. Igaunijas burātāji “Cafe Sailing”, iegūstot 20 punktus, ierindojās trešajā vietā.

Latvijas apmērīšanas sistēmas lielāko jahtu grupā LYS1 piedalījās 10 komandas, no tām astoņas no Latvijas,



viena no Lietuvas un viena no Igaunijas. Sīvākā cīņa izvērtās starp pirmās un otrās vietas ieguvējiem un arī starp trešo un ceturto vietu. Zelta un sudraba medaļnieki – komandas “Gabriel” un “Brigitta” regati noslēdza ar vienādu punktu skaitu – 10, taču sacensību piecos posmos Latvijas komandai “Gabriel” bija par vienu izcīnīto pirmo vietu vairāk nekā igauņiem, tāpēc latvieši kāpa uz pjedestāla augstākā pakāpiena. “Brigitta” komandai sudrabs. Ar 19 punktiem bronzu izcīnīja komanda no Lietuvas “Prus Primo”, ceturtajā vietā ar 21 punktu atstājot leģendāro komandu “Spaniel”.

“Mums patiesībā gāja ļoti labi. Esam apmierināti ar sniegumu un īpaši gribam pateikt paldies “Gabriel” komandai, kas padarīja cīņu mūsu grupā daudz interesantāku. Viņi tiešām ir ļoti ātri un labi sportisti. Tiksimies ar viņiem atkal nākamgad,” tā “Brigitta” komandas pārstāvis Ermo Mihotins. Arī “Gabriel” komanda neslēpa apmierinātību ne tikai ar komandas sniegumu, bet arī ar regati kopumā.

“Lai labāk saprastu, ko mums, burātājiem, nozīmē GoRR, būtu gluži korekti salīdzināt šos burāšanas svētkus ar Dziesmu un deju svētkiem. Neraugoties uz sportisko sāncensību, visu nedēļu valdīja sirsnība un pacīlātība. Mums paveicās ar laikapstākļiem – Baltijas jūrā un Rīgas līcī valdīja Vidusjūras klimats. Tam visam pāri pasakainā komanda un jaukā organizēšana,” tā “Gabriel” jahtas īpašnieks Andris Zirdziņš. “Protams, mums liels prieks, ka esam pirmie savā grupā. Kā jau daudziem, arī mums netrūka tehnisko izaicinājumu – noplēsām

spinakeram (pavēja burai) stūri, bet veiksmīgi izdevās visu atrisināt." Vaicāts par cīņas biedriem uz citām jachtām, Zirdziņš vaļsirdīgi atzina: "Sāncensība, protams, pastāv, tomēr par katru grupas komandu, kura piedzīvo neveiksmi, pārdzīvojam kā par savu."

Noslēdzoties 2023. gada GoRR, organizatori atskatījās uz sacensību norisi un kopumā bija gandarīti par pasākuma gaitu. "Īpaši liels prieks par to, ka šogad nebijām spiesti laikapstākļu dēļ atcelt vai pārcelt kādu no posmiem un ka visi burātāji ir pabeiguši regati bez būtiskām traumām," sacīja GoRR līdzorganizatore Ilona Skorobogova. "Lepojamies ar līdz šim sasniegto lielāko dalībkomandu skaitu. Esam augoša regate, un gribas prognozēt, ka teju visās grupās dalībnieku skaits nākamgad varētu pieaugt."

Regates organizatori atklāj, ka uzreiz pēc notikuma tiek kalti plāni 2024. gada GoRR. "Neslēpsim, esam jau sākuši domāt par nākamā gada GoRR," sacīja regates direktors Romans. "Varam pačukstēt, ka, visticamāk, finišēsim Pērnāvā. Ar pārējām ostām pārrunas notiks jau drīzumā." Viņš atzīst, ka nu jau ir sasniegts līmenis, kad ostas ir gatavas pacinīties par regates viesošanas to akvatorijā. "Tas ir ļoti svarīgi, ka varam augt kopā ar mūsu ostām un jūtamies gaidīti," bilst Romans.

"Nākamgad, ja mums izdosies sasniegt, lai regates norises datumi nepārklājas un lai ir vismaz nedēļa starpā ar Igaunijas lielāko regati "Muhu Vaina", GoRR varētu norisināties nedēļu vēlāk," saka regates līdzorganizatore Kanska, paskaidrojot, ka ierasti GoRR sākas Jāņu nedēļā, bet nākamgad Līgo iekrīt pirmdienā, un tādā gadījumā 24. jūnijs būtu jāieplāno jau kā pirmā reģistrācijas diena. "Lai arī varam organizēt grandiozu regates sākumu ar ielīgošanu, tomēr vēlamies to maksimāli fokusēt uz sportu un centīsimies salāgot 2024. gada jūras burāšanas kalendāru ar mūsu kaimiņiem igauņiem," viņu papildina Skorobogova, norādot, ka daudzas gan Latvijas, gan Igaunijas komandas pēc dalības GoRR izvēlas startēt Igaunijas lielākajā jūras burāšanas regatē "Muhu Vaina", kas jau gaidāmajā nedēļā tiks aizvadīta 66. reizi. ■

Laipni gaidīti pēc padoma

No 1. jūnija par Ventspils ostas kapteini kļuvis tālbraucējs kapteinis AINĀRS AUSTRUMS, bet bijušais ostas kapteinis Gunārs Trukšāns tagad pilda ostas kapteiņa vietnieka pienākumus. Interesanti, ka abu kapteiņu profesionālie ceļi krustojas jau otro reizi – pirms 22 gadiem A. Austrums kā 3. stūrmanis pie pieredzējušā kapteiņa G. Trukšāna uz viņa vadītā tankkuģa "Zemgale" sāka kuģu vadītāja gaitas un, kā saka A. Austrums, viņš pieredzējušo kapteini ļoti ciena un respektē.



2002. gadā Ainārs Austrums ieguva kuģu vadītāja diplomu Latvijas Jūras akadēmijā. "Mans mērķis bija sasniegt augstāko līmeni – kļūt par tālbraucēju kapteini. Nevis tikai saņemt diplomu, bet reāli strādāt par kapteini, un šo mērķi esmu sasniegjis," pirms sešiem gadiem intervijā žurnālam teica Ainārs Austrums, kurš tolaik piekto gadu stāvēja uz kapteiņa tiltiņa. Pēc akadēmijas viņš Rīgas Tehniskajā universitātē ieguva

maģistra grādu transporta loģistikas specialitātē. "To vajadzēja, lai zināšanas būtu daudzpusīgākas, jo dzīvē viss var gadīties," teica Ainārs, piebilstot, ka īpaši tas būs nepieciešams, kad nākotnē tiks apsvērtā iespēja pāriet krasta darbā. Toreiz gan viņš šādu iespēju vēl neapsvēra.

Kad jūnija sākumā ar kapteini Austrumu tikāmies Jūrniecības savienības pilnsapulcē, viņš bija apņēmības

▶▶▶ 36. lpp.

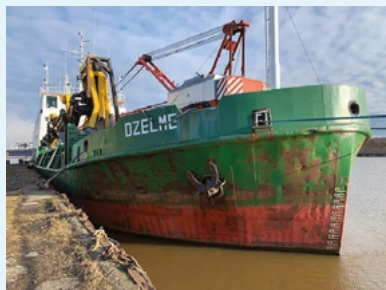
▶▶▶ 35. lpp.

pilns piedalīties konkursā uz Ventspils brīvostas pārvaldnieka amatu, bet jūlija beigās, kad Ventspils kapteiņdienestā pie jaunā ostas kapteiņa Aināra Austruma ierados uz interviju un jautāju, kas lika mainīt plānus, viņš atbildēja, ka izskaidrojums ir gaužām vienkāršs: viņš saņēmis ziņu, ka tālākajās konkursa kārtās netiek, tāpēc pieņēmis piedāvājumu kļūt par Ventspils ostas kapteini.

No jūras krastā

– Esmu gandrīz droša, ka daudzi jums jautā, un pieļauju, ka arī žurnāla lasītāji vēlētos zināt, kāpēc kapteinis Austrums, kuram ir bijusi veiksmīga jūras karjera, labs darbs un atalgojums jūrā, izlēma kāpt krastā un pieņemt ostas kapteiņa amatu?

– Tiešām, man šo jautājumu bieži uzdod, un arī darba intervijās jautāja, kas noticis, jo tad, ja viss ir kārtībā, kapteiņa tālbraucēja amatu tā vienkārši nepamet. Skaidrības labad izstāstīšu, kāpēc esmu pieņēmis šādu lēmumu. Gadi iet, un līdz ar briedumu es sapratu, ka dzīvē visas vērtības negrozās tikai ap to, ka jāveido karjera, ka vari pelnīt lielu naudu jūrā, un tad nāk apjausma, ka patiesās vērtības ir tajā, ka biežāk jābūt kopā ar ģimeni, jāredz, kā uzaug bērni. Paldies dievam, visus tos gadus, ko esmu nostrādājis jūrā, mājās ne reizi neradās neviena ārkārtas situācija, lai vajadzētu steigami norakstīties no kuģa, bet mani sāka uztraukt doma, ka gadi iet un ka tā tomēr kādreiz var notikt, taču galvenais bija, ka pietiekami bieži neredzu savus trīs bērnus. Vēl nāca arī atziņa, ka visu naudu tāpat nenopelnīsi, un man jau būtībā ir tās pamata lietas, kas manai dzīvei vajadzīgas, arī kredīti ir atdoti, tāpēc tagad varu mierīgi uzelpot. Šogad man paliek četrdesmit trīs, tāpēc ir nopietni jāpievēršas domai par nodrošinājumu vecumdienās. Jūs jau ļoti labi zināt, kāda ir Latvijas nodokļu sistēma attiecībā uz jūrnikiem – mēs savas saistības pret valsti pildām ar iedzīvotāju ienākuma nodokļa nomaksu, bet sociālā apdrošināšana paliek katra paša ziņā. Lai gan līdz pensijai vēl ir vairāk nekā divdesmit gadu, kas šķietami ir tik tālu, šis jautājums mani tomēr sāka uztraukt.



Piedevām apzinos arī to, ka ostas kapteiņa amata vakance ilgi nestāvēs brīva un nebūs iespēja jebkurā mirklī, kad izdomāšu beigt aktīvo darbu jūrā, atrast šādu darbu krastā. Vispār vēlme pārnākt krasta darbā radās jau 2021.–2022. gadā, kad piedalījos konkursā uz Jūras administrācijas valdes locekļa amatu. Tas bija pirmais mēģinājums uzdrīkstēties, pārkāpt pāri savai komforta zonai un ierastai darba videi, kad mana apziņa ļāva saprast, ka to varu un ka manā dzīvē kaut kas ir jāmaina. Diemžēl pēc trīs atlases kārtām šo amatu neieguvu, bet uzkrāju ļoti noderīgu pieredzi, lai piedalītos līdzvērtīgos konkursos darbam krastā.

No 2009. gada strādāju vācu kuģniecības kompānijā, kad gāju prom, viņi līdz pēdējam negribēja lauzt darba līgumu (*permanent contract*), jo cerēja, ka varbūt vēl pārdomāšu. No tankkuģa norakstījos 2022. gada 29. decembrī, un vēl līdz šī gada aprīlim viņi joprojām turēja atvērtu kontraktu un teica: labi, mēs jums pārstājam maksāt, kā kontraktā paredzēts, proti, ka alga tiek maksāta katru mēnesi, bet saglabājam visus nosacījumus. Kad Ventspils brīvostā saņēmu paaugstinājumu, rakstīju kuģniecības kompānijai, ka tagad esmu ostas kapteiņa amatā, un atkārtoti lūdzu slēgt manu darba līgumu ar kompāniju. Tad viņi ar nožēlu saprata, ka es tiešām palieku krastā, bet apliecināja, ka viņu

durvis man vienmēr būs atvērtas. Ar šo stāstu gribu kļiedēt jebkuras aizdomas par to, ka man jūrā būtu bijušas kādas problēmas, kas lika pārnākt krastā, jo darbu jūrā pabeidzu ar ļoti labām rekomendācijām. Pieņemt tādu lēmumu nav viegli, jo četrpadsmit gadus biju nostrādājis šajā vācu kompānijā pie ļoti laba kuģu īpašnieka. Uz kuģa, protams, ir visādas darba situācijas, bet tāpēc jau tas ir darbs, un nianse ir jebkurā darbā, taču kopumā darbs uz šīs vācu kuģu īpašnieku kompānijas lieltonnāžas tankkuģiem bija labs, atalgojums labs, plus dažādi bonusi, tā kā par to sūdzēties nevarēju, bet sapratu, ka jāiet uz priekšu un dzīvē kaut kas jāmaina. Vakance uz Jūras administrācijas valdes locekļa vietu, tad vakance uz ostas kapteiņa vietnieka amatu – tās bija zīmes, kas lika saprast – redz, krastā ir darbs, un šis ceļš man ir jāiet! Nospraudu šo kursu un gāju šo ceļu.

Ostu gaida liels pārmaiņas

Kapteinis Austrums jau pašā sarunas sākumā īpaši uzsver, ka Ventspils ostā briesīti lielas pārmaiņas saistībā ar ostas digitalizāciju, kas nenoliedzami skars arī kapteiņdienestu, ka nāk jauni projekti, kas prasa dinamisku darbu un nepārtrauktu iesaistīšanos. Ir paredzēta kuģu satiksmes dienesta sistēmas modernizācija, kapteiņdienesta ēkas renovācija un vēl daudzas lietas, kas gados jaunākiem un enerģiskākiem cilvēkiem ir vairāk piemērotas un daudz vieglāk izdarāmas.

– Šodien nevienā vietā vairs nevar strādāt ar senām metodēm, jo dzīves temps prasa pavisam citus apgriezienus, sapratni un zināšanas, bet jauno digitālo instrumentu apgūšana ir arī liels izaicinājums.

– Tā tiešām ir, viss notiek attīstībā un dinamiskā kustībā. Digitālās tehnoloģijas ienāk arī brīvostas pārvaldes iekšējā un ārējā komunikācijā, kad visi procesi, tai skaitā iepirkumi, tagad pamatā notiek digitāli un no papīra formāta cenšas atteikties, tas arī skāra ostas kapteiņdienestu un nesa sev līdzī noteiktas pārmaiņas vadībā. Temps ir ļoti straujš, un attīstības projekti prasa būt lietas kurš par visiem pasaulē notiekošajiem

procesiem. Ja vēl pirms gada "The International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities" (IALA) nebija izvirzījusi konkrētas prasības, tad tagad tas tiek darīts, un jaunās prasības uzliek par pienākumu konkrētus uzdevumus ostu pārvaldēm, veidojot un modernizējot savus kuģu satiksmes vadības dienestus. Sekojam, lai mūsu Kuģu satiksmes vadības dienests būtu spējīgs konkurēt ar citu Baltijas un Eiropas ostu pakalpojumiem.

Lai gan Ventspils brīvostai vienmēr ir bijis milzīgs attīstības potenciāls tranzītkravām kā neaizsalstošai un ģeogrāfiski ļoti labi izvietotai ostai, saistībā ar sankcijām pret Krieviju kravu apgrozījums un kuģu skaits diemžēl ir ievērojami samazinājies. Tādas ir tendences, un tirgus kļūst arvien prasīgāks, tāpēc arvien lielāka nozīme būs pakalpojumu kvalitātei. Izdzīvos ostas, kas piedāvās augstākas kvalitātes pakalpojumus, kur būs labāk organizēta komunikācija un sakārtota infrastruktūra, tāpēc šajā agresīvajā tirgū vairs nevar atļauties spēlēt ar veciem instrumentiem, domājot visplašākajā nozīmē. Ja kuģu vadības dienests nav tehnoloģiski piemēroti attīstīts vai tam ir novecojusi sakaru sistēma, kas neļauj operatīvi reaģēt, pazīņot vai apstiprināt, ja piedevām netiek sekots līdzī pēdējo gadu tendencēm, tā saucamajiem trendiem, tad, protams, osta zaudē savu konkurētspēju.

– Ja pareizi atceros, Ventspils ostas Kuģu vadības centrs modernizāciju piedzīvoja 1997. gadā, kas toreiz skaitījās gandrīz vai kosmoss, bet vai tā pati aparatūra joprojām ir ierindā un nekas nav mainījies?

– Tā ir tiesa, ka firmas "STN Atlas Elektronik" tehnika, kas toreiz tika uzlikta, kalpo līdz pat šai dienai, jo tā ir kvalitatīva kā vecs "Mercedes" un tiek labi uzturēta, bet jāņem vērā, ka arī šī tehnika nav mūžīga, ir sarežģīti ar rezerves daļu piegādēm, tāpēc nevaram atļauties sagaidīt to brīdi, kad kaut kas iziet no ierindas, iestājas *blackout* un mēs vairs nespējam nodrošināt nepārtrauktu kuģu satiksmes organizāciju un efektīvu ostas darbību. No 2023. gada janvāra tiek strādāts pie vairākiem projektiem, tagad notiek izpētes process un tiek

gatavotas tehniskās specifikācijas, lai sasniegtu optimālu rezultātu. Jau 2015. un 2016. gadā bija iepirkuma mēģinājumi jaunas tehnikas iegādei, bet tagad nav vērts skaidrot, kāpēc šie projekti netika novesti līdz galam, jo svarīgi ir skatīties uz priekšu un domāt, ko reāli varam paveikt. Rūpīgi analizējam, kāda aparatūra būtu nepieciešama radaru antenu torņiem un citviet ostā, tai skaitā videonovērošana.

Ventspils brīvostas pārvaldnieka vietas izpildītājs Igors Udodovs ir ļoti

Svarīga ir glābšanas līdzekļu pieejamība, kā arī vēl citi jautājumi.

Ventspils ostas attīstība ir komplekss pasākums, tāpēc ir ļoti svarīgi, lai visas iesaistītās puses un dienesti būtu savu uzdevumu augstumos. Tāpat ar cerībām skatāmies uz iespējamo Eiropas fondu finansējumu ostu piestātņu elektrifikācijai un ceram, ka to 15 miljonu eiro lielo finansējumu, ko paredzēts piešķirt trim lielajām Latvijas ostām, proporcionāli sadalīs starp Rīgu, Ventspili un Liepāju.



ieinteresēts un piekūr, ka kapteiņdienesta modernizācija ir viens no svarīgākajiem jautājumiem, kas ir ostas pārvaldes dienaskārtībā, bet ļoti svarīgi arī saprast, kā visu sakārtot, kas ir svarīgākie darbi un ko varam atstāt vēlākai izpildei. Jāņem vērā finanšu iespējas un arī fakts, ka viss jādara atbilstoši iepirkuma procedūrai, tāpēc jāveic tirgus izpētes, publiskie iepirkumi un visas pārējās procedūras, kas, protams, arī aizņem laiku.

– Tātad, kādas ir kapteiņdienesta trīs prioritātes?

– Pirmkārt, aparatūras modernizācija, lai nodrošinātu ostas darbības nepārtrauktību. Otrkārt, svarīgs uzdevums ir nodrošināt un uzturēt maksimāli pieļaujamos dziļumus ostas akvatorijā. Treškārt, ostas piestātņu apsekošana, piestātņu fenderu un tauvošanās aprīkojuma tehnisko rādītāju izvērtēšana, lai saprastu, kādi uzlabojumi un remontu ir nepieciešami.

– Jau kopš kapteiņa Arvīda Buķa laikiem viens no Ventspils kapteiņdienesta sāpju bērniem ir bijusi ostas flotes modernizācija, kam vienmēr ir pietrūcis finansējums. Vai un kas šajā ziņā tagad varētu mainīties, un kādā stāvoklī vispār ir ostas flote?

– Kas attiecas uz loču transfēra kuģiem, tad jāatzīst, ka tas tiešām ir sāpīgs jautājums, jo kuģi, kas būvēti 1988. gadā, prasa lielākas investīcijas, nekā ir to rentabilitāte. Tā diemžēl ir realitāte, tomēr mums pagaidām nav domas atteikties no šiem kuģiem, jo tie pagājušajā gadā ir izgājuši dokus, tāpēc varu teikt, ka kuģi ir labi uzturēti un arī klases dokumenti ir kārtībā, un pašlaik nodrošinām divu loču kuģu pieejamību. Protams, pienāks laiks, kad šie kuģi būs jāmaina, bet nevaru izteikt nekādas prognozes, kad tas varētu notikt, jo ir svarīgi to visu skatīt

►►► 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

saistībā ar ostas attīstības tendencēm, kravu apgrozījumu un paredzamo ostā ienākošo kuģu skaitu.

Viena no aktuālākajām Ventspils brīvostas vajadzībām, un to varētu minēt pie trim svarīgākajām, ir zemessūcējs, ko tagad ņemam kā ārpalpojumu, kas ir diezgan dārgs, bet citas izejas īsti nav. Zemessūcējs "Dzelme" ir pilnībā laukā no aprītes, taču mēs to uzturam, un divu cilvēku komanda seko, lai kuģis būtu droši pietauvots un no tā nebūtu neparedzētas noplūdes. Pēdējo gadu laikā, kamēr "Dzelme" vēl strādāja, tā ostai palīdzēja uzturēt vajadzīgos dziļumus, taču rentabilitāte kritās lielo remonta izmaksu dēļ. Kuģa tehniskā ekspluatācija ir pilnībā neiespējama. Turklāt pašlaik Ventspils brīvostas pārvaldei un pilsētas pašvaldībai ir saistoša tiesvedība sakarā ar "Dzelmi". "Dzelmi" varētu pārdot Krievijā, kur kuģim būtu labs noieta tirgus, bet sakarā ar Krievijas izraisīto karu Ukrainā arī šāda iespēja ir izslēgta.

No visām lielajām ostām tieši Ventspilij zemessūcēja jautājums ir visaktuālākais, jo valdošie dienvidrietumu, rietumu vēji pie Dienvidu mola vienmēr sanes smiltis un upes kanālā veidojas sanesumi. Par šo jautājumu ir bijušas daudzas sapulces, tikšanās un pārrunas ar ekspertiem. Ostas vadībai bija ideja par Dienvidu mola pagarināšanu, bet eksperti, izvērtējot visus par un pret, šo variantu neatbalstīja, jo tas varētu radīt problēmas pilsētai, piedevām sabojājot pludmales ainavu. Diemžēl ģeogrāfiskajai situācijai neko nevar padarīt, tāpēc cenšamies pielāgoties. Lai cīnītos ar smilšu sanesumiem un nodrošinātu piecpadsmit metru maksimāli pieļaujamo kuģu iegrimi gan Ventspils Rietumu kuģu ceļā no bojas "A" līdz jūras vārtiem, gan priekšostā, veidojam tā saucamo kabatu pie Dienvidu mola, kurā saslīd smiltis un kas darbojas kā buferis. Pagaidām šī bufera kabata pilda savas funkcijas un lēnām pildās, ko vēlāk zemessūcējs iztukšo. Tāpat ar kuģi "Skauts" regulāri veicam hidrogrāfiskos mērījumus, lai būtu droši, ka ostas dziļumi atbilst normai.

Savukārt velkoņu pakalpojumus nodrošina PKL ārpalpojums, ostā



strādā četri velkoņi, un šī kompānija bez kavēšanās veic visus darbus. Mums ir ļoti laba sadarbība, tāpēc gadījumā, ja būtu tāda nepieciešamība, PKL varētu nodrošināt arī loču nogādāšanu uz kuģa, bet pagaidām tāda nepieciešamība nav bijusi.

– Viena no svarīgajām lietām, protams, ir ostas tehniskais aprīkojums, bet otra, ne mazāk svarīga, ir zinošs un profesionāls personāls. Ieviešot jaunās digitālās sistēmas, tas no darbiniekiem prasa attiecīgu sagatavotību un zināšanas. Kādas problēmas nākas risināt kapteiņdienestā?

– Ostas kapteiņdienestā ir augsti kvalificēti un zinoši darbinieki, tai skaitā loči un loču transfēra kuģu grupas speciālisti, taču neviens jaunāks nepaliek, tāpēc agrāk vai vēlāk mums nāksies saskarties ar personāla maiņu. Piemēram, viens no kuģu ločiem šogad rudenī dodas pensijā, tāpat divi darbinieki no loču transfēra kuģu grupas jau devās pelnītā atpūtā, tāpēc ir veiktas darba grafiku izmaiņas – no sešpadsmit loču kuģu grupas komandām esam pārgājuši uz divpadsmit. Šāda iekšējā reorganizācija nekādā gadījumā neatsauksies uz mūsu pakalpojumu pieejamību un kvalitāti, jo joprojām nodrošinām divu loču kuģu pieejamību un efektīvu darbību.

Lai gan Ventspils ostā navigācija nav īpaši sarežģīta, tomēr plānojam iegādāties jaunu aprīkojumu ločiem, kas ļaus viņiem darbu veikt efektīvāk un arī ērtāk. Piemēram, risinām digitālo uzlabojumu jautājumu, lai loču pāpīra kvītis varētu aizstāt ar digitāli noformētu kvīti, ko kuģa kapteinis paraksta planšetē. Lai to izdarītu, vadības līmenī ir jāatrisina dažas birokrātiskas nianšes.

Ieviešot jaunās tehnoloģijas, visam mūsu personālam, tai skaitā jau cienījamos gados esošajam, būs nepieciešama papildu apmācība, lai varētu pilnvērtīgi ar tām strādāt. Tas nebūs viegli, jo jau tagad, strādājot ar esošajām programmām, ne vienmēr ir vienkārši tikt galā, tāpēc jaunās sistēmas esošam personālam būs izaicinošs notikums. Ostas jaunajai digitālajai sistēmai ir jāstrādā kā vienotam kompleksam, kur katrs ķēdes posms ir maksimāli spēcīgs, bet jāsaprot, ka nekas nenotiek pats no sevis.

– Profesionāli speciālisti par savu darbu vēlas saņemt labu atalgojumu, vai Ventspils var piedāvāt konkurētspējīgu atalgojumu?

– Cilvēks jau vienmēr vēlas nopelnīt vairāk. Pašlaik mums ir sasāpējis loču atalgojuma jautājums. Savā laikā Ventspils brīvostas pārvaldnieks Imants Sarmulis ločiem ieviesa *gross tonnu* piemaksu, kas, no vienas puses, ir lieliski, bet tikai tajā gadījumā, ja kuģi uz ostu tiešām nāk lielā skaitā, jo pašreiz pamata alga mūsu ločiem ir zemāka nekā Liepājā un Rīgā. Loči brīvostas pārvaldei uzrakstīja kolektīvu vēstuli, ka vēlas atteikties no šīs piemaksas, palielinot stundu likmes, un es kā ostas kapteinis nevaru un nevēlos viņus no tā atrunāt, jo, reāli skatoties uz šodienas situāciju un nākotnes perspektīvu fosilo degvielu un lejamkravu ziņā, grūti paredzēt, vai Ventspils brīvosta varētu piedzīvot milzīgu izrāvienu kravu apjoma un kuģu skaita ziņā.

Bet, domājot par jauno speciālistu ieinteresēšanu izvēlēties darbu Ventspilī, vienmēr jāpatur prātā, cik labu algu viņiem varam piedāvāt, un vēl, protams, ir jautājums, vai par šo atalgojumu Jūras akadēmijas vai Liepājas Jūrniecības koledžas absolventi būs gatavi mainīt savu ierasto dzīves kārtību un pārnākt uz dzīvi Ventspilī?

Visa pamatā ir katra cilvēka atbildība

Kapteinis Ainārs Austrums, kurš jaunajā amatā nostrādājis nedaudz vairāk par diviem mēnešiem, atzīst, ka viņam vienmēr ir bijusi tuva jūra un jo īpaši Kurzemes piekraste. Daudziem jūra nepatīkot, un viņi domā, ka Ventspilī ir pārlietu vējaini un

auksti, bet Ainārs esot īsts ziemeļu cilvēks, un viņam tas tīri labi iet pie sirds. Pa šo laiku ostas kapteinis paguvis diezgan daudz paveikt. "Jau tad, kad sāku strādāt par ostas kapteini vietnieku, veicu dažus iepirkumus, piemēram, ločiem iegādājāties jaunas atstarojošas vestes un jaunas virsjakas, lai viņi būtu pienācīgi apģērbti. Veicām pārbaudes personīgiem glābšanas līdzekļiem u.c. svarīgus darbus. Locis taču ir mūsu valsts vizītkarte uz ārvalsts kuģa, un mūsu loči ir Eiropas līmenī," saka kapteinis Austrums. Viņš aktīvi iesaistās visos brīvostas darba procesos un, kā pats saka, tur roku uz pulsa pat tad, ja tas tieši neattiecas uz kapteindienesta darbu, bet var skart ostas drošību, tostarp piedaloties ugunsdrošības apmācībās kopā ar "Ventbunkers" un VUGD, sadarbojoties ar PKL velkoņu floti.

– Esat Latvijas Kuģu kapteinu asociācijas, Latvijas Jūrnieceības savienības biedrs, tāpat esat publiski paudis savu viedokli par jūrnieceības procesiem Latvijā. Vai jums rūp, kā attīstās jūrnieceības nozare un ir svarīgi iesaistīties jūrnieceības sabiedriskajā dzīvē?

– Latvijā jūrnieceības nozares attīstībai un izaugsmei ir liela nozīme, jo, ja tagad mana paaudze lietas labā neko nedarīs, neviens cits to mūsu vietā nedarīs. Gan to tālbraucēju kapteinu, kas iet jūrā, gan to, kas darbojas krastā, lielākais uzdevums ir sekot līdzi attīstības tendencēm, esošajām un jaunākajām prasībām pret ostām un kuģiem, iesaistoties un darbojoties jūrnieceības nozares labā, lai nākotnei ir perspektīvas un jauniešos neapsīkst jūrnieceības gars.

Jāatdzīst, ka dažreiz novēroju, ka mūsu jaunajos cilvēkos – augstskolu absolventos – neļūtu istu degsmi par darbu jūrā, šķiet, viņiem nav skaidras vīzijas, ko isti vēlas. Kad strādāju uz tankkuģa, praksē nāca kadeti no Bulgārijas, Horvātijas un citām Balkānu valstīm, un tur tu redzi viņu degsmi, vēlmi vairāk uzzināt un darīt, iesaistoties kuģa dzīvē. Esmu iesaistījies eksāmenu komisijās, tāpēc mūsu jaunos speciālistus sastopu gan Jūrnieceku reģistrā, kad viņi nāk apliecināt savu profesionālo jūrnieceku kompetenci, gan kvalifikācijas

eksāmenos Liepājas Jūrnieceības kolēžā, kur bieži vien topošie, jaunie speciālisti izrāda tādu kā vienaldzību. Šķiet, viņi paši īsti nesaprot, vai vēlas, vai nevēlas iet jūrā. Neviens no jaunā speciālista jau pirmajā dienā neprasa visu zināt un saprast, bet svarīgi redzēt viņa ieinteresētību un vēlmi iegūt papildu zināšanas – gan praktiskās, gan teorētiskās. Uz kuģa vienmēr esmu teicis, ka varu



pat pievērt acis, ja cilvēks kaut ko nezina, bet, ja redzu viņa attieksmi, vēlmi uzzināt un mācīties, vienmēr esmu gatavs dot iespēju, dalīties savā pieredzē un zināšanās, palīdzot viņam izaugt. Nereti ir gadījies, ka uz kuģa atsūta gados vai amatā jaunu vecāko palīgu, kam trūkst praktisko zināšanu šajā atbildīgajā amatā, taču, ja viņš vērsās pie kapteina, lai kopā apspriestu svarīgus darba jautājumus un kopīgi rastu risinājumus, tad tā ir ļoti pozitīvi vērtējama attieksme pret darbu, un tādā gadījumā vienmēr esmu gatavs palīdzēt. Ja virsnieks izrāda vienaldzību, viņu nekas neinteresē un ja viņš tikai atsēž savu jūras kontraktu, lai nopelnītu naudu, tad ir skumji.

– Bieži vien, saņemot atbalstu, cilvēks jūt motivāciju un atbildību, un tas var dot labu rezultātu, tieši tāpat kā savstarpēja komunikācija.

– Latvijā laikam lielākā problēma ir komunikācija, bet mēs visi taču

esam vienā laivā, visi esam saistīti, jāstrādā kopā. Ostas akvatorijā sadarbībā ar atbildīgajiem dienestiem un ostā esošiem termināļiem plānojam veikt dažādas apmācības ugunsdrošības un naftas un ķīmiskā piesārņojuma novēršanas jomā. Tieši tāpat, kā tas ir uz kuģa, arī ostā ir nepieciešams rīkot mācības, lai katrs ostas darbinieks un katrs dienests precīzi zinātu savus pienākumus un spētu tos pildīt. Tāpat svarīga ir informācijas aprīte un sadarbība starp ostas un krasta dienestiem. Kad tikos ar Ugunsdzēsības dienesta darbiniekiem, izrādījās, ka ir daudzas lietas, ko viņi par kuģiem, to uzbūvi un ugunsdzēsības iespējām tik ļoti nepārzina. Piemēram, kāda ir tankkuģu uzbūve, cik liela ir šo kuģu ugunsdrošība, kādas ugunsdzēsības sistēmas ir uz paša kuģa un cik daudz ugunsgrēka gadījumā uz kuģa var paveikt pats kuģis. Kā kuģa kapteinim man ir šādas zināšanas, tāpēc tās tagad izmantošu kopīgās apmācībās un kopīgiem spēkiem uzlabosim ugunsdrošību ostas akvatorijā.

Ļoti svarīgi, lai vadošos amatos, piemēram, ostas kapteina, ostas kapteina vietnieka, būtu mūsdienu prasībām atbilstoši speciālisti, ar jūrnieceības izglītību, pietiekamu praktisko pieredzi kā kuģa kapteinim vai vismaz kapteina vecākajam palīgam darbā jūrā uz kuģiem. Tas, kas bija aktuāls pirms trīsdesmit gadiem, kaut vai tas, kas attiecas uz tankkuģiem, nav salīdzināms ar mūsdienu iespējām. Ļoti daudz kas ir mainījies – kuģu energoefektivitāte, ugunsdzēsības sistēmas, kravas sistēmas, balasta sistēmas un pat pati kuģu uzbūve. Lai adekvāti izvērtētu visas situācijas un pieņemtu pareizākos lēmumus, ir jābūt informētam un zinošam par visu jaunāko, kas ienāk nozarē.

Ir svarīgi būt pārliecinātam, ka attiecīgā situācijā katrs dienests zinās savus pienākumus, viens dienests no otra spēš pārņemt pilnvaras un turpināt darbu, un visi būs droši, ka darbs tiks turpināts. Tieši tāpat kā uz kuģa tiltiņa – kad sardzes stūrmanis nodod maiņu otram, viņš nedrīkst pamest tiltiņu, kamēr nav pārliecinājies, ka maiņinieks pilnībā saprot aktuālo navigācijas situāciju un ir gatavs darbam.■

Anita Freiberga

Noslēgusies Kundziņsalas tilta pārbūve

Rīgas brīvdostas pārvalde ir pabeigusi auto un dzelzceļa tilta pārbūvi Kundziņsalas dienvidu daļā. Līdz ar to ir noslēdzies pirmais posms vērienīgā projekta īstenošanā, kas paredz stiprināt Rīgas ostas komerciālo konkurētspēju, vienlaikus uzlabojot Latvijas un sabiedroto militāro mobilitāti. Lai to īstenotu, šā gada pavasārī tika noslēgts trīspusējs līgums starp Rīgas brīvdostas pārvaldi, Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides aģentūru (CINEA) un SIA "Baltic Container Terminal" (BCT) par Rīgas ostas duālas izmantošanas jaudas palielināšanu, uzlabojot ostas infrastruktūru Kundziņsalā. Darbi pie projekta realizācijas Kundziņsalā turpinās: ir sākti aktīvās būvniecības fāze projekta sadaļā, ko veic SIA "Baltic Container Terminal", – kuģu piestātņu līnijas pagarināšana, kas ļaus termināli vienlaicīgi pietauvot un apkalpot divus lielus konteinerkuģus, *ro-ro* kuģus (kravas prāmjus) vai militāros kuģus, kā arī pietauvot kuģus, kuru garums sasniedz 340 metrus. Visas aktivitātes projekta ietvaros plānots pilnā apmērā pabeigt līdz 2024. gada beigām. ■

Kohēzijas fonda finansējums palīdz atjaunot Ventspils ostas hidrobūves

Pateicoties Eiropas Savienības Kohēzijas fonda atbalstam, Ventspils brīvdostas pārvaldei bija iespēja ieguldīt ievērojamus līdzekļus Ventspils ostas lielāko hidrobūvju atjaunošanā, kas ir pamats ostas darbībai un nākotnes konkurētspējai.

Piecu gadu laikā, īstenojot projektu "Ventspils brīvdostas hidrotehnisko būvju pārbūve un atjaunošana", Ventspils ostā atjaunoti abi moli, priekšostas krasta stiprinājums un krasta nostiprinājumi pie Dienvidu mola. Projekta kopējās izmaksas bija 21 905 933,61 eiro, kopējās attiecināmās izmaksas – 18,14 miljoni eiro, no tām 85% jeb 15,4 miljoni eiro bija ES Kohēzijas fonda finansējums.

Projekta mērķis ir uzturēt nemainīgi augstu drošības līmeni Ventspils brīvdostā, kas ir Ventspils brīvdostas pārvaldes prioritāte. ■

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2018.–2023.g. janvāris–jūlijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	13454,4	11659,3	7788,9	6135,7	7696,1	6080,7	-21,0
labība un tās produkti	887,3	884,1	965,3	1320,9	1085,1	1401,9	29,2
ķīmiskās beramkravas	1167,6	1014,7	936,2	788,3	386,6	286,3	-25,9
ogles	8269,6	5918,6	1916,6	178,6	2671,2	1212,2	-54,6
koksnes šķelda	508,1	602,0	715,0	481,9	498,8	470,5	-5,7
Lejamkravas	2586,6	2139,5	1663,1	1249,1	936,1	585,5	-37,5
naftas produkti	2555,7	2114,3	1627,3	1197,9	864,1	526,0	-39,1
Ģenerālkravas	4843,5	4900,0	4243,6	4249,6	4525,9	4388,8	-3,0
konteineri (TEU)	2794,0	2865,5	2657,2	2425,3	2749,5	2739,1	-0,4
Roll on/Roll of	297,5	309,7	117,8	0,0	9,2	20,2	↑2,2 reiz.
vienības	51653	44954	15926	0	370	1004	↑2,7 reiz.
kokmateriāli	1508,7	1523,7	1243,3	1574,1	1660,4	1478,4	-11,0
tūkst. m ³	1763,2	1794,0	1545,8	2026,9	2115,8	1904,9	-10,0
metāli, metāllūžņi	198,3	182,0	202,6	224,8	60,2	38,2	-36,5
Kopā	20884,5	18698,8	13695,6	11634,4	13158,1	11055,0	-16,0

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2018.–2023.g. janvāris–jūlijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	3449,6	5963,1	1107,3	1140,2	2978,0	2403,7	-19,3
minerālmēsli	325,6	326,4	155,3	218,3	125,0	0,0	-100,0
ogles	2118,5	4436,9	285,3	10,7	2129,4	982,2	-53,9
labība un tās produkti	139,9	229,7	60,0	251,0	125,9	149,1	18,4
Lejamkravas	6558,9	5948,6	5244,8	3948,1	3563,7	2581,4	-27,6
nafta	3,2	0,0	0,0	96,8	0,0	0,0	0,0
naftas produkti	6132,9	5546,0	4985,5	3674,4	3195,8	2395,9	-25,0
Ģenerālkravas	1571,5	1465,4	1473,8	1526,4	1699,9	1382,8	-18,7
konteinerizētas kravas (TEU)	20,3	1,7	3,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Roll on/Roll of	2112	216	185	0	0	0	0,0
vienības	52068	49987	49637	53455	57917	45521	-21,4
kokmateriāli	241,4	202,0	243,6	221,6	249,3	248,4	-0,4
tūkst. m ³	268,9	228,9	267,9	250,0	281,1	280,4	-0,2
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Kopā	11580,0	13377,1	7825,9	6614,7	8241,6	6367,9	-22,7

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2018.–2023.g. janvāris–jūlijs, tūkst. t)

Kravu veidi	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023./2022., %
Beramkravas	3322,0	3097,3	2516,7	2461,0	2914,1	2759,1	-5,3
ogles	797,5	823,6	214,3	28,8	28,1	15,0	-46,6
labība un tās produkti	1863,2	1415,8	1353,9	1343,5	1855,2	1801,1	-2,9
celtniecības materiāli	395,8	539,5	418,4	416,1	441,0	416,5	-5,6
koksnes šķelda	116,2	182,4	143,4	226,2	163,4	180,1	10,2
Lejamkravas	281,4	296,0	369,0	337,7	207,8	172,7	-16,9
jēlnafta	26,0	25,5	24,9	12,5	3,6	1,3	-63,9
naftas produkti	210,1	230,1	282,1	271,8	190,5	171,4	-10,0
Ģenerālkravas	807,3	683,6	662,8	991,8	1304,2	1133,9	-13,1
konteineri	27,7	23,9	36,4	73,3	125,4	26,1	-79,2
skaitis TEU	1929	1816	2217	6822	10309	2136	-79,3
Roll on/Roll of	442,6	403,5	401,6	681,6	898,0	911,9	1,5
skaitis	24799	26847	21411	34798	52630	58188	10,6
kokmateriāli	294,5	235,5	189,3	204,9	208,8	184,9	-11,4
tūkst. m ³	302,5	264,9	217,1	228,1	226,5	205,1	-9,4
metāli, metāllūžņi	0,0	0,0	0,0	3,7	1,0	0,0	-100,0
Kopā	4410,7	4076,9	3548,5	3790,5	4426,1	4065,7	-8,1

Rīgas brīvostai jauns valdes priekšsēdētājs



Gints Sīviņš.

26. jūlijā Rīgas brīvostas valdes sēdē par Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētāju tika ievēlēts Gints Sīviņš, bet valdes priekšsēdētāja vietnieks turpmāk būs Edgars Štelmahers.

“Mans pienākums kā valdes priekšsēdētājam būs turpināt uzsāktu darbu ostas efektivitātes un konkurētspējas paaugstināšanā, kas būs gana izaicinoši šajā nenoteiktību pilnajā laikā. Manuprāt, ir svarīgi paātrināt ostas procesu digitalizāciju un automatizāciju, kā arī turpināt ostas infrastruktūras sakārtošanas

projektus. Tāpat viena no prioritātēm būs ostas industrializācija, piesaistot gan ārvalstu, gan vietējās investīcijas ostas teritorijām. Vienlaikus vēlētos attīstīt ostu par videi un apkaimēm draudzīgu loģistikas izcilības centru, uzsākot jaunu sadarbību ar augstskolām, pētniekiem, nevalstiskajām organizācijām un jauno tehnoloģiju uzņēmumiem,” norāda jaunais Rīgas brīvostas valdes priekšsēdētājs Gints Sīviņš.

Gintam Sīviņam ir maģistra grāds tiesību zinātnēs. Strādājis komercietišību nozarē un dažādu jomu uzņēmumu vadīšanā, sniedzot pakalpojumus un konsultācijas juridiskos un finanšu jautājumos. Pašreiz jau otro sasaukumu strādā Ogres novada pašvaldībā, pildot Ogres novada domes priekšsēdētāja vietnieka pienākumus. Gints Sīviņš ir Rīgas brīvostas valdes loceklis kopš 2021. gada, kur iecelts kā Ekonomikas ministrijas pārstāvis.

UZZIŅAI

Rīgas brīvostas valde ir ostas augstākā lēmēj institūcija, un tās sastāvā ir četri valdes locekļi – ekonomikas ministra, finanšu ministra, satiksmes ministra un vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministra izvirzīti pārstāvji. Pašreiz Rīgas brīvostas valdes locekļi ir Gints Sīviņš (EM), Edgars Štelmahers (VARAM), Baiba Bāne (FM) un Liene Priedīte-Kancēviča (SM).

Edgaram Štelmaheram ir bakalaura grāds biznesa administrācijā un vadībā, kā arī pieredze lielu uzņēmumu vadīšanā. Pašreiz Edgars Štelmahers ir Rīgas domes deputāts, SIA “New Rosme” valdes loceklis un SIA “Funky Fish” valdes loceklis, kā arī Latvijas Komandu sporta spēļu asociācijas prezidents. Edgars Štelmahers ir Rīgas brīvostas valdes loceklis kopš 2023. gada un pārstāv Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministriju. ■

“Baltic Industrial Composites” veiksmīgi attīsta ražošanu un eksportu

Kopš 2020. gada uzņēmums “Baltic Industrial Composites” veiksmīgi strādā Rīgas ostas teritorijā Bolderājā, ražojot un eksportējot lielgabariņa stiklaplasta konstrukcijas, tā dodot ieguldījumu kopējā Rīgas ostas kravu apgrozījumā. Saražotās konstrukcijas tiek eksportētas galvenokārt uz Skandināvijas valstīm, arī uz citām Eiropas valstīm, ASV, Kolumbiju un Meksiku. “Baltic Industrial Composites” lielgabariņa produkcija tiek eksportēta ar kuģiem no blakus esošā kravu pārkraušanas uzņēmuma SIA “WT Terminal” pietātnēm, un šāda veida sinerģija starp ražošanas uzņēmumiem un loģistikas pakalpojumu sniedzējiem veido ostas kā biznesa un investīciju vietas unikālo konkurētspēju priekšrocību.

Ostas uzņēmuma izpilddirektors Gints Briedis atzīst, ka uzņēmuma konkurētspējas pamatā ir atrašanās ostas teritorijā, kas dod iespēju lētāk

un izdevīgāk transportēt lielizmēra konstrukcijas ar kuģiem, kā arī pašu apmācīti augsti kvalificēti darbinieki, kas ļauj nodrošināt nemainīgi augstu produkcijas kvalitāti. “Stratēģisko mērķi – sākt lielgabariņa produkcijas ražošanu ostas teritorijā, ko bijām izvirzījuši, dibinot uzņēmumu, esam veiksmīgi sasnieguši. Spēja ražot jebkura izmēra stiklaplasta konstrukcijas un nodrošināt to izdevīgu transportēšanu ir mūsu konkurētspējas

UZZIŅAI

“Baltic Industrial Composites” stiklaplasta konstrukcijas tiek izmantotas ķīmiskajā un naftas rūpniecībā, metalurģijā un enerģētikā. Produkcijas klāstā ir pēc klienta pasūtījuma izgatavotas stiklaplasta cisternas, rezervuāri un reaktori, kas tiek izmantoti gaisa un ūdens attīrīšanas iekārtās, kā arī ķīmikāliju un dažādu agresīvu gāzu uzglabāšanai un transportēšanai.

pamatā, bet turpmāk galvenais būs investēt darbiniekos, ceļot viņu kvalifikāciju un uzlabojot darba apstākļus. Kvalitātes ziņā kompromisus nedrīkstam pieļaut, jo tehnoloģiskajā procesā ir daudz roku darba, tāpēc darba kvalitāte lielā mērā ir atkarīga no darbinieku kvalifikācijas, prasmēm un attieksmes,” uzsver Gints Briedis.

“Redzam, ka aizvien vairāk uzņēmumu izvēlas atvērt un attīstīt ražotnes Rīgas ostas teritorijā, veidojot ostu par augstas pievienotās vērtības industriālo klasteri ar jaudīgiem loģistikas pakalpojumu sniedzējiem, mūsdienīgām ražotnēm, inovāciju un pētniecības centriem. Uzņēmumiem atrašanās ostā dod iespēju paaugstināt konkurētspēju, optimizējot produkcijas loģistiku, savukārt ostai ražošanas attīstība ir veids, kā ilgtermiņā nodrošināt stabilu kravu apgrozījumu, darba vietas un iegūumus,” saka Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš. ■

Rīgas ostu apmeklē luksusa klases kruīza kuģis – burinieks “Sea Cloud Spirit”

2023. gada sezonā Rīgas ostā kopumā pieteiktas 63 kruīza kuģu vizītes no 21 kruīzu līnijas, to vidū līdz šim Rīgā nebijušas līnijas “Ambassador Cruise Line” no Lielbritānijas. Seši kuģi Rīgu apmeklēja pirmo reizi, bet 11 kuģi Rīgā pavadīs divas dienas. Visu pieteikto kuģu maksimālā kapacitāte ir vairāk nekā 90 tūkstoši pasažieru. Saskaņā ar pašreizējo grafiku sezonas pēdējās kruīza kuģu vizītes plānotas septembra beigās.

15. jūlijā Rīgas ostu apmeklēja unikāls luksusa klases kruīza kuģis – trīsmastu burinieks “Sea Cloud Spirit”. 138 metrus garais un 17 metrus platais kuģis šobrīd ir viens no lielākajiem buriniekiem pasaulē. Kuģim ir pieci klāji, 69 premium klases pasažieru kajītes, uz tā vienlaikus var ceļot 136 pasažieri un 85 cilvēku liela apkalpe.



“Sea Cloud Spirit” ir viens no trim vācu kruīzu operatora “Sea Cloud Cruises” flotes kuģiem, kas saviem pasažieriem piedāvā ekskluzīvu un personalizētu ceļošanas pieredzi, apvienojot tradicionālo burāšanu ar kruīza kuģa ērtībām un komfortu.

“Sea Cloud Spirit” ekspluatācijā nodots 2021. gadā, tā būvniecība kuģa īpašniekiem izmaksājusi 100 miljonus dolāru. Uz burinieka atrodas SPA un skaistumkopšanas komplekss, fitnesa centrs, baseins, bibliotēka, vairāki restorāni un bāri, turklāt šis ir pirmais buru kuģis pasaulē, uz kura ir ierīkots arī pasažieru lifts.

Buriniekam ir pašam sava zodiaku (ātruma) flote, piedāvājot iespēju pasažieriem ceļojuma laikā doties piekrastes un akvatorijas izpētes izbraucienos, kā arī iesaistīties dažādās sporta un atpūtas aktivitātēs uz ūdens. ■

Labākā kamera ir tā, kas tev līdzi!

Liepājas ostas locis KRISTS JAKOVĻEVS sevi uzskata par īstu liepājnieku, kaut dzimis Nīcā. “Liepājas Jūrniecības koledžā iestājos 1993. gadā. Ģimenai nekādas saistības ar jūrniecību nebija, taču bija pazīstami puīši, kuri mācījās jūrskolā un stāstīja par pirmajām praksēm uz buriniekiem. Man kuģi vienmēr patikuši. Un kur tad vēl iespēja apceļot pasauli! Tieši ar to tajā laikā saistījās priekšstats par jūrnieka darbu. Tā arī izlēmu doties mācīties uz Liepāju,” atceras Krists.



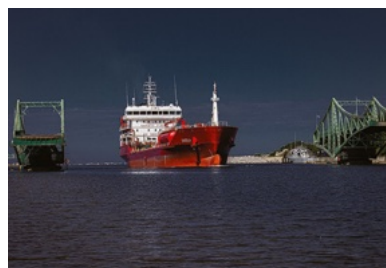
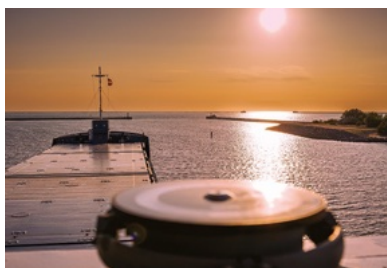
Koledžas laikā Krists gan gāja praksē, gan jau strādāja par matrozi uz “Latvijas kuģniecības” tankkuģiem. Pēc koledžas absolvēšanas viņš palika šajā kompānijā un sāka strādāt par trešo stūrmani. “Pēc tam pārgāju darbā uz prāmjiem, kas kursēja no Ventspils uz Nīneshamnu un Trāvēmindī, tur jutos kā savā īstajā vietā, jo dzīve kļuva daudz dinamiskāka,



nebija vairs tie garie reisi, bija interesanti. Taču vēl pēc kāda laika kursa biedrs, kurš strādāja Liepājas ostā, piedāvāja pamēģināt pastrādāt par loci. Ilgi domāju, vai to varēšu, jo tas jau bija pavisam kas cits, no mana līdzšinējā darba atšķirīgs. Tomēr nolēmu pieņemt izaicinājumu. Nu jau esmu nostrādājis par loci 15 gadus un neesmu to nožēlojis. Esmu pārliecināts, ka jūrniekam krastā tas ir vislabākais darbs – tu joprojām esi saistīts ar jūru un kuģiem, ar kuģu vadīšanu un manevrēšanu, bet nav vairs ilgās prombūtnes no mājām,” uzskata locis.

Loča darbs ir pavisam īpašs – tajā nepieciešams sevi uzturēt labā fiziskajā formā, vajadzīga drosme un ticība saviem spēkiem. “Lai nokļūtu uz lielajiem kuģiem, ir jākāpj augstu, arī lielā vējā un viļņos. Kad esi nonācis uz klāja, tad jākāpj vēl augstāk, lai tiktu uz tiltiņa. Nereti, kad esi nonācis galā, esi tā aizsiesies, ka pat nevari vairs pieklājīgi pateikt kapteinim labdien!”

Krists Jakovļevs atzīst, ka loča un kapteiņa attiecības uz kuģa ir



pavisam īpaša tēma. Ne vienmēr izdodas uzreiz atrast kopīgu valodu, mēdz gadīties arī domstarpības. Kā tās risināt, to nekur nemāca, viss nāk tikai ar pieredzi. Ir jābūt atrast kopīgu valodu. "Ja es kapteinim saku, ka jādara tā, bet viņš grib darīt pa savam, tad man jābūt izskaidrot

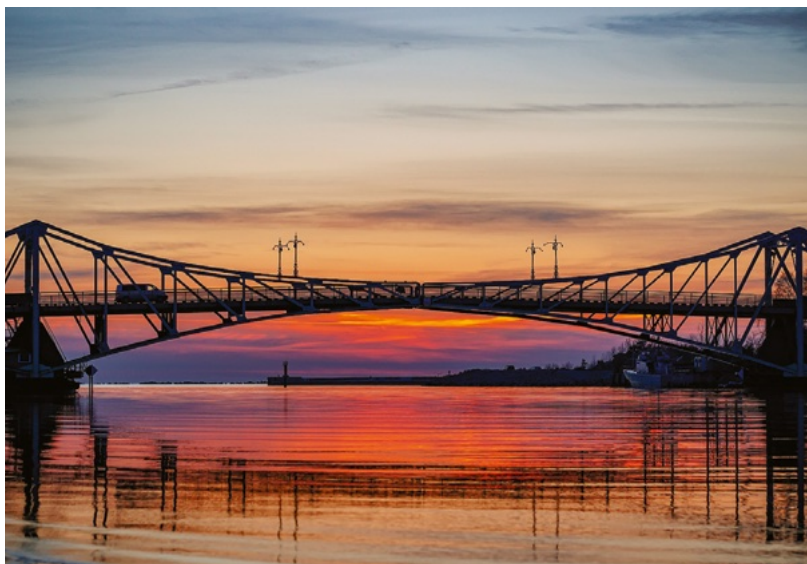
un pārliecināt, jo juridiski uz kuģa kapteinis ir un paliek galvenais. Gadās gan arī, ka kapteinis uzreiz nodod visu vadību locim, pasaka, ka nekad nav bijis mūsu ostā, tāpēc rīkojieties jūs. Kuģa ievadīšana ostā nav viegls darbs. Loči saka: nav tāds locis, kurš nebūtu sēdējis uz sēkļa!

Ir pa reizei gadījies kādu pietātni aizķert... Tas jau ir tāpat, kā braukt ar automašīnu – nav tāda šofera, kuram nekad nekāda vismazākā sadursmīte nebūtu gadījusies!"

Krists Jakovļevs saka, ka fotografēšana un filmēšana viņu aizraujot jau sen. Par pirmās prakses laikā nopelnīto naudu viņš nopircis videokameru. "Tad es filmēju un montēju sižetīgus par jūru, liku tiem klāt mūziku, veidoju kaut ko tādu," atceras Kristis. Taču fotografēšanai nopietni viņš sācis pievērsties pēdējā gada laikā, kad nopircis jau gluži nopietnu fotokameru.

"Es *feisbukā* uzdūros kādam nīderlandiešu fotogrāfam, kurš strādā ostā par dokeri. Viņš daudz fotografējis ostu naktī – fantastiskas bildes! Es arī gribēju pamēģināt ko līdzīgu. Rakstīju viņam, jautāju, ar kādu kameru viņš strādā, ar kādiem objektīviem. Nu jau man pašam ir trīs objektīvi un esmu pasūtījis ceturto. Sāku arī es ar ostu – ar to, ko daudzi cilvēki neredz, bet kas ir mana ikdiena. Piemēram, skati uz

►►► 44. lpp.



►►► 43. lpp.

ostu no dažādiem kuģiem, dažādos rakursos. Pēc tam jau sāku fotografēt cilvēkus uz ielas, dažādas interesantas vietas. Tagad jau varu teikt, ka uz pasauli skatos savādāk – re, kāds labs kadrs! Gandrīz vairs neizeju no mājas bez kameras, jo ieraugu tik daudz interesanta, ko žēl palaist garām. Fotogrāfi bieži cits citam jautā, kura ir labākā kamera, labākie objektīvi, un tad ir tāda pusnenopietna atbilde, ka vislabākā kamera ir tā, kas tev ir līdzi, jo tikai ar to tu vari noķert vislabāko kadru!” stāsta Krists.

Interesantas vietas un skatus Krists meklējis arī ārzemēs. “Piemēram, Kīprā izložņāju alas un kalnus. Populārās tūristu vietas jau ir bildētas un publicētas bezgala daudz, taču katram fotogrāfam ir svarīgi atrast savu redzējumu, vienu un to pašu vietu var parādīt ļoti atšķirīgi.”

Krists saka, ka viņam īsti neesot mīļākā gadalaika, jo katram ir savas īpatnības. “Ziemā, kad uzkrīt sniegs, var ļoti daudz ko ieraudzīt. Par rudenī vispār nav ko runāt, tas ir viens košums! Arī vasaras zaļums pie mums ir fantastisks. Varbūt pavasarī ir tāds pelēkāks un vienmuļāks, taču tad nāk pirmā saulīte! No diennakts gaismām vispateicīgākās, protams, ir rīta un vakara gaismas. Nu, un saullēkti un saulrieti – tas jau pats par sevi! Tie ir redzēti tik daudz, un tomēr katreiz no jauna uzrunā.”

Fesbukā Krists Jakovļevs izveidojis lapu “Ships Photo Liepaja”, viņa bildes ir arī grupās “Foto par Liepāju” un citās. “Reizēm domāju – un ko tālāk? Ir doma par savu mājaslapu. Sociālie tīkli jau ir labi ar to, ka tur cilvēki reaģē, var redzēt, kas patīk, kas ne. Protams, arī pats ļoti daudz skatos citu fotogrāfu lapas – gan vērtēju, gan mācos. Tik pārliecināts par sevi, lai, piemēram, piedalītos kādās fotoizstādēs, es vēl nejūtos, saprotu, ka vēl daudz jāmācās. Mūdienu fotoaparāti gan ir tik labi, ka varētu šķist – ko tur vairs mācīties, viss taču sanāk! Taču katreiz ir jāmeklē sava perspektīva. Labu fotogrāfu var atpazīt pēc viņa bildēm, pat nemeklējot parakstu. Fotogrāfija – tā ir īpaša pasaule!” ■

Sarma Kočāne

Par Daugavas plostniekiem un viņu amatu

“Ei, vīrs, suķim aizgalda jāsalāpa! Kur tad nu atkal?” Kas nu vīram tāda sievas runāšana. Viņš atstāj māju un sakritušo sivēnu aizgaldu un aiziet uz Daugavas pusī. Nekāda pasaules vara viņu vairs nespēs saistīt pie mājas, kad Daugavā dunēdami auļo pavasara ūdeņi. Tas ir brīdis, kad pamostas un sāk runāt senču asinis. Visvairāk Jēkabpilī, Krustpilī un Gostiņos, pilsētā pie Aiviekstes grīvas, dzīvo senas Daugavas plostnieku dzimtas, kas kā mantojumu no paaudzes uz paaudzi pārņem šo goda un briesmu pilno amatu. Par Daugavas plostniekiem pētījumu veikusi Jēkabpils pilsētas bibliotēkas bibliogrāfe ANITA RUBINE.

1945. gadā avīze “Cīņa” raksta: “Tiklīdz pa upēm jūrā iepeld milzīgie ledus kalni, Daugavas plostnieki velk kājās garos zābakus, bāž krietnu vīkšķi tabakas makā. Viņiem priekšā garš ceļš pāri Daugavas krācēm un sēkļiem. Plostnieka darbs nav viegls. Tiem jāprot nevien ar skaļām dziesmām birdināt ievu ziedus Daugavā vai izdzert 2 litri alus vienā pagēmienā, bet arī cilāt smago plostu airi

un izturēt pavasara aukstās naktis plānajā būdā uz plostā. No smagā aira cilāšanas viņš kļūst stiprs kā lācis, no vēja un saules – tumšs kā moris. Nieks viņam ar vienu roku ievilkāt laivā 120 kg smago dzelzs enkuru vai iztriekt no nomaies kroga 12 dīkdienus.”

Legendām un nostāstiem apvītais plostnieka amats ar romantisku vakarēšanu pie ugunsкура un saldērigām dziesmām par daiļjāvām un dzimteni patiesībā bija sūrs, fiziski smags un bīstams, kas piederēja pie senākajiem un nozīmīgākajiem Daugavas krastu iedzīvotāju amatiem. Tas bija arī cienīts un pārmantojams amats, kas tika nodots no paaudzes paaudzē, jo Daugavas straume kā vislētākais koku transportēšanas veids tika izmantota jau no 15. gadsimta. Bet 19. gadsimts un 20. gadsimta sākums bija plostu ēras zelta laikmets. Pa Daugavu uz Rīgu ar plostiem pludināja balķus, mastu kokus, brusas, stutmalku un papīrmalku

Daugavas plostošanas vēsturē rekordskaitlis tika sasniegts pirms Pirmā pasaules kara – vairāk nekā 22 tūkstoši plostu 1911. gadā.



Pludināšanas darbos tad iesaistījās ap 40 tūkstoši cilvēku. Daugava bija maizes devēja daudzām jēkabpiliešu ģimenēm līdz Otrajam pasaules karam un arī vēlāk – līdz pat 60. gadiem.

Kas tie tādi malači?

To vislabāk, protams, varētu pastāstīt paši plostnieki vai viņu pēcteči, bet aprakstos teikts: "No krautuves balķus vienu pēc otra grūda ūdenī, tad ar ķekšiem salika vajadzīgajā rindā (rindā bija pat 30 līdz 40 balķu) un sasēja, ar tievāko galu pa priekšu, lai mazāka pretestība. Plostus sēja no priedēm un eglēm, pa starpām iesienot ātri grimstošo bērzu. Daugavas plosti sastāvēja no 6 – 8 posmiem jeb plenīcām, kas cita aiz citas virzījās pa upi kā vilciens ar vagoniem un bija līdz pat 70 metrus gari.

Lielākajās upēs plostus pludināja karavānās, piemēram, Daugavā pa 10 – 11 plosti vienā reizē. Tātad vajadzēja sarunāt un noligt vismaz 10 pieredzējušus plostniekus – stūrmaņus jeb korņikus. Labākā līkoku vieta bija krogs. Kad potenciālie kandidāti bija sasaukti kopā, tika uzlikts brandavīns, tad noslēgti līgumi.

Savukārt korņikiem vēl vajadzēja sameklēt sev divus trīs palīgus jeb malačus. Reizēm malača vietu dabūja korņika jaunākie brāļi vai dēli, pat sievas un meitas. Lai gan uzskatīja, ka sievietes uz plosa drīzāk nes nelaimi, finansiālie apsvērumi vilināja riskēt. Plostnieces sevi sauca par dailajām straumeniecēm, bet vīri tās dēvēja par "vārnām" un lūkoja, lai vienā karavānā vairāk par divām "vārnām" nebūtu.

Plosti tika laisti līdz Doles salai, tur tos sasēja vēl garākā vītenē un līdz koku ostai vilka ar velkoni.

Pašas bīstamākās krāces sākās lejpus Jēkabpils apmēram 25 km garumā. Rūdītākie plostnieki zināja no galvas katru krāci un sēkli, katrai bija arī savs nosaukums. Pabraucot garām Zelķu tiltam, esot bijis pieņemts mest ūdenī naudu kā ziedojuumu Augstākai varai, lai laiž bīstamai vietai laimīgi garām. Daugava tur bija pilna monētām.

Ja līdz Jēkabpilij krievu plostu braucēji varēja uzdziedāt kādu dziesmu



Plavinās Daugavas krastā uz laukakmeņiem novietots plosa modelis ar stendu (2011. gads, biedrība "Kopsolis"), kur izlasāms stāsts ar plostnieka atmiņām un aplūkojamas vēsturiskās plostnieku fotogrāfijas. Daugavas posms starp Plaviņām un Koknesi bija visgrūtāk pārvaramais plostnieku šķērslis ar krācēm un līdz 20 m augstiem, klinšainiem upes krastiem.

laika īsināšanai, tad upes posmā no Jēkabpils līdz Maruškai nebija laika pat nospļauties. Tāpēc Jēkabpilī plostus "noara" jeb ar īpaša mieta – arkla un troses palīdzību apstādināja, un Zvanītāju krogā sākās loču līgšana. Tie bija vīri, kas pārzināja krāču vietas un prata izvadīt plostus cauri Pirkāžai, Priedulājam, Grūbei jeb Plaviņu rumbai, Trakajam atvaram pie Gostiņiem, Brodņai, Zvirbulu, Ķeguma krācēm, Buleniem. Piemēram, daudz plostu avarēja Ķeguma krācēs, kur bija liels akmens, ko plostnieki sauca par "razbojniku". Visā plostu ceļa garumā katrai krācei, atvaram, sēklim, akmenim vai upes krasta likumam bija savs vārds, nosaukums, piemēram, Aldiņš, Kapu sēklis, Kumeļu stūris, Vilku radze, Annas straume, Lašu nārsts, Kraukļa straume u.c.

Pavasari, kamēr Daugavā ūdens līmenis bija augsts, no pierobežas līdz velkonim plostu varēja nolaist pat trīs dienās, kad ūdens pazeminājās, nācās kuģot arī mēnesi un ilgāk.

Kādu pavasari Daugava bijusi tā pārplūdusi, ka savvaļā palaisti plosti grāvuši mājas. Kreisajā krastā pie kāda šķūņa apstājies prāvs plosts, bet šķūnis ir nedomājis šim vākties no ceļa. Brīdi tā abi – šķūnis un plosts – stāvējuši, spēkiem mērodami. Beidzot plostam apnīcis, tas saslēdies stāvējis un gāzies šķūnim virsū. Tā "aizgājuši jūriņā abi."

Interesanti fakti

- Daugavā no Krustpils līdz Jumpravai bijušas 45 krāces un akmens sēkļi, turklāt vairāk nekā puse no tiem koncentrējās pilsētas tuvumā no Krustpils līdz Aiviekstes ietekai.
- No 15. līdz 19. gadsimta otrajai pusei strūgas bija galvenais kravu transportēšanas līdzeklis pa Daugavu.
- Senā Jakobštate (Jēkabpils) izauga no plostnieku un strūdzinieku apmetnes. Pilsētā izvērsās dzīva tirdzniecība ar garāmbraucošiem kuģotājiem un preču pārvadātājiem.
- 1827. gadā Jēkabmiestā uz sēkļiem stāv 30 strūgas, kas netiek atpakaļ straumē. Krodzinieki piecājas, jo Daugavas krāces viņiem tādā veidā sagādā ienākumus no garāmbraucējiem.
- 1833. gadā Jēkabmiestā darbojas 56 krogi, strūdzinieki un plostnieki izdzer 8000 spaiņu degvīna gadā.
- 1852. gadā Jēkabmiestā ir 82 upes loči – cilvēki, kas labi pārzina šo krācaino Daugavas posmu.

Latviskot tomēr neizdodas

Lai gan plostnieka amats Latvijā ir pazīstams jau kopš senatnes, tomēr Daugavas plostnieki galvenokārt bija

▶▶▶ 46. lpp.

▶▶▶ 45. lpp.

krievi, baltkrievi un poļi. Pludināšana bija peļņas avots.

20. un 30. gados presē parādījās aicinājumi latviskot plostnieku terminoloģiju. Sašutuši pilsoņi sūdzējās par rupju krievu lamuvārdu atbalsošanos Staburaga klintī. Krievu plostnieki šo vietu dēvēja par *Čortova boroda* (Vēlna bārda).

"Jēkabpils Vēstnesis" 1926. gadā sodās: "Katru gadu, no agra pavasara līdz vēlam rudenim, kad plosti iet pa krācēm, tad stipri un tālu atbalsojas plostu vadītāju krieviskās komandas vārdi mūsu Daugavas skaistajos krastos. Šeit tauta ir skaistas teikas darinājusi, šeit mūsu lielie dzejnieki ir paliekošus kultūras darbus radījuši, šeit jaunatne grib redzēt un dzirdēt, domāt un just tikai latviski. Bet kāds negatīvs iespaids tad paliek, kad no lejas atliido skarbie krieviskie vārdi." Vēl jo lielāku sašutumu izraisīja tas, ka komandētāji un rupekļi bija "mūsu pašu plostnieki". Kurzemes un Vidzemes upju plostnieki latvisko terminoloģiju vismaz daļēji pieņēma, turpretī *pravo* – *Jevo!* būšanu uz Daugavas izravēt neizdevās.

30. gados PSRS plostnieki Rīgā piesaistīja uzmanību ar to, ka steigda iepirkt zābakus, cirvjus, vīles un citas noderīgas mantas. Latvijas pilsoņiem bija grūti saprast, ka padomju zemē tā visa trūkst. Avīžnieki, kam 30. gados izdevās pie korteliša parunāt ar padomju plostniekiem, uzzināja, ka pirms robežas atbildīgie karavānas "komisāri" liek tiem nomest noskrandušo apģērbu un izsniedz jaunu, kas pēc tam pašiem no savas algas jāapmaksā.

"Jaunākās Ziņas" rakstīja: "Plostnieki uzcirtušies: zilas blūzes, pelēki lietusskapji, žokejcepures, kājās gari zābaki – visiem pēc vienas šnites. Nesmēķē vairs avīzē tīto mahorku, bet apzinīgi sūc angļu pīpes."

Plosti tika izmantoti arī nelegālai komunistiska satura literatūras ieviešanai Latvijā (gumijas maisos zem plostiem). 1930. gada vasarā jēkabpiliešu sašutumu izraisīja trīs krievu plostnieku izrunāšanās viesnīcā "Bellevue" restorānā. Tie bija bjaustījušies, ka "mūsu Vorosilovs jūs visus noslaucīs no zemes virsas" un "jūsu Latvijai mēs spļaujam



virsu". Plātišanās beidzās ar to, ka trijotne nonāca Jēkabpils cietumā. Pēc arestā pavadiem diviem mēnešiem vīpus no Latvijas izraidīja. Kompānijā ar komunistiskajām idejām no austrumiem plostos varēja ierasties arī tīfs, holera un citas lipīgas slimības, tāpēc bija ierīkoti sanitārās kontroles punkti, arī uz robežas, taču dezinficēšana un obligāta iešana pirtī notika tikai Rīgā.

20. gadsimta 20. gados koku tranžīta noteikumi paredzēja uz robežas rakstīt pieteikumu ar sīku pludināmo kokmateriālu uzskaiti, kā arī muitnieka pārbaudi uz plostu – pārtikas un alkohola krājuma kontroli. Piemēram, spirtotie dzērieni uz cilvēku diennakti nedrīkstēja pārsniegt ceturtdaļu pudeles, bet alus – trīs pudeles.

Krustpils un tās apkārtnē ir bijusi "Vislatvijas plostnieku centrs" vairāku gadsimtu garumā, vismaz saistībā ar Daugavu. Otra slavenākā plostnieku galvaspilsēta bija Strenči pie Gaujas.

Ja gribi būt plostnieks, tad dzer!

Krustpiliešu un jēkabpiliešu plostniekus nosacīti iedalīja divās grupās: vieni pie robežas pārņēma no Daugavas augšteces nākošos Krievijas plostus un vadīja tos līdz Rīgai, otri specializējās tikai plostu izvadīšanā cauri bīstamajām krācēm lejpus Jēkabpils.

Melsa, ka plostnieku neoficiālā devīze esot "Ja gribi būt plostnieks, tad dzer, citādi velns tevi raus". Nav jābrīnās, ka Jēkabpils un Krustpils ārstiem vienmēr bija daudz darba, dakterējot kautiņos pārsistās skarbo un leprno plostnieku galvas.

Plostnieku laikmets laikabiedru atmiņās saistās ne tikai ar garāmslidošiem uguns kuriem upē un ermoņiku pavadītām krievu plostnieku sērām dziesmām, kas vakaros skanējušas no Daugavas, bet arī ar stāstiem un presē lasītām ziņām par nežēlīgām dūru cīņām, līdz nemaņai pārmācītā palaišanu laivā pa straumi, noslikšanas gadījumiem un gadījumu, kad plostnieku nospēra zibens.

Ak, šis neaizmirstamais plostu laiks! Naktis, kad virs galvas mirkšķina zalšanas, aicinošas zvaigznes un nekas cits nav dzirdams kā tikai vīļu mierīgā elpa, un dienas, kad, upes niķus un stīkus uzminot un pārvarot, pamazām tuvojas galamērķis – Rīga.

Plostniekiem bijusi sava "Laivinieku dziesma", "Plostnieku himna", arī "Salāniešu dziesma".

Plostus pa Daugavu jānāk vadīt, plostu kapteinim jeb korpīkam jāzina upes plostojamie ceļi, krāces un zemūdens akmeņi. Ilgos piedzīvojumus daudzām Daugavas zemūdens klintīm doti skanīgi un atbilstoši nosaukumi. No Jēkabpils līdz Pļaviņām Daugavas gultnē bija vairāki ievērojami, tikai plostniekiem zināmi akmeņi: Lūsis, Razbainieks, Stirniņa,

Žests, Ūdrupis, Lācis un Cūciņa. Un tie jau ir tik paši ievērojamākie, kas, lai nebūtu jāsauc "glābiet mūsu dvēseles!", jāapbrauc ar lielu uzmanību. Bebrulejā savukārt ir tādi iespaidīgi akmeņi kā Vilks, Dambis un Krustpīneši. Sevišķi nikns esot bijis Vilks, ik pavasari aprijot pāris postu.

"Ātrāk par straumi"

Plostnieka amats – tā bija īstu vīru daļa. Nebaidīties saules svelmi vai aukstos rudens lietus, tumšās nakts uz upes, krāces un akmeņus, viltīgās straumes un atvarus. Veikt darbu, kur bija vajadzīga drosme un izveicība, zināšanas un gudrība, jo neliela kļūme varēja maksāt dzīvību. Tie bija skarbi vīri, saulē un vējos nobrūninātām sejām un lielām plaukstām kā lāpstām. Taču 20. gadsimts viņu ceļā lika spēkstaciju dambus, padarot postu laišanu neiespējamu. Daugavas krastos vairs nesmaržo kokmateriālu krautuves, uz upes nakti nemirdz postu uguns kuri, neskan plostnieku skaļā sasaukšanās un reizēm sērīgās dziesmas. Vecie plostnieki cits pēc cita jau pludina savus postus mūžības upēs.

Daugavas muzeja direktores Dainas Lasmanes vadībā 1985. gadā tika īstenota postu pludināšanas eksperimentālā rekonstrukcija, kas tajā laikā bija unikāls notikums. Eksperimenta gaitā notika postu brauciens pa Daugavu, rekonstruējot no sākuma līdz beigām visu postu siešanas un plostošanas procesu, kas tika arī dokumentēts.

Postu pludināšanas eksperimentālo rekonstrukciju filmēja Edvīns Vēveris, fotografēja Gunārs Binde, bet pašā eksperimentā piedalījās pieredzējis plostnieks korpīks Kārlis Tomiņš, kurš mācīja un ierādīja visus plostnieka darba jaukus, Juris Dzenis no Brīvdabas muzeja, Ilmārs Krūmiņš no Daugavas muzeja, Kārļa Tomiņas dēls, tolaik jaunais vēsturnieks, vēlāk politiķis un Saeimas deputāts Odisejs Kostanda un tolaik ķīmijas skolotājs, tagad Latvijas evaņģēliski luteriskās baznīcas arhibīskaps Jānis Vanags. Viņš stāsta, ka jaunībā ir darījis daudzas lietas – kāpis kalnos, Meksikā niris alās un niris uz kuģu vrakiem okeānā, bet vēsturiskais Daugavas postu rekonstrukcijas pasākums viņam īpaši



palicis atmiņā, jo, kā saka Jānis Vanags, tā viņam ir bijusi izcila iespēja piedalīties tik unikālā notikumā. Iepriekšējā vakarā pirms mūsu sarunas arhibīskaps esot noskatījis dokumentālo filmu "Ātrāk par straumi", lai vēl vairāk atdzīvinātu atmiņas. "Dažus no pasākuma dalībniekiem jau biju piemirsis, bet citus atcerējos ļoti labi. Odiseju Kostandu, Juri Dzeni, Ilmāru Krūmiņu, protams, Kārli Tomiņu un Dainu, kura bija šīs idejas autore. Viņi tiešām ir ļoti spilgti palikuši atmiņā."

– Bet kā jūs tolaik, 1985. gadā, vispār uzzinājāt par šo projektu? Visticamāk jau tas, ka Daugavas muzeja direktore ir iecerējusi šādu pasākumu, nebija īpaši plaši izreklamēts.

– Tagad īsti neatceros, kā nonācu šajā pasākumā, bet varu izteikt ļoti ticamu pieņēmumu. Tolaik strādāju skolā par ķīmijas skolotāju un biju arī klases audzinātājs. Padomju laikā bija pieņemta sistēma, ka topošos skolotājus sūtīja praksē pie esošajiem skolotājiem. Lai gan pats vēl biju stipri jauns, tomēr man pielika jaunu skolotāju, kuru sauca Odisejs Kostanda, un pieļāju, ka viņš bija

tas, kurš mani uzaicināja, jo mēs daudzas lietas jau bijām darījuši kopā – ekskursijās braukuši un pārgājienos gājuši kopā ar skolēniem.

– Un tad šā projekta ietvaros ienirāt plostnieka amata noslēpumus, apgūstot jaunas prasmes un vēsturē aizejošu arodu?

– Vai nu es to apguvu, tas būtu pārspīlēti teikts. Ja man tagad vajadzētu likt postu, diezin vai vairs prastu visus stieples siešanas paņēmienus, bet, kas toreiz tajā lietā bija skaidri, – mums visiem brīvprātīgajiem bija iespēja izmēģināt katru no tām lietām: ar savām rokām ķeksēt, vilkt un siet balķus. Kārlis Tomiņš vadīja visu procesu, rādīja un mācīja, kā balķi jāsasien, kādām jābūt malām, kad plenicas ir sasietas, lai plosts neizjūk, taču lielākā māksla bija uztaisīt to ierīci, kurā iestiprināt garos airus. Mēs katrs varējām arī paairēt, bet pirms tam mums vajadzēja iemācīties īpašo airētāja soli – uz priekšu, atpakaļ, uz priekšu, atpakaļ, tādā rītmā.

– Pieļāju, ka tas ir fiziski smags darbs.

– Jā, bet tajā laikā aktīvi trenējos un biju labā sportiskā formā, tāpēc šis darbs man nekādas problēmas nesagādāja, un atmiņā nav palicis, ka tas bija fiziski grūti. Cik atceros, tad grūtākais bija tos balķus pārvietot pa sauszemi, jo tad, kad tie nonāk ūdenī, ar tiem jau ir vieglāk rīkoties, tad vairāk vajadzīgas prasmes nekā spēks.

►►► 47. lpp.

Tas tiešām bija ļoti skaists notikums, bet pats nobrauciens attiecībā pret visu sagatavošanās procesu gan man likās neproporcionāli īss.

– Visticamāk, tālāk par Pļaviņu HESu jau netikāt?

– Pat līdz tam mēs netikām. Izbraucām zem Jēkabpils tilta, tad vēl kādu gabalu, un jau bija jābrauc kras-tā. Un tā gan bija viena tāda lieta, kas parādīja, ka mēs tomēr neesam profesionāli plostnieki, jo uzbūvēt, palaist un airēt ir viena lieta, bet šo plostu apturēt tur, kur tas ir vajadzīgs, nemaz nebija tik viegli. Filmā var redzēt, kā druknais vīrs Ilmārs lec krastā ar tādu kā arklam līdzīgu priekšmetu, ar kura palīdzību tiek apturēts plosts. Tā tehnika ir tāda – šis priekšmets ir iesiets trosē vai virvē, kāds izlec krastā un mēģina aso galu, kas līdzinās arklam, iedzen zemē, plosts ar rāvienu šo mietu iedzen dziļāk zemē un apstājas. Bet mums tas īsti nesanāca, tāpēc plosts apstājās kādus divsimt metrus no norunātās vietas, kas bija neliela neveiksme, jo mežiniekus tie ļaļņi bija jādabū atpakaļ norādītajā vietā. Tas liecināja, ka mēs tomēr nebijām ieguvuši pilnu plostnieka kvalifikāciju.

– Vai no tā laika esat ieguvuši kādu atziņu, varbūt ir kādas pārdomas par plostnieka arodu, kas nu jau ir tikai vēsturiska liecība?

– Nezinu, vai varu kādu atziņu izteikt, bet man bija pārsteigums, ka toreiz mežsaimniecība vispār iedeva tik daudz ļaļņu, lai mēs varētu šādu eksperimentu īstenot, manuprāt, mūsdienās tas būtu daudz grūtāk. Par cilvēkiem runājot, mēs jau īsti nebijām plostnieku materiāls, visi bijām ar augstāko izglītību, diez vai plostnieki gluži tādi bija. Redzat, viena lieta bija plosts, bet otra lieta bija tas viss, kas notika vakaros krastā, sarunas pie uguns-kura. Atceros, ka Odisejam Kostandam bija tāda cepurīte ar trim auseklīšiem, un viņš jau toreiz teica: "Man nekas cits nav vajadzīgs kā vienīgi Latvija ar šiem, lūk, auseklīšiem!"

Plostnieks Kārlis Tomiņš tolaik jau bija vīrs gados, visi viņu ļoti respektēja un klausīja uz vārda. Viņš pats jutās nedaudz uztraucies par to, ka



Jānis Vanags ir bijis viens no pēdējiem Daugavas plostniekiem.



LELB arhibīskaps Jānis Vanags.



viņam nevis pašam jāsiens plosts, bet citiem jāamāca to darīt. Varbūt tā viņam bija pirmā pieredze mācīt cilvēkus, un viņš ar to lieliski tika galā.

Cik atceros, Tomiņš bija nopietns, nekādus jokus no viņa puses neatceros, tikai pamācības un norādījumus, kā labāk, kā drošāk. Tad, kad tu esi ūdenī, tad tie ļaļņi sitas kopā, tie ir jāsiens un jāskatās, lai roku nesašķaida vai nenotiek vēl kas cits. Darbs ir bīstams, tā ir.

– Izrādās, esat bijis viens no pēdējiem Daugavas plostniekiem.

– Var teikt, ka man tā ir bijusi milzīga privilēģija un vienreizēja iespēja, jo tas ir bijis vienreizējs notikums Latvijas vēsturē, un man tur laimējās būt. To tiešām augstu novērtēju, tas ir ieguvums manā dzīvē.

* * *

Tagad par Daugavas plostniekiem palikuši tikai pieraksti atmiņu stāsti, vecas fotogrāfijas un dokumentālā filma "Ātrāk par strau-mi", kas veidota 2015. gadā un veltīta praktiski izzūdošai Latvijas nemateriālās kultūras daļai – romantisku nostāstu apvītajam plostnieku amatam. Dokumentālajā filmā, ko Daugavas muzejs veidojis sadarbībā ar kultūras menedžmenta centru "Lauska" un kuras režisors ir Raitis Vulfs un scenārija autors Lauris Gundars, izmantoti līdz šim nepublicēti dokumentāli filmu kadri un fotomateriāli no 1985. gada unikālā notikuma – Daugavas plostu pludināšanas eksperimentālās rekonstrukcijas.

Dokumentālo filmu "Ātrāk par strau-mi" varat noskatīties [YouTube](#). Ne-nožēlosiet, būs interesanti! ■

Anita Freiberga



Pēdējais plosts lika uz dažām dienām atdzīvoties Daugavai. Upes krastā stāv Viļņa Titāna darinātais akmens plosts ar veltījuma vārdiem: "Daugavas plostniekiem". Un drīgalka (lielais airis) bezcerīgi gaida savu plostnieku.

Atbalstīsim audžubērnus!

Rudens klāt, pienācis jaunais mācību gads, skolas bērni un jaunieši atkal sēž skolas solā. Latvijas Jūrniecības savienība jau vairākus gadus ir Latvijas Audžuģimeņu biedrības (LAB) draugs, tāpēc arī šogad LJS aicina savus biedrus un draugus iesaistīties audžubērnu atbalstīšanā un uzsver, ka tas nekādā gadījumā nav darāms tikai vienas akcijas ietvaros, sagatavojot bērnus skolai, jo mūsu palīdzība un atbalsts ir nepieciešams ik dienas.

Latvijas Audžuģimeņu biedrība šobrīd apvieno 191 ģimeni, kas ņēmušas aizbildnībā un aprūpē bāreņus vai bez vecāku gādības palikušus bērnus. Biedrības aizgādībā pašlaik ir 338 skolas vecuma bērni no dažādiem Latvijas rajoniem, tāpēc LAB aicina iespēju robežās atbalstīt bērnus arī šajā mācību gadā.

“Lūdzam jūs atbalstīt mūsu organizēto skolas akciju un ļoti priecāsimies par kancelejas un skolas precēm, ko varat nogādāt Mazajā Kliņānu ielā 5, vai finansiālu atbalstu skolas lietu iegādei. Tāpat priecāsimies, ja jūsu atbalstu saņemsim arī visa gada garumā,” saka LAB vadītāja Ilze Golvere.



LJS valdes loceklis Kristaps Lūkins kopā ar dēlu Gabrielu apciemoja Latvijas Audžuģimeņu biedrību, lai, atsaucoties akcijai “Skolas bērniem jāiet skolā”, uzdāvinātu gan rotaļlietas, gan skolai derīgas lietas.



Latvijas audžuģimeņu biedrības rekvizīti:

Latvijas Audžuģimeņu biedrība
Reģistrācijas Nr.40008008996
Juridiskā adrese: Viršu iela 17-53, Rīga, LV-1035
Biroja adrese: Pērnavas iela 62, Rīga, LV-1009
Banka: Citadeles banka
Konta Nr.:LV79PARX0000233751014
SWIFT Kods PARXLV 22

Visus neskaidros jautājumus varat noskaidrot, sazinoties ar biedrības vadītāju Ilzi Golveri
Tāl. +371 26004103
E-pasts: ilzegolvere@inbox.lv

Nautica.lv

Noskaties jaunāko
raidījuma Nautica sēriju:



youtube.com/@AskoldsHermanis



www.nautica.lv

tālrs.: 26 033 818