

LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS IZDEVUMS



JŪRNIEKS

NR. 6 (85) 2014



Vēsture
Šodiena
Cilvēki
Notikumi
Fakti

Latvijas Jūras
administrācijai **20**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

BĪSTAMO KRAVU UN BERAMKRAVU INSPEKCIJA

Tālr. 67062142, fakss 67860083

E-pasts: kdd@lja.lv

**ŽURNĀLU „JŪRNIEKS” VAR LASĪT ARĪ LATVIJAS
JŪRAS ADMINISTRĀCIJAS TĪMEKĻA VIETNĒ WWW.LJA.LV**



@LVJurasAd

SATURS

Jūras administrācija

- 2 Jūrnieki, neesiet lētiņīgi!
Darbu sāk jaunais hidrogrāfisko mērījumu kuteris „Sonārs”
- 3 JA ziņas
- 4 Ir pienācis konstruktīva darba laiks
- 6 „Uz savu darbu Briselē skatos kā uz biznesa projektu”
- 8 Jūras administrācija nopietnu izaicinājumu priekšā
- 10 Personāla inspektors – vidutājs starp darba devēju un ņēmēju
- 12 Latvijas Jūras administrācijas 20 gadu
- 22 Goda vīrs ar Latviju sirdī
- 25 Ir jāmainās, lai procesi attīstītos
- 27 Pragmatīķis ar līdzsvarotāja talantu
- 29 Plaša profila speciālists vai pārpratums?
- 30 Jūras administrācija – tas esmu es!
- 31 Neatlaidīgs un profesionāls dzīves izaicinājumu meklētājs
- 32 Starptautiskā sadarbība ir saistoša un sniedz jaunu pieredzi
- 40 Jaunais ir labi aizmirsts vecais
- 42 Konkurss „Enkurs” parāda labus rezultātus
- 44 JA izdod grāmatu „Latvijas bākas”
- 45 „Jūrnieks” jūrniecības nozares notikumu vilņos
- 46 JA tradīcija – aktīvi iesaistīties jūrniecības sabiedriskajās aktivitātēs

Kuģošanas drošība

- 50 Kuģošanas drošības departamentā bangošanās norimusi
- 52 Jūras administrācijā ir vislabākais kolektīvs
- 53 Profesionālis profesionāli saprot
- 57 Rīdziniekus apskauž par Kuģu vadības centru
- 58 Mums Eiropā nepieciešami domu biedri
- 59 Irbes jūras šaurums kļūst kuģošanai drošāks
- 60 Kuģošanai jābūt drošai!
- 62 Glābšana ir profesionāļu darbs

Jūrnieku reģistrs

- 64 Jūrnieku reģistrs – tas ir darbs ar cilvēku!
- 68 Jūrnieku reģistrā darbs vērstas uz mērķi un rezultātu

Hidrogrāfijas dienests

- 69 Hidrogrāfijas dienests gatavs palielināt darbības jaudu
- 71 „Kristiāns Dāls” – Hidrogrāfijas dienesta lepnums
- 72 Hidrogrāfijas dienesta panākumu atslēga – profesionāla komanda
- 78 Kartogrāfi vērtē pārmaiņas jūrā un krastā
- 79 Hidrogrāfa darbs neapnik un nekļūst vienmuļš

Kuģu reģistrs

- 80 Kuģu reģistrācija ir uzticības bizness
- 82 Latvijas Kuģu reģistrs
- 84 Prieks par to, ka klients aiziet apmierināts

Vēsture

- 85 Divdesmit gadu skaitļos un faktos
- 92 Arī tā notika...
- 94 Jūrniecības pārvalde pirmās Latvijas brīvvalsts laikā

Noturēt tempu!

Mācītājs Juris Rubenis kādā intervijā teica, ka katrs uz priekšu virzās ar savu ātrumu, ar to domājams gan valstis, gan tautas, gan katru individu. Divdesmit gadu. Kas gan viss šajā laikā ir noticis! No nulles rakstīti likumi, tad atkal laboti, mainīti un pielāgoti. Cilvēki kļūdījušies, mācījušies un atkal kļūdījušies, vieni politiķi nomainījuši otrs, un katrs no viņiem mantojumā kaut ko atstājis, ja ne vairāk, tad kādu spārnotu teicienu, bet varbūt arī labi, ka tikai to. Nedaudz vairāk nekā divdesmit gados, kopš Latvija atguvusi neatkarību, cilvēki izdzīvojuši plašu emociju gammu: no utopiskiem sapņiem par latviešu valodu kā jūrniecības valodu visās pasaules jūrās līdz skarbai realitātei par šī sapņa neiespējamību.

Arī Latvijas Jūras administrācijai divdesmit gadu laikā ir gājis raibi: tā piedzīvojusi reorganizācijas un pārveidojumus, politiskus uzlidojumus un paaudžu maiņu, Anša Zeltiņa vārdiem runājot, dažādas perturbācijas. Savulaik, sākot rakstīt savas vēstures grāmatu no baltas lapas, JA bija spiesta lūgt un uzklaut gudru padomdevēju ieteikumus, pieņemot dāvinājumus, paciest neuzticību un pat pārmetumus, bet tagad jau šajā grāmatā varam lasīt izcilus ierakstus: Latvija kļuvusi par Parīzes memoranda dalībvalsti un izcīnījusi vietu Parīzes memoranda baltajā sarakstā, pēc augstākajiem starptautiskajiem standartiem sakārtota jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas sistēma, JA ir pildtiesīga IMO, IHO un citu starptautisku jūrniecības organizāciju līdztiesīga dalībniece. JA ir viena no tām institūcijām, kas palīdz Latvijai sagatavoties prezidentūrai Eiropas Padomē, un būs viena no tām, kas reāli organizēs un vadīs darbus prezidentūras laikā. JA speciālisti ir apliecinājuši, ka arī mazas valstis var paveikt lielas lietas, arī prezidents Kārlis Ulmanis apgalvoja: „Neviena valsts nav maza, kuras krastus skalo jūra, jo viņai ir atvērta visa pasaule.” No Baltijas jūras 8000 kilometru garās krasta līnijas 500 kilometru piekrīt Latvijai, kur dzīvo tikai divi miljoni no tiem 100 miljoniem ļaužu, kas mīt Baltijas jūras reģiona astoņās valstīs, bet kādas paliekošas zīmes mēs esam spējīgi atstāt vēstures grāmatā!

Divdesmit gados Zeme divdesmit reizes apskrējusi apkārt Saulei. Šķiet, kas tad tas, nieks vien, bet pa to laiku uz Zemes viss tik kardināli mainījies, arī Latvijā, arī Latvijas Jūras administrācijā.

Katrs uz priekšu virzās ar savu ātrumu, tāpēc Jaunajā gadā visiem novēlu nezaudēt tempu ne darbos, ne domās un atcerēties, ka noturēt tempu nebūt nenozīmē traukties ar ātrumu divsimt kilometru stundā.

Uz tikšanos jaunajā, 2015. gadā!

Anita Freiberga, žurnāla „Jūrnieks” redaktore



Žurnāls „Jūrieks”

Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums.

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

Tāl. 67062125. E-pasts: jurnieks@jja.lv

Redaktore: Anita Freiberga, tāl. 29229063.

E-pasts: marnews@com.latnet.lv.

Datorgrafika: Kaspars Vēveris.

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Āra Freiberga, Ģertrūdes Anīņas, Anša Zeltiņa, Raita Mūrnika, Kaspars Zvejnieka foto un fotomateriāls no Latvijas Jūras administrācijas un SIA „Jūras Informācijas” arhīva. Materiālus žurnālam sagatavoja Sarma Kočāne un Anita Freiberga.

Jūrnieki, neesiet lētticīgi!

Diezgan bieži dažādos portālos var izlasīt sludinājumus, ka jūrniekiem tiek piedāvāta iespēja Krievijā neklātienē apgūt kuģu vadītāju programmas, un piedāvā konsultācijas, kā labāk noformēt nepieciešamos mācību dokumentus un saņemt metodiskos materiālus. Bet galvenais ir tas, ka jūrniekiem sola iespēju iegūt Latvijā atzītu profesionālās vidējās izglītības diplomu. Tomēr dzīvē viss nav tik skaisti, kā sola sludinājumā, par ko liecina kāda jūrnieka pieredze saistībā ar šādu sludinājumu.

Jūrnieku reģistrā vērsās jūrnieks ar informāciju, ka Latvijas komersants viņam piedāvājis iespēju apgūt kuģu vadītāju programmas neklātienē Krievijā. Pēc līguma noslēgšanas un sākotnējās iemaksas veikšanas jūrnieks, uzticoties komersantam, mierīgu sirdi aizgājis reisā. Pēc atgriešanās viņš sazinājās ar mācību iestādi Krievijā, lai iegūtu izziņu, ka viņš tur mācās, tomēr izglītības iestāde neko par šo jūrnieku nezina. Jūrnieks izglītības iestādē arī noskaidroja, ka pilna summa, kas

būtu jāmaksā komersantam par mācību dokumentu noformēšanu un konsultācijām, ir divas reizes augstāka nekā summa, kas jāmaksā izglītības iestādei Krievijā, nokārtojot dokumentus bez starpnieka un mācoties tur uz vietas. Kad jūrnieks vērsās pie komersanta, lai noskaidrotu, kas īsti noticis un kas būtu jādara, komersants paziņoja, ka tā šīs lietas netiek kārtotas, un prasīja samaksāt visu līgumā norādīto summu. Atmaksāt jūrnieka veltī samaksāto naudu viņš negrasiņās. Protams, nekādas konsultācijas nav notikušas un solītie metodiskie mācību materiāli jūrniekam nav izsniegti. Vērsoties Jūrnieku reģistrā, lai noskaidrotu, vai ir vērts tomēr mēģināt iestāties un mācīties Krievijas jūrniecības izglītības iestādē, jūrnieks uzzināja, ka šī izglītība Latvijā netiek atzīta un uz tās pamata nevar iegūt kuģu vadītāja kompetences sertifikātu. Apzinoties notikušo, jūrnieks lūdza informēt citus jūrniekus, lai tie nenokļūtu līdzīgā situācijā.

Atbilstoši likuma „Par reglamentētajām profesijām un profesionālās kvalifikācijas

atzīšanu” 56. panta septītajai daļai jūrniecības jomā koordinatora un informācijas institūcijas funkcijas veic Jūrnieku reģistrs. Trešajās valstīs iegūtā jūrniecības izglītība un jūrnieku profesionālā kvalifikācija tiek atzīta saskaņā ar Ministru kabineta 2005. gada 22. novembra noteikumu „Jūrnieku sertificēšanas noteikumi” 16.3. apakšnodalās prasībām. Līdz šim Jūrnieku reģistrs nav atzinis trešajās valstīs profesionālajās vidējās izglītības iestādēs iegūto izglītību un uz šīs izglītības pamata personai Latvijā nevar tikt izdots jūrnieka profesionālo kvalifikāciju apliecināošs dokuments.

JR aicina jūrniekus nebūt lētticīgiem un, pirms atsaukties uz vilinošiem mācību piedāvājumiem ārvalstīs, noskaidrot, vai šāda izglītība Latvijā tiek atzīta, lai veltī netērētu laiku un naudu.

Valsts atzīto profesionālo jūrniecības izglītības iestāžu un tajās īstenoto izglītības programmu saraksts ir pieejams Latvijas Jūras administrācijas mājaslapā sadaļā *Jūrnieku reģistrs – Jūrnieku apmācība*. ■

Darbu sāk jaunais hidrogrāfisko mērījumu kuteris „Sonārs”



Apģādāts ar nepieciešamo aprīkojumu, darbu ir uzsācis jaunais hidrogrāfisko mērījumu kuteris, kam hidrogrāfi devuši vārdu „Sonārs”. Zviedrijā būvēto „Arronet 23.5” tipa kuteri Latvijas Jūras administrācija iegādājās, lai nomainītu līdz



šim ekspluatēto „Blesser 510” tipa kuteri.

„Sonārs” atbilst visaugstākajiem Eiropas kvalitātes un darba drošības standartiem, tas var strādāt kā ostu akvatorijās, upēs un ezeros, tā arī ostu ārējos reidos un piekrastes zonās saskaņā ar HELCOM starptautisko mērījumu programmu. Kuteris piemērots arī komerciālo pasūtījumu izpildei.

„Sonārs” aprīkots ar hidrogrāfisko mērījumu firmas „Reson”

daudzstaru eholotes „Hydro-Bat” komplektu. Kutera kajītē ir ērtas darba vietas diviem hidrogrāfiem un stūrmanim. Dīzeļdegvielas krāsniņa nodrošina komfortablus darba apstākļus arī aukstā laikā.

Kutera korpuss izgatavots no 5 mm bieža jūras izturīga alumīnija, kas paredz ilggadēju ekspluatāciju, kā arī iespēju veikt darbus vēlos rudenī un ziemā jauna ledus (vižņu) veidošanās periodā. Kuterim ir „Jamaha 150” dzinējs. ■

Lai saudzētu vidi, JA iegādājas elektromobili

Klimata pārmaiņu finanšu instrumenta atbalstītā projekta par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu ietvaros Latvijas Jūras administrācija (JA) ir iegādājusies jaunu, rūpnieciski ražotu elektromobili „Nissan Leaf”.

Lai popularizētu šādu videi draudzīgu transporta līdzekli, JA ir uzsākusis informatīvo kampaņu, kuras laikā

administrācijas darbinieki, sadarbības partneri un citi interesenti tiek iepazīstināti ar elektromobiļa lietošanas priekšrocībām un īpatnībām, kā arī ietekmi uz apkārtējo vidi. Kampaņas laikā ir iespējams veikt arī testa braucienus. Paralēli informatīvajai kampaņai Jūras administrācijas speciālisti elektromobili izmanto darba vajadzībām. ■



Eiropas Jūras drošības aģentūra auditē kuģu kustības uzraudzību Latvijā

Novembra nogalē Latvijā notika Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) audits, kura laikā tika vērtēts, kā Latvijā ir ieviesta un tiek īstenota Eiropas Parlamenta un Padomes direktīva 2009/17/EK, ar kuru groza direktīvu 2002/59/EK, ar ko izveido Kopienas kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas sistēmu.

Vizītes laikā auditori apmeklēja Latvijas Jūras administrāciju, Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu un Rīgas brīvostu. EMSA vizītes pamatmērķis bija pārliecināties, kāda ir nacionālā likumdošana attiecībā uz patvēruma vietu nodrošināšanu kuģiem, kam nepieciešama palīdzība Latvijas ūdeņos. Tāpat auditori interesējās par direktīvas ieviešanas juridisko pusi, kā arī par to, vai zvejas kuģi ir aprīkoti ar automatiskās identifikācijas sistēmu (AIS) un kā notiek kuģu bīstamo kravu uzraudzība Latvijas ostās.

Krasta apsardzes dienestā EMSA auditori izvērtēja kuģu uzraudzības un informācijas sistēmu „SafeSeaNet”. Šī sistēma veidota, lai Eiropas valstīs pilnībā spētu kontrolēt kuģu satiksmi savos ūdeņos, tādējādi kontrolējot gan kuģošanas drošību, gan vides un ostu aizsardzību. Auditori ar Krasta apsardzes dienesta pārstāvjiem arī izskatīja jautājumus, kas saistīti ar patvēruma vietu nodrošināšanu kuģiem, kam nepieciešama palīdzības Latvijas ūdeņos.

Iepriekšējo reizi minētās direktīvas prasību izpildi EMSA auditori Latvijā pārbaudīja 2011. gadā.

Audita nobeiguma sanāksmē būtiski aizrādījumi par iepriekšminētās direktīvas ieviešanu un īstenošanu Latvijā netika izteikti un kopumā spēkā esošā kuģu kustības uzraudzības sistēma novērtēta pozitīvi, kā atbilstoša starptautiskajām prasībām. Audita oficiālais ziņojums gaidāms tuvāko mēnešu laikā. ■

Ebolas vīruss var apdraudēt jūrniekus

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs nosūtījis visām JR licencētajām kuģu apkalpju komplektēšanas kompānijām (kruizingkompānijām) aicinājumu iekļaut informāciju par Ebolas vīrusu to jūrnieku personīgas iepazīstināšanas dokumentā, kurus nosūta darbā uz vīrusa skartajiem rajoniem.

Kaut arī apdraudējums jūrniekiem, kuri nokļūst vīrusa skartajos reģionos, nav vērtējams kā augsts, taču tas pastāv. Turklāt situāciju sarežģī tas, ka jūrnieks, kurš varētu būt inficējies ar Ebolas vīrusu, inkubācijas periodā var atgriezties Eiropā ar lidmašīnu no valsts, lidojumi no kuras netiek kontrolēti tik stingri kā lidojumi no vīrusa skartajām valstīm. Tādējādi inficētais jūrnieks reāli var apdraudēt gan savu ģimeni, gan citus apkārtējos.

Lai izvairītos no inficēšanās ar Ebolas vīrusu, vīrusa apdraudētās teritorijās jāievēro šādi drošības pasākumi:

- jāizvairās no tieša kontakta ar slimnieka vai līķa asinīm, vai citiem ķermeņa šķidrumiem, nedrīkst aizskart potenciāli inficētus priekšmetus;
- jāizvairās no tuva kontakta ar savvaļas dzīvniekiem, nav vēlams ēst savvaļas dzīvnieku gaļu;
- jāizvairās no neaizsargātiem dzimumsakariem.

Pašlaik Ebolas vīrusa uzliesmojums ir konstatēts Gvinejā un Libērijā. Ja dažu nedēļu laikā pēc šo valstu pamešanas cilvēku pārņem drudzis, neizskaidrojams nogurums, caureja vai ir konstatēta jebkura cita nopietna slimības pazīme, steidzami jāmeklē medicīniskā palīdzība. Šie simptomi var būt saistīti arī ar tādām infekcijas slimībām kā, piemēram, malārija, kad nepieciešama tūlītēja izmeklēšana un ārstēšana.

Ja, atrodoties vīrusa uzliesmojuma zonā, ir iznācis saskarties ar dzīvu vai mirušu inficētu cilvēku vai dzīvnieku jebkādiem ķermeņa šķidrumiem, tostarp, ja ir bijis neaizsargāts seksuāls kontakts ar slimniekiem, kuri ir izveseļojušies, steidzami jāmeklē medicīniskā palīdzība un jāinformē veselības aprūpes speciālisti par notikušo. Pirms ierašanās medicīnas iestādē telefoniski jābrīdina par vizīti, lai medicīniskais personāls varētu veikt piemērotus aizsardzības pasākumus uzņemšanas brīdī. ■

Ir pienācis konstruktīva darba laiks

Jūrlietu departaments ir Satiksmes ministrijas patstāvīga struktūrvienība, kuras mērķis ir savas kompetences ietvaros īstenot sekmīgu valsts politiku jūrniecības nozarē, ievērojot Latvijai saistošo starptautisko konvenciju un Eiropas Savienības normatīvo aktu prasības un standartus kuģošanas drošības, piesārņojuma novēršanas no kuģiem un jūras satiksmes efektivitātes nodrošināšanas jomā. Departaments koordinē jūrniecības normatīvo aktu izstrādi, lai atbilstoši starptautisko normatīvo aktu prasībām nodrošinātu kuģošanas drošību Latvijas teritoriālajos ūdeņos, aizsardzību un jūras piesārņojuma novēršanu, ciktāl tie pieejami starptautiskajai kuģošanai. Departamenta sastāvā ir departamenta direktors un trīs vecākie referenti.

Laima Rītuma departamentu vada kopš 2009. gada, bet pirms tam bija arī darbs jūrā, jo viņa ar izcilību pabeidza Latvijas Jūras akadēmiju, iegūstot kuģa vadītāja kvalifikāciju.

„Tad, kad es mācījos akadēmijā, studijas bija ļoti garas, veseli seši gadi, kas tiešām ir ļoti ilgs laiks. Tagad mācību process ir krietni īsāks, un tas ir pareizi, jo cilvēkam laiks dots, cik nu tas ir, tāpēc arī studējot gribas iespējami ātri nonākt pie rezultāta, kas ļautu virzīties tālāk. Mēs taču visi vēlamies iespējami ātrāk redzēt pirmos sava darbs augļus,” saka Laima Rītuma.

Par to, ka Jūras akadēmija ir bijusi pareizā izvēle, Laima ir pilnīgi pārliecināta un ne mirkli nenožēlo, ka viņas darbs šodien vairs nav saistīts ar jūru, bet ar jūrlietām gan. „Laikam jau tikai likumsakarīgi, ka nonācu Satiksmes ministrijā, jo esmu izbaudījusi jūru, tāpēc varu teikt, ka man vairāk piemērots darbs krastā. Bet tie, kuri absolējuši Jūras akadēmiju un ar kuriem kopā nākas strādāt, ir konstruktīvi cilvēki, ar kuriem ir patīkami sadarboties,” tā Laima Rītuma.

– Pieļauju, ka ikdienas darbā arī ar Latvijas Jūras administrācijas speciālistiem ir ļoti svarīgi veidot profesionālas un konstruktīvas darba attiecības.

– Jāteic, ka mums ar Jūras administrāciju ir izdevies konstruktīvi sadarboties gan vadības, gan ekspertu un juriskonsultu līmenī. Patiesībā tas ir bijis darbs pie šķietami ikdienišķu jautājumu risināšanas, kas ir devis pozitīvu rezultātu. Kopā esam veidojuši gan normatīvo aktu grozījumus, gan arī



Laima Rītuma.

strādājuši pie tik nozīmīga darba kā Transporta attīstības pamatnostādņu 2014.–2020. gadam izstrāde tajā sadaļā, kas attiecas uz jūrniecību. Kopīgi esam izvirzījuši mērķi, uz kuru jūrniecības nozarei jāvirzās. Kuģošanas drošība, jūras vides aizsardzība un profesionāla jūrniecības izglītība ir tie svarīgākie akcenti, kas pamatnostādnēs skar jūrniecību.

Nopietns kopdarbs ir bijis pie Konvencijas par darbu jūrniecībā: gan konvencijas ratifikācijas process, gan konvencijas ieviešana nacionālajos normatīvajos aktos, gan arī

uzraudzība, kas ir sarežģīts un ļoti atbildīgs darbs.

– Reizēm jau vieglāk ir parakstīt dokumentu, nekā vēlāk ievērot visu tur rakstīto.

– Par to, ka uzraudzība ir devusi rezultātu un ir bijusi atbilstoša starptautiski noteiktajiem standartiem, liecina tas, ka Latvija ir iekļauta Parīzes saprašanās memoranda *baltaajā sarakstā*. Viens ir iekļūt šajā sarakstā, bet daudz svarīgāk un grūtāk ir šo statusu saglabāt. Un mums to ir izdevies saglabāt, pat par spīti tam, kāda ir

starptautiski pieņemtā aprēķināšanas metodika. Ļoti svarīga ir karoģa valsts uzraudzība, tāpēc visiem vajadzētu apzināties, ka likumi ir domāti, lai tos ievērotu, un tas nozīmē, ka ikvienam kuģu īpašniekam ir jāsaprot, ka arī no viņa un tieši no viņa ir atkarīgs mūsu valsts statuss. Visas prasības ir ieviestas ar vienu mērķi – lai kuģot un strādāt jūrā būtu droši.

– Starptautiskās jūrniecības institūcijas īpaši aktualizē jūrniecības izglītības jautājumus.

– Arī mūsu pamatnostādnēs bez iekļūšanas un palikšanas *baltaajā sarakstā* ir aktualizēti jūrniecības izglītības jautājumi. Jūrnieku reģistrs kopā ar jūrniecības mācību iestādēm ir uzsācis jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas izstrādi. Cerams, ka kopīgiem spēkiem viņiem izdosies nonākt pie visiem pieņemamas un progresīvas izglītības koncepcijas, kas ļaus Latvijas jūrniekiem sekmīgi konkurēt darba tirgū. Tas, cik ātri šo koncepciju varēs ieviest, lielā mērā būs atkarīgs arī no Izglītības un zinātnes ministrijas, kas kopā ar Satiksmes ministriju ir iesaistīta jaunās koncepcijas veidošanā. Transporta attīstības pamatnostādnēs 2018. gads ir minēts kā jūrniecības izglītības reformu izpildes termiņš.

– Otra lieta, kam starptautiski pievērsta uzmanība, ir jūrnieku pārkvalifikācijas jautājums.

– IMO stratēģija virzīta uz to, lai darba tirgū ieņāk vairāk jūras virsnieku, lai skaitliskā attiecība starp ierindas jūrniekiem un jūras virsniekiem sliekštos par labu jūras virsniekiem. Mēs nevaram ignorēt starptautiskās prasības, tāpēc arī Latvijas pamatnostādnēs ir ietverts šis jautājums. Ja Latvijai izdotos darba tirgum sagatavot vai pārkvalificēt iespējami vairāk jūrnieku, par to varētu tikai priecāties, jo nedrīkst aizmirst, ka Latvijas jūrnieki atrodas starptautiskās konkurences apstākļos un ierindas jūrnieki nav vislabāk atalgoti, kā arī konkurence šajā nodarbinātības sektorā ir daudz lielāka. Ja valsts izglītības sistēma cilvēkam dod iespēju un arī viņam pašam ir vēlēšanās papildināt savas zināšanas, uzlabot darba apstākļus un izpeļņu,



Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomē J. Krastiņš, L. Rituma, A. Vjaters un U. Sesks.

tad mēs varam cerēt uz labiem rezultātiem.

– Jūrlietu departaments kopā ar Jūras administrāciju piedalās arī starptautiskā līmeņa pasākumos.

– Ņemot vērā, ka Jūrlietu departamentā mēs esam tikai četras, galveno darbu starptautiskajās organizācijās un galvenās ekspertīzes, protams, veic Jūras administrācijas speciālisti, bet arī departaments savu iespēju robežās piedalās, piemēram, IMO Jūras vides komitejas un Kuģošanas drošības komitejas sanāksmēs. Piedaloties vairākiem dalībniekiem, ir iespēja strādāt vairākās darba grupās, kas notiek paralēli plenārsesijai. Tieši tas ir ļoti svarīgi, jo ļauj sekot līdzi procesiem, kā top starptautiskie regulējumi.

– Kādi būs Jūrlietu departamenta izaicinājumi, kad Latvija no 2015. gada 1. janvāra uzpusgadu kļūs par Eiropas Savienības prezidējo valsti?

– Mūsu izaicinājumi ir līdzīgi visas valsts pārvaldes sistēmas izaicinājumiem – tā ir mūsu zināšanu un spēju pārbaude. Sagatavošanās posmā mēs uzzinām daudzas jaunas lietas, bet no mums prasa arī daudz lielāku atdevi. Pagaidām mēs

neredzam daudz konkrētu projektu, kas būtu mūsu nozarei virzāmi. Ir diezgan daudz jautājumu, par kuriem atbildīga ir Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija vai Labklājības ministrija, bet Satiksmes ministrija ir kā līdzatbildīgā institūcija, kas nozīmē, ka mēs strādājam ar dokumentiem un izsakām savu viedokli, kā arī nepieciešamības gadījumā iespēju robežās aicinām koriģēt kāda jautājuma nostādni. Cieša sadarbība ir arī ar Briseles kolēģiem, piemēram, Ansi Zeltiņu.

– Izvērtējot Jūras administrācijas darbību divdesmit gados, kāds, jūsuprāt, ir administrācijas veikums?

– Ir ratificētas praktiski visas jūrniecībai svarīgās starptautiskās konvencijas, un tas parāda, ka paveikts ir tiešām daudz. Protams, skatoties ar šodienas izpratni, daudzas lietas varēja veidot arī savādāk, bet laikam jau pa priekšu nevar aizskriet. Jūras administrācija ir tiesīga iesniegt priekšlikumus normatīvo aktu izstrādei, Jūrlietu departaments savukārt koordinē visus procesus, un mēs no savas puses cenšamies visu paveikt profesionāli, tāpēc atliek vien cerēt, ka iesāktā labā sadarbības prakse turpināsies.■

„Uz savu darbu Briselē skatos kā uz biznesa projektu”

„Dzīvojot un strādājot kādā noteiktā laikā un vietā, pašam šķiet, ka nekas īpaši nenotiek un nemainās, bet patiesībā tā nav. No 2000. gada, kad ienācu Jūras administrācijas sistēmā, dzīve, domāšana un attieksme pret daudzām lietām tomēr ir krietni mainījusies. Eiropas Savienība, līdzīgi kā tas tagad ir ar Latvijas prezidentūru, bija kaut kur tur. Bija uzdevumi un mērķis, bet nebija īstas sajēgas, ko tas viss nozīmē. Par Jūras administrāciju runājot, diezin vai toreiz daudzi izprata, kas tās direktīvas tādas ir, ko tās dod, un arī man pašam pirmajā laikā par starptautisko direktīvu saistību ar Latviju bija visai miglains un izplūdis priekšstats,” saka **ANSIS ZELTIŅŠ**, kurš jau pusgadu Satiksmes ministrijas uzdevumā strādā Briselē, lai sagatavotu augsni Latvijas prezidentūrai 2015. gada pirmajā pusgadā.



Ansis Zeltiņš.

– Tagad, strādājot Briselē, tu vari izvērtēt un salīdzināt savas zināšanas un iespējas toreiz un tagad. Piedalīties prezidentūras darbā ir liels izaicinājums, bet arī administrācijas vadīšana tolaik nebija mazāks izaicinājums.

– Tolaik process bija ļoti saspringts, un arī valsts administratīvā sadaļa piedzīvoja visdažādākās izmaiņas, kas pakļāva Jūras administrāciju dažādām reorganizācijām. Esam piedzīvojuši gan padomniekus, gan pilnvarniekus, tad kapitāla daļu turētājus, izejot cauri vēsturiskajām un politiskajām peripetijām ar ločiem, ostu kapteiņiem, nodevām un maksām, bet visā šajā stāstā pats būtiskākais tomēr ir tas, ka

visās pārmaiņās Jūras administrācija nav pazaudējusi savu virsuzdevumu – nodrošināt valsts kontroles un uzraudzības funkciju un ka esam spējuši noturēt administrācijas profesionālo līniju, izveidojot spēcīgu kolektīvu. Arī ceļš uz Eiropu bija satraucošs, bet kas tas reāli ir, mēs sapratām, kad bijām jau Eiropā iekšā. Nebija skaidrības, kā rodas direktīvas, un varu atklāti teikt, ka tikai tagad, kad pusgadu esmu nostrādājis Briselē, man dažas lietas ir kļuvušas skaidras, jo tikai esot iekšā visos procesos var izprast lietu sakarību. Toreiz direktīvas šķita tikai teksti, ar kuriem jātiek galā, un kā nu sapratām, tā ieviesām un pārņemām. Vēlāk nācās secināt, ka no kādas citas valsts tehniski neko nevar pārņemt. Bet tas nu gan ir skaidrs, ka jūrnieceība ir bijusi nozare, kurā aizvadītajos gados viss ļoti dinamiski mainījies.

UZZIŅAI

Prezidentvalsts organizē un vada ES Padomes, COREPER (Pastāvīgo pārstāvju jeb ES dalībvalstu vēstnieku komiteja) un darba grupu sanāksmes. Prezidentvalsts uzdevums ir būt godīgam un neitrālam sarunu starpniekam. Tāpat tās uzdevums ir veikt koordinācijas funkcijas ES Padomē, pārstāvēt ES Padomi Eiropas Parlamentā, sadarboties ar citām dalībvalstīm un ES Padomes Ģenerālsēkretariātu, kā arī Eiropas Komisiju, Eiropas Parlamentu un Eiropadomes priekšsēdētāju. Prezidentvalsts reprezentē ES Padomi attiecībās ar Eiropas Komisiju, kā arī pārstāv ES Padomi ārpus ES.

– Par Latvijas prezidentūru daudz runā, tas ir grūti, bet prestiži. Kā Latvija to paveiks, vai tiks galā? Kā tev šķiet?

– Es saviem kolēģiem Briselē un Latvijā saku, ka tas viss norisināsies tik ātri, ka nepagūsim īsti ieskrieties, kad būs klāt finišs. Bet tās nav olimpiskās spēles, tā ir Eiropas Savienības izveidota sistēma, ka katra no dalībvalstīm rindas kārtībā vada Padomi un organizē ikdienas darbu. Patiesībā visu nosaka Ģenerālsēkretariāts, kura prezidentūra nekad nebeidzas, jo tieši tas pārzina visus procesus, un tas, kas ir aktuāls, pamatā ir atkarīgs no tām likumdošanas iniciatīvām, kas jau apspriestas Eiropas Padomē vai jau nonākušas Eiropas Komisijā.

– Kas tad ir veiksmīga vai neveiksmīga prezidentūra, ja pēc būtības no katras atsevišķas valsts tās prezidentūras laikā gandrīz nekas nav atkarīgs? Ja nu vienīgi darba organizācija.

– Bet tieši no šīs darba organizācijas ir atkarīgs tas, vai konkrētais likums noteiktos termiņos tiks vai netiks pieņemts, jo labi iesākto procesu var arī sabojāt. To var izdarīt gan apzināti, gan sliktas darbības rezultātā. Ir noteikta procedūra, bet ir arī cilvēka faktors, kas daudz ko izšķir. Latvijas prezidentūras panākumus vērtēs pēc sanāksmju un diskusiju kvalitātes.

– Eiropas darba kārtībā ir Ostu regula, bet Latvijā šī regula nav īpaši gaidīta. Vai pusgada laikā

Latvija kaut ko var ietekmēt regulas sakarā?

– Skaidrs, ka, no Latvijas viedokļa raugoties, mums šo likumu nevajag un mēs īpašu iniciatīvu neizrādīsim. Patiesībā Ostu regula Padomes lēmumā jau ir izdiskutēta un nodota Eiropas Parlamentam, tātad bumba ir Parlamentā pusē. Pagaidām nevar prognozēt, kad un kādos termiņos Parlaments šo likumprojektu izskatīs. Tas, iespējams, varētu notikt 2015. gada martā vai aprīlī, un tad ir jautājums, vai mēs steigsimies regulas projektu virzīt tālāk un vai vispār to pagūsim. Latvijas prezidentūras laikā svarīgi jūrniecības jautājumi netiks skatīti, uz galda ir tikai Ostu regulas projekts. Transporta jautājumu jomā, ar kuriem man iznāk darboties, centrālais būs dzelzešs, kur ir sagatavota ļoti nopietna dzelzeļa pakotne, kas sastāv no politiskā pīlāra un tehniskā pīlāra. Vēl darba kārtībā būs aviācija un digitalizācijas jautājumi.

– Katru svarīgu jautājumu un likumprojektu droši vien pavada lobiju armija, par kuru mēdz runāt kā par parlamentāriešu ēnām.

– Tiešām, Briselē lobiji ļoti kuplā skaitā pārstāv katrs savu nozari un aktīvi cīnās par savas nozares interesēm. Ja runājam par jūrniecī-

UZZIŅAI

Saskaņā ar iestāžu sniegtajiem datiem Latvijas prezidentūras nodrošināšanā būs tieši iesaistīti aptuveni 1000 valsts pārvaldē nodarbināto, pildot darba grupu vadītāju, to vietnieku un ekspertu funkcijas. Lai nodrošinātu efektīvu darbu un laikus sagatavotos prezidentūras pienākumu pildīšanai, daļa no Latvijas prezidentūras nodrošināšanā iesaistītajiem ekspertiem jau 2013. gadā sāka darbu Latvijas Republikas Pastāvīgajā pārstāvniecībā ES un dažādās starptautiskajās organizācijās.

bu, tur ir divi giganti: Eiropas Ostu asociācija un Eiropas Kuģu īpašnieku asociācija, arī Starptautiskā jūrnieku arodbiedrība, un katra cīnās par savām interesēm. Skaidrs arī tas, ka uz prezidentūras laiku attiecīgās valsts pārstāvji lobijiem kļūst interesanti. Vispirms tas ir slavas mirklis, jo pēkšņi visi sāk sveicināties, tad tu jau sāc par šo situāciju



Latvijas Republikas Pastāvīgās pārstāvniecības ES Transporta un telekomunikāciju nodaļas padomnieki no kreisās: Andris Gavars (kuģniecības nozare), Jānis Eiduks (dzelzeļa nozare), Ansis Zeltiņš (kuģniecības nozare), Liene Boutens (aviācijas nozare), Dace Revizore (aviācijas nozare) un Ģirts Bramans (sauszemes transporta nozare).

uzjautrināties, bet pēc tam tas viss sāk reāli traucēt un tu saproti, ka diplomātiski jāatkratās, lai vispār varētu normāli strādāt. Lobiji vienmēr sit pa konkrētām lietām un konkrētām interesēm, lobiji vienmēr sēž kaklā.

– Kas jūrniecībā pašlaik tiek lobēts?

– Kuģu īpašniekiem aktuālas ir tā sauktās sēra emisijas Baltijas jūrā, kas stājas spēkā 2015. gadā. Lai gan tas ir *post factum*, jo šis jautājums Eiropas līmenī jau ir izlemts, joprojām aktuāls ir viss, kas saistīts ar emisiju monitoringu. Vides nozares speciālisti skata jautājumu, kā izmeši no kuģiem tiks monitorēti. Komisija ir pārliecināta, ka kuģu datu apstrādes procesā nebūs informācijas noplūdes, savukārt kuģu īpašnieki iebilst, ka no viņiem tiek pieprasīta komerciāli sensitīva informācija, jo savas komercietas katrs patur slepenībā. Ir sociālie jautājumi, kas saistīti ar jūrnieku darbu, un to tālākai virzīšanai seko gan arodbiedrības, gan darba devēji.

– Vai ierēdnim Brisele ir ambīciju piepildījums?

– Uz savu darbu Briselē skatos kā uz biznesa projektu, bet, teiksim, ministrijas darbiniekam tas noteikti ir liels kāpiens augšup. Tas ir izaugsmes, perspektīvu un atalgojuma jautājums. Latvijas prezidentūrai ir sagatavoti ļoti labi speciālisti,

kuri jau strādā un prezidentūras laikā strādās, lai visu nodrošinātu visaugstākajā līmenī. Bet esmu pārliecināts, ka neviens nezina, kā šo labi sagatavoto speciālistu potenciālu izmantot pēc 2015. gada 30. jūnija. Viss tiek koncentrēts tikai uz šo pusgadu, nedomājot, kas notiks pēc tam, jo dzīve taču neapstājas. Pašlaik ir tā, ka tie, kas nokļūst Briselē, sevi vairāk redz Briseles struktūrās, nevis darbā Briselē Latvijas ierēdniecības kontekstā. Un tā, manuprāt, ir liela problēma.

– Vai tu pats sevi redzi Briseles ierēdniecības vidū?

– Briselē es nepalikšu! Tagad man ir tāda sajūta, jo ilgtermiņā es sevi tur neredzu. Lai Briselē varētu strādāt ilgtermiņā, tam ir jāpatīk. Viens gan ir skaidrs, ka Eiropa atlasa labākos speciālistus no labākajiem, maksājot tiem ļoti pieklājīgas algas un nodrošinot sociālās garantijas. Tas viss ir ļoti labi, bet man šī sistēma sit pa smadzenēm. Es atgriezšos Latvijā, no darba Jūras administrācijā jau neesmu aizgājis. Manā ģimene ir Latvijā. ■

UZZIŅAI

Latvijas prezidentūras laikā nākamā gada pirmajos sešos mēnešos norisināsies 200 pasākumi, no kuriem lielākā daļa būs Rīgā. Latvijas prezidentūras Eiropas Savienības Padomē 80 pasākumus varētu līdzfinansēt Eiropas Komisija.

Jūras administrācija nopietnu izaicinājumu priekšā

Latvijas Jūras administrācija savu 20. dzimšanas dienu svin Ziemassvētku un Jaunā gada gaidīšanas laikā. Tas ir laiks, kad katram gribas apstāties darba steigā un mierīgi padomāt par aizvadīto laiku un to, kas sagaida turpmāk. JA valdes priekšsēdētājs **JĀNIS KRASTIŅŠ** aicina administrācijas ļaudis šo brīdi izmantot, mazliet atvilkt elpu, atcerēties pateikt labus vārdus ne tikai saviem tuvākajiem, ģimenei, bet arī kolēģiem, jo ikdienā tas reizēm piemirstas.

„Personīgi es gribu lielu paldies pateikt visam Jūras administrācijas kolektīvam par ieguldīto darbu. Tādā uzņēmumā kā mūsējais cilvēki ir svarīgākais pamatresurss. Protams, darbam nepieciešams arī attiecīgs aprīkojums, bet, ja nebūs, kas ar to strādā, turklāt, kas īpaši svarīgi, strādā saskaņoti, tad nekādi rezultāti nebūs iespējami. Es novēlu mūsu cilvēkiem uz lietam vienmēr skatīties pozitīvi un vienmēr būt vērstiem uz attīstību!” saka valdes priekšsēdētājs.

Sāksies jauns gads, un atkal nāksies atgriezties jau ierastajā straujajā darba ritmā. Visu Latvijas Jūras administrācijas kolektīvu gan tuvākā, gan arī mazliet tālākā nākotnē sagaida lieli izaicinājumi, ir pārliecināts Jānis Krastiņš.

Viens no tuvākajiem izaicinājumiem būs Latvijas prezidentūra ES Padomē. Tā radīs lielu papildu slodzi visiem, kas tajā būs iesaistīti. Vienlaikus tā būs laba skola – pieredze, ko citādi nevar iegūt, un jebkura pieredze ir vērtīga, kaut gan tā nenāk viegli. J. Krastiņš uzsver, ka prezidentūras laikā cer uz labu sadarbību gan ar Satiksmes ministriju, gan nozares institūcijām, ar kurām arī līdz šim sadarbība lielākoties bijusi veiksmīga.

„Jārēķinās ar to, ka pēc prezidentūras kā pēc jebkura nopietna darba var iestāties atslābums, taču mūsu uzdevums būs sasniegto līmeni noturēt. Prezidentūras laiks noteikti parādīs dažādas problēmas, kam būs jāpievērš pastiprināta uzmanība. Vienlaikus ir skaidrs, ka mēs esam tik lieli, cik esam, tādēļ jāiemācās noteikt prioritātes un koncentrēties uz būtisko.”



Jānis Krastiņš.

Darba apjoms Jūras administrācijā pēdējā laikā ir pieaudzis un turpinās pieaugt saistībā ar dažādām starptautiskajām konvencijām, kuras nesen stājušās spēkā. Pirmkārt jāmin MLC konvencija un viss, kas saistīts ar jūrnieku darbu. Daudzi jautājumi nav atrunāti normatīvajos aktos gan nacionālajā, gan arī starptautiskā līmenī, daudzi normatīvie akti vēl ir tapšanas stadijā. „Mūsu

lielākais izaicinājums ir veidot tādu vidi, kas būtu labvēlīga jūrniekiem, bet lai neciestu arī kuģu īpašnieki. Citiem vārdiem sakot, lai ieguvēji būtu gan darba ņēmēji, gan devēji,” skaidro JA valdes priekšsēdētājs.

Ļoti svarīgs uzdevums ir elektronisko pakalpojumu ieviešana, tas nenoliedzami ir liels potenciāls uzņēmuma attīstībai. J. Krastiņš atzīst,

ka jārēķinās ar zināmu pretestību, kādu parasti rada procesi, kas prasa pārmaiņas gan cilvēku darbībā, gan domāšanā. Tas ir nenovēršami, taču, kad cilvēki ir pielāgojušies jaunajiem apstākļiem, tad visbiežāk jau pēc neilga laika šķiet dīvaini, ka vēl nesen bija iespējams strādāt citādi. „Tas, protams, ir process, kam nepieciešami gan materiālie resursi, gan vēl jo vairāk intelektuālais potenciāls. Mūsu mērķis ir panākt, lai apmierināti justos klienti, nevis tikai ieviest e-pakalpojumus pašas ieviešanas dēļ. Daudz kas būs atkarīgs arī no tā, kā šie procesi attīstīsies visā pasaulē, jo skaidrs, ka mēs neesam un nevaram būt izolēti no tās,” skaidro J. Krastiņš.

Runājot par izaicinājumiem, kas sagaida katru no JA struktūrvienībām, valdes priekšsēdētājs uzsver, ka Hidrogrāfijas dienestu (HD) gaida nopietni uzdevumi saistībā ar HELCOM mērījumiem un ES projektu par mērījumu intensifikāciju un datu apmaiņas sistēmas uzlabošanu, kurā HD gatavojas iesaistīties, kā arī datu bāzes attīstīšanu – kontekstā arī ar e-pakalpojumiem. „Līdz šim mūsu datu bāzes galvenā prioritāte bija kuģu un kuģošanas drošība, bet tagad pieaug to datu apjoms, kas nav saistīti ar navigāciju. Runa ir gan par jūras telpiskās plānošanas direktīvu, gan citiem jautājumiem. Jo vairāk pēta, jo kļūst skaidrāks, ka pašlaik daudzviet tiek izmantoti neadekvāti dati,” saka J. Krastiņš.

Jūrnieku reģistra (JR) speciālistiem viena no galvenajām aktualitātēm ir jūrniecības izglītības koncepcija. „JR ir veikti dažādi pētījumi, kas pierāda, ka mums ir pamats bažām par nozares nākotni. Viedokļi par jūrniecības izglītību un tās problēmām ir dažādi, nereti diametrāli pretēji, un tas, protams, visu vēl vairāk sarežģī. Jāatzīst gan, ka mūsu valstī izglītības sistēma vispār ir nesaprotama: kā gan var būt tā, ka gandrīz visās augstākās izglītības iestādēs tiek finansētas vienādas programmas, lai sagatavotu speciālistus, pēc kuriem nav pieprasījuma?! Tajā pašā laikā uzmanība netiek veltīta programmām, kas gatavo nevis bezdarbniekus, bet tautsaimniecībai vajadzīgus

speciālistus. Jūrniecības nozare ir tikai viens no piemēriem, pēc jūrniekiem ar augstāko izglītību pieprasījums ir ļoti liels, turklāt jūrnieki ir tie, kas valsts budžetā ieplūdiņa ārvalstīs nopelnīto naudu vairāku simtu miljonu apmērā ik gadu!” uzsver J. Krastiņš.

Arī JR nopietni jāstrādā pie e-pakalpojumu ieviešanas, turklāt atrodot zelta vidusceļu – lai klientiem pakalpojumi būtu ērti, vienkārši saņemami un reizē atbilstu visiem starptautiskajiem normatīviem.

Viens no Kuģošanas drošības departamenta (KDD) izaicinājumiem ir nezaudēt vietu Parīzes saprašanās memoranda *baltaajā sarakstā*. KDD un Kuģu reģistram (KR) sadarbojoties jāturpina darbs, lai palielinātu kuģu skaitu zem Latvijas karoga. „Tas, protams, prasa ievērojamus resursus. No otras puses, mums jāsaglabā pašlaik nostabilizējusies situācija, kad iespējama cieša sadarbība ar ikvienu no mūsu karoga kuģu īpašniekiem, lai tie no mums vienmēr varētu saņemt visu nepieciešamo palīdzību un atbalstu. KR jāturpina strādāt pie e-vides attīstīšanas, uzlabošanas un vienkāršošanas. Savukārt KDD jāturpina celt ekspertu līmeni dažādās jomās – MLC konvencijas, ISPS un citās. Mūsu mērķis ir veidoties par ekspertu centru – lai mūs tā uztvertu gan Latvijas mērogā, gan reģionā un arī vēl tālāk. Patiesībā mēs tagad neesam sliktākajās pozīcijās, tiekam sadzirdēti un novērtēti, taču noteikti varam vēl vairāk un labāk,” ir pārliecināts valdes priekšsēdētājs.

Runājot par visa uzņēmuma perspektīvām, J. Krastiņš uzsver, ka kopīgi jāstrādā, lai palielinātu ieņēmumus, kas dos iespēju attīstībai. Nepieciešama arī jaunu darbinieku piesaistīšana, lai zināšanas tiktu nodotas „dabiskā ceļā”, neveidojoties pārrāvumiem starp paaudzēm. Turklāt arī jaunie speciālisti var kaut ko jaunu iemācīt ilggadējiem darbiniekiem. Vairākās struktūrās pašlaik ir pienācis nenovēršamais paaudžu maiņas laiks, taču ir pamats būt pārliecinātiem, ka Jūras administrācijas kolektīvs paliks tikpat spēcīgs, saliedēts, draudzīgs un dzīvespriecīgs kā līdz šim.■

Darbinieki vērtē motivējošos faktorus uzņēmumā

Latvijas Jūras administrācijā kopš 2009. gada notiek darbinieku anonīma aptauja, kuras mērķis ir noskaidrot, kā cilvēki vērtē savu uzņēmumu un cik apmierināti tajā jūtas. Viens no aptaujas jautājumiem ir par darbam motivējošiem faktoriem. Jāpiebilst, ka no 2012. gada aptauja tiek rīkota reizi divos gados, līdz tam – katru gadu.

Jautājums par motivāciju darbam sastāv no divām daļām: kādi ir motivējošie faktori darbinieku skatījumā un šo faktoru reālais novērtējums uzņēmumā.

No 2010. līdz 2014. gadam pirmo vietu motivējošos faktoru skalā stabili ieņem darba samaksa, otro vietu – darba vietas stabilitāte. 2009. gadā, kas, kā atceramies, bija pirmais ekonomiskās krīzes gads, darba vietas stabilitāte ieņēma pirmo vietu, bet darba samaksa tikai otro. Novērtējot reālo situāciju uzņēmumā, darba vietas stabilitāte ir ieņēmusi pirmo vietu gandrīz katru gadu, izņemot 2010. – tas bija gads, kad Jūras administrācijā saimniekoja tā saukta „politiskā” vadība, kas minētā gada laikā vairākkārt nomainījās. Vērtējot darba samaksas reālo situāciju, tā dažādos gados ierindota skalā no 4. līdz 6. vietai, arī 2014. gadā tā ir 6. vietā.

Tāds faktors kā darba apstākļi un instrumenti gandrīz katru gadu ir ieņēmis 3. vietu gan kā darbiniekus motivējošs, gan arī kā reālās situācijas atspoguļojums. Par svarīgu faktoru atzīta arī medicīniskā apdrošināšana – motivācijas skalā tā dažādos gados ieņēmusi no 3. līdz 6. vietai, bet kā reāls faktors uzņēmumā ik gadus ierindojusies 2. vai 3. vietā.

Darbinieku savstarpējās attiecības uzņēmumā kā motivējošs faktors katru gadu bijis vai nu 4., vai 4./5. vietā, tikai 2014. gadā noslīdējies uz 6. vietu. Izvērtējot situāciju uzņēmumā, šis faktors stabili turas 4. vai 5. vietā.

Šogad pirmo gadu tiek vērtēts kritērijs „tehniskais nodrošinājums, aprīkojums”. Darbinieku motivējošo faktoru skalā tas ierindojies tikai 7. vietā, toties no reālajiem „labumiem” uzņēmumā atzīts par otro, tūlīt aiz darba vietas stabilitātes.

Vērtēti, bet zemākās vietās ierindojusies ir arī citi darbu motivējošie faktori – kvalifikācijas celšana, studiju maksas apmaksa, karjeras iespējas, pabalsti un dāvanas un citi faktori.■

Personāla inspektors – vidutājs starp darba devēju un ņēmēju

„Strādāju par personāla daļas vadītāju kādā būvfirmā, kad man pajautāja, vai nezinu kādu, kas varētu strādāt par personāla inspektoru Jūras administrācijā, tur meklējot darbinieku. Metu kaunu pie malas un vaicāju, vai es nederētu. Tagad pat grūti pateikt, bet laikam jau zemapziņā jutu, ka īsti labi uzņēmumam neiet, kaut gan neviens no darbiniekiem vēl neko nezināja. Taču tad izrādījās, ka es biju pēdējā, kas gan algu, gan atlaišanas naudu vēl saņēma bez problēmām. Tā nonācu administrācijā – man lūdza kādu ieteikt, un es ieteicu sevi!” atceras **ILGA KOČINA**, Latvijas Jūras administrācijas personāla inspektore.

Jūras administrācijā Ilga strādā kopš 2008. gada. Ar savu priekšgājēju, personāla inspektori Gitu Innusu viņa satikusies tikai uz īsu brīdi, un Gita pajautājusi, vai Ilga kādreiz ir strādājusi jūrniecības nozarē. „Es tajā brīdī nesapratu, kāpēc tāds jautājums un cik tad īpašs var būt darbs šajā nozarē. Tagad saprotu – tomēr ir īpašs. Joprojām atceros savus pirmos iespaidus. Nu, kaut vai plānošana – visi tādi solīdi, stalti, daži formās, runā konkrēti, pārliecināti par sevi. Jā, pavisam citādi cilvēki,” atzīst Ilga.

Runājot par darbu, Ilga uzsver: viens no viņas netiešajiem, bet ļoti svarīgajiem pienākumiem ir cilvēku iedrošināt. „Jauns cilvēks sāk

strādāt, viņam bieži vien ir neērti kaut ko jautāt tiešajam priekšniekam, parādīt savu nezināšanu. Es saku: ja ir kādi jautājumi, droši zvaniet man jebkurā laikā! To gan es stāstu vairāk par personāla inspektora darbu vispār, Jūras administrācijas vadība ir ļoti demokrātiska, var aiziet un visu izrunāt. Taču reizēm arī uz to cilvēks jāiedrošina, reizēm tomēr man pašai vispirms jāparunā ar vadību. Laikam jau personāla inspektors vairāk ir kā darba devēja pārstāvis, taču es jūtos kā vidutāja starp darba devēju un darba ņēmējiem,” spriež Ilga.

Ja administrācijā ir cilvēki, kuri nereti žēlojas, ka nepazīst visus kolēģus, īpaši jaunos un tos, kuri

strādā citās telpās, piemēram, Jūrnieku reģistrā, kas neatrodas vienā ēkā ar pārējām administrācijas struktūrām, tad Ilga saka, ka viņa gan visus pazīstot, viņai nereti jautā: kas tas tāds, kas tikko bija atnācis? Ilga parasti ir pirmā, kuru jaunais darbinieks satiek, un pēdējā, no kuras atvadās, no darba administrācijā aizejot. „Man tomēr ir ļoti svarīgi, lai cilvēks, kurš aiziet no administrācijas, neaiziet ar rūgtumu sirdī. Ir darbinieki, kuri neiztur pārbaudes laiku. Tad es cenšos ar katru aprunāties, palīdzēt saprast, kuras tad izrādījušās viņa vājās vietas, ieteikt, ko vajadzētu ņemt vērā, uzsākot darbu citur. Patiesībā jau es savā ziņā veidoju to darba devēja tēlu – cilvēks aizies strādāt citur, bet aiznesīs līdzi savus iespaidus par administrāciju. Bieži vien darbinieki nāk pie manis prasīt padomu it kā sīkumos, taču konkrētajā brīdī viņiem tas ir svarīgi: par atvaļinājumiem, par slimības lapām, tēvi nereti interesējas par iespēju ņemt bērna kopšanas atvaļinājumu. Nav jau tik vienkārši cilvēkam visās likumdošanas normās orientēties. Es varu dot padomu, kaut ko ieteikt, bet lēmums jau katram pašam jāpieņem,” skaidro personāla inspektore.

„Ja cilvēkiem pieliek algu, tad es esmu tā, kas to paziņo, visi priecājas, es arī tās pozitīvās emocijas saņemu. Bet, ja jāuzsaka darbs, tad arī tas ir mans pienākums, un tas ir ļoti smagi,” atzīst Ilga.

Ilga ir tā, kura ļoti labi jūt noskaņojumu kolektīvā – gan sarunās ar darbiniekiem, gan arī apkopojot

Biroja administratore Sigita Lazdāne (no kreisās) un Ilga Kočina.



strādājošo ikgadējās novērtēšanas un anonīmo aptauju par darbinieku apmierinātību rezultātus. „Pēc šiem rezultātiem uzreiz var pateikt, ka cilvēki Jūras administrācijā jūtas droši. Patiesībā tas, kas rakstīts novērtēšanas aptaujās, kuru autori zināmi, neatšķiras no anonīmās aptaujas anketām. Darbinieki ir gatavi runāt atklāti, neslēpjoties, nebaudoties no represijām. Arī vadītāji tiek vērtēti neslēpjoties. Gadās jau, ka kāds saka: tā jau dažs labs vadītājs var sarakstīt un samest par sevi kastīte tikai pozitīvas atsauksmes, tas nav objektīvi! Bet tā taču nav spēle par pirmo, otro vai trešo vietu, aptauja ir tāpēc, lai tu pats zinātu, ko par tevi domā, lai saprastu, kas varbūt jāpamaina. Anketās cilvēki nereti runā par to, ka svarīga ir materiālā stimulēšana, bet ne mazāk svarīgi ir zināt un saprast, kādi ir uzņēmuma mērķi, kas jā dara, lai tos sasniegtu. Mums klibo informācijas apmaiņa par to, kas notiek uzņēmumā. Struktūrvienību vadītāji tiek plānošanā, tur svarīgas lietas tiek izrunātas, bet ne vienmēr tas nonāk līdz struktūrvienības strādājošajiem. Taču es redzu, ka pie šā jautājuma nopietni tiek strādāts,” saka inspektore.

Vērtējot Jūras administrācijas kolektīvu, Ilga saka: „Ļoti izglītots! „Iznāk papētīt kolēģu izglītību, pieredzi, dzīves gājumu, un jāatzīst – rodas respekts! Cilvēki ir punktuāli – kas jā dara, tas jā dara. Es mācījos kursos par darba aizsardzību, pasniedzēja bija no Valsts darba inspekcijas, viņa uzreiz teica: „Ā, jūs esat no Jūras administrācijas, nu jā, tur jau visi ir zinoši un kompetenti, tur viss sakārtots.” Līdzīgas situācijas ir gadījušās vairākkārt, un tad es, protams, jūtos lepna, ka pārstāvu tādu uzņēmumu! Ne jau visi zina, kas ir Jūras administrācija, mūsu darbs tomēr ir specifisks, bet tie, kuri zina, kuriem iznācis ar mūsu uzņēmumu saskarties, parasti atsauca ļoti pozitīvi. Tas ir patīkami. No otras puses, tas uzliek arī papildu atbildību – tiekoties ar citu uzņēmumu, arī ar citu nozaru pārstāvjiem, tu vairs neesi vienkārši Ilga, tu prezentē savu uzņēmumu. Ir svarīgi to apzināties,” uzsver Ilga Kočina.■

Latvijas Jūras administrācija izsaka pateicību saviem darbiniekiem!

Par ilggadēju un priekšzīmīgu darbu, kā arī personīgo ieguldījumu Latvijas Jūras administrācijas attīstībā ar Satiksmes ministrijas atzinības rakstu tiek apbalvoti šādi Latvijas Jūras administrācijas darbinieki:

Galina Spodareva, Lija Bleiva, Ilga Zeiliņa, Leonīds Gitals, Jurijs Rižovs, Juris Dortāns, Ģirts Sarja, Ilze Driksne, Vija Putāne un Jānis Sveržickis.

Latvijas Jūras administrācija atzinību izteikta šādiem darbiniekiem:

Aijai Liepiņai, Aijai Zaksei, Aigaram Gailim, Bruno Špēlam, Lindai Puriņai, Janai Jankovičai, Ilgai Kočinai, Ligitai Budevicai, Raitim Mūrniekam, Artūram Ošam, Jurim Ozoliņam, Svetlanai Šalajai, Baibai Strautmanei, Zinovijam Mušaļukim, Jāzepam Spridzānam, Kalvim Innusam, Evai Gotfrīdai, Sigitai Lazdānei.

Kad ķieģelītis tiek likts pie ķieģelīša

Viss ir darīts, liekot ķieģelīti pie ķieģelīša, viss noticis, ejot soli pa solim. Kā var izcelt kādu konkrētu sasniegumu, ja viss notiek pakāpeniski, uzlabojot un sakārtojot sistēmu? Tas ir nepārtraukts darba process. Pie šādas atziņas nonācis ne viens vien Jūras administrācijas speciālists, bet koncentrētā veidā to pateica JA Jūrnieku reģistra vadītājs JĀZEPS SPRIDZĀNS.

„Mēs jau nestrādājam slēgtā vidē, viss savā starpā ir saistīts. Administrācija savā darbā un savos sasniegumos ir atkarīga no valsts kopējās pārvaldes sistēmas, no jūrniekiem, izglītības iestādēm un mācību centriem, kuģu īpašniekiem, ostām un daudz kā cita. Viss notiek mijiedarbībā, un paveiktais ir visu kopīgs sasniegums, jo var redzēt gan JA, gan daudzu citu spēlētāju ieguldījumu. Piemēram, varētu teikt, ka pēc augstākajiem starptautiskajiem standartiem sakārtota jūrnieku sagatavošanas un sertificēšanas sistēma ir bijis priekšnosacījums tam, lai mūsu jūras virsnieku atalgojums izlīdzinātos ar Rietumeiropas virsnieku atalgojumu. Bet tas nevarētu notikt, ja arī paši jūrnieki ar savu darbu, attieksmi, spējam un zināšanām to nebūtu padarījuši iespējamu. Varam lepoties, ka esam Parīzes saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*, bet šo rezultātu varējām sasniegt tikai tāpēc, ka tikāmies ar citu valstu jūras administrācijas speciālistiem, iedzīvinājāmies prasībās un uzklauzījām viņu novērojumus, kā arī regulāri kontaktējāmies ar kuģu īpašniekiem un pārrunājām, kas darāms, lai mēs visi kopā sasniegtu šo pozitīvo

rezultātu. Tas ir sasniegts daudzu gadu laikā un nav tikai JA nopelns: mēs esam izdarījuši tikai savu darba daļu. Nenoliedzami, JA darbs ir uzlabojies, bet tas ir tikai likumsakarīgi, jo arī pārējā pasaule iet uz priekšu un mums jāiet tai līdz. Milzīgs prieks par to, ka jūrniecības jomā esam līdzvērtīgi spēlētāji ar pārējām attīstītām valstīm. Varbūt ne jau viss ir vienlīdz labi paveikts, bet mēs cenšamies un pilnveidojamies ar katru gadu. Tieši tāpat kā pilnveidojas arī pārējās iesaistītās puses – izglītības iestādes un mācību centri, kruinga kompānijas. Nemitīgi attīstās arī sadarbība ar nevalstiskajām organizācijām un ārvalstu partneriem, kas palīdz jūrniecības nozares izaugsmei.

Par savu lielāko sasniegumu uzskatu kompetentas, godīgas, darbaspējīgas un profesionālas komandas izveidošanu Jūrnieku reģistrā, kas spēja sakārtot mūsu atbildības jomu atbilstoši starptautiskajām prasībām un ielikt nopietnus pamatus tālākajai attīstībai. Bet vēlreiz vēlos uzsvērt, ka viss ir ļoti saistīts, ka Jūrnieku reģistra sasniegumi ir atkarīgi no daudzu jo daudzu cilvēku un institūciju darba, kas ir nepārtraukts process.” ■

Latvijas Jūras administrācijas 20 gadi

Savulaik, 1990. gadā, tas darbs, kas tagad tiek darīts Jūras administrācijā, aizsākās Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentā. Līdz tam Latvijā, tāpat kā visā Padomju Savienībā, bija centralizētas pārvaldes sistēma, kas radikāli atšķīrās no tās pārvaldes, kas tika radīta vēlākajos gados un darbojas tagad. Tolaik jūrniecības entuziasti sāka pētīt, kā jūrniecības nozare tiek administrēta citās valstīs, pieredzes apmaiņā brauca uz Poliju, Vāciju, Dāniju un Zviedriju un analizēja, kura no sistēmām vislabāk der Latvijai. Par labāko atzina Zviedrijas Jūras administrācijas darbības modeli – ir ministrija, kas nosaka politisko virzību, un Jūras administrācija, kas darbojas praktiski.

1993. gada jūlijā Jūrnieku kongresam G. Šteinerts rakstīja: „Starp-tautisko konvenciju un līgumu, kā arī nacionālās likumdošanas prasību ievērošanas kontrole kuģošanas drošības, cilvēku dzīvības glābšanas uz jūras, jūras vides aizsardzības jautājumos ir valsts funkcija. Tagad šīs funkcijas veic vairāki jūrniecības dienesti, lai gan pamatstruktūras šeit ir ostu kapteiņu dienesti, kas kopā ar Latvijas Jūrnieku reģistru pakļauti Latvijas ostu galvenā

kapteiņa dienestam. Lai veidotu racionālu administratīvo sistēmu valsts kontroles funkciju veikšanai jūrniecībā un izslēgtu dublēšanu, vajadzētu pēc Skandināvijas valstu parauga uz Galvenā kapteiņa dienesta bāzes veidot vienotu Latvijas jūras administrāciju, kurā būtu apvienoti ostu kapteiņu dienesti, Kuģu reģistrs, Jūrnieku reģistrs, Jūras avāriju un glābšanas dienests, kā arī Hidrogrāfijas dienests.”

Pēc Jūras lietu ministrijas likvidēšanas 1993. gada augustā viens no galvenajiem uzdevumiem bija radīt Latvijas Jūras administrācijas sistēmu. Bruno Zeiliņš atzina, ka tās izveidošanā nesavtīgu palīdzību sniedza Zviedrija. B. Zeiliņš: „Lielu darbu paveicām vēl pirms Jūras administrācijas izveidošanas. Domāju, ka, veidojot tādu struktūru kā Jūras administrācija, nevajadzēja neko izdomāt no jauna. Ir civilizētu valstu pieredze, no tās varēja paņemt labāko.”

Laiks pirms administrācijas

Atceroties Atmodas laiku, Latvijas Jūras administrācijas pamatlicējs un pirmais direktors Bruno Zeiliņš savulaik atzina, ka Latvijas karogs jūrniecībā, vispirms jau apziņas līmenī, tika pacelts tieši Zivsaimniecības ministrijā. Šeit arī veidojās nacionālā jūrniecības pārvaldes sistēma ar zvejas ostu kapteiņdienestiem pirmajās rindās. Tirdzniecības ostā tolaik valdīja pavisam cits noskaņojums: tur procesus vadīja tie, kas nevarēja samierināties ar padomju lielvalsts sabrukumu un arvien vēl skatījās Krievijas virzienā. Kad izveidoja Jūras lietu ministriju, tā, apvienojot kapteiņdienestus, izveidoja Ostu galvenā kapteiņa dienestu, kas pēc būtības bija pirmais valsts uzraudzības funkciju veicējs. Jaunās sistēmas veidotāji par šādu uzdrīkstēšanos izpelnījās kritiku gan no ostu pārvalžu, gan pašvaldību puses, jo pašvaldības vēlējās kapteiņdienestu, tātad kontroles funkcijas, paturēt savā pārziņā.



Bruno Zeiliņš un Gunārs Šteinerts.



Atjaunotās Latvijas pirmā valdība.

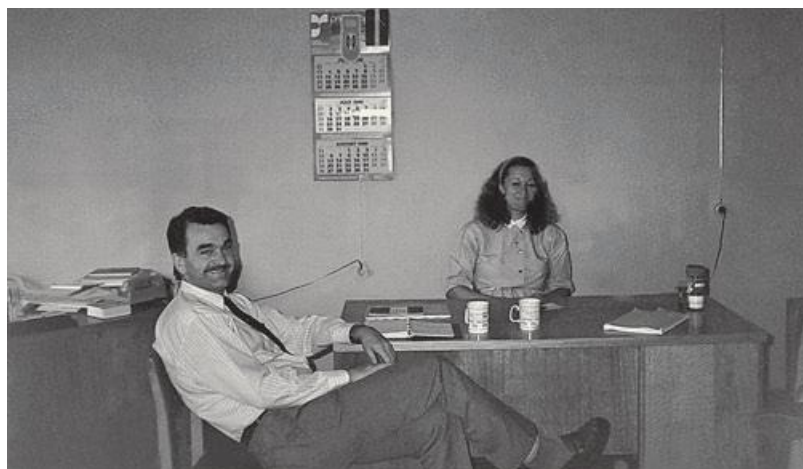


Jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs.

Bet tad, cik ātri izveidoja Jūras lietu ministriju, tikpat ātri to atkal *aizklapēja* ciet. Par šādu lēmumu bija visdažādākās versijas: oficiālā vēstīja, ka notiek valsts pārvaldes optimizācija, neoficiālā – bija kāda direktīva, rīkojums vai lēmums, kas virzījis procesus jūrniecībā un ievirzījis tos kādam vajadzīgā gultnē. Arī vēlākā attieksme pret jūrniecības politiku apliecināja, ka netiek pieņemti valstij izdevīgi lēmumi, bet kaut kas kādam par labu tiek izkārtots. Iespējams, bija arī spiediens no ārpusēs. Profesionāla analīze nav veikta, bet jūrniecības ļaudis uzskata, ka lielā politika piespieda neitralizēt Latvijas milzīgo kuģu floti, lai Latvija neklūtu par tirdzniecības kuģu flotes dižvalsti. Sakārtojot „Latvijas kuģniecības” darbu valsts līmenī, vispirms jau nodokļu sistēmu, Latvijai šajā biznesā īsti konkurentu nebūtu, tāpēc floti vajadzēja iznīcināt, cik vien var. Jūras lietu ministrija, kuras pārziņā atradās „Latvijas kuģniecība”, tam pretojās, un arī jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs stingri stāvēja Latvijas interešu pozīcijās, tāpēc Jūras lietu ministrijas institūcija bija neērta un kļuva par traucēkli. Bruno Zeiliņš kādā intervijā atzina, ka nav atbildes, kāpēc Latvijas kuģus savulaik vajadzēja padzīt no mājām. „Tā taču bija mūsu bagātība, kas varēja dot bagātu ražu valstij!” ar rūgtumu teica Zeiliņš. Šķiet, ka uz šo jautājumu pašlaik vēl nav gatavi atbildēt tie, kuri tajās dienās veidoja un izkārtoja



Jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs kopā ar ārzemju konsultantiem.



1990. gada jūlijs. Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Gunārs Steinerts kopā ar Inu Šenkēvici. Tā jūrniecības lietās Latvijā arī iesākās: divi krēslī, divi galdi, divas kafijas krūzes, divas štata vietas un divi darbinieki.



Jaunizveidojamās JA direktors B. Zeiliņš (no kreisās), SM Jūrniecības departamenta direktors I. Sarmulis, SM valsts sekretārs U. Pētersons, valsts ieņēmumu ministre A. Poča un LJS valdes priekšsēdētājs M. Elsbergs.



1993. gadā likvidēja Jūras lietu ministriju un ar jūrlietām saistītos jautājumus pārņēma Satiksmes ministrija, kur ministra amatā stājās Andris Gūtmanis, kurš iegājis vēsturē ar savu leģendāro teicienu: „Latvijā ir dažādi ceļi. Dzelzceļš. Zemes ceļi. Gaisa ceļi. Bet tie svarīgākie, protams, ir jūras ceļi!”

Latvijas politiskās un saimnieciskās lietas, piemēram, pirmais atjaunotās Latvijas valsts prezidents Guntis Ulmanis. Kā liecina arhīva materiāli, jūrniecības sabiedrība un speciālisti, nevēlēdamies padoties un pieņemt Jūras lietu ministrijas likvidēšanu, palīdzību meklēja pie Valsts prezidenta Gunta Ulmaņa. Prezidents B. Zeiliņu kā Jūrniecības savienības priekšsēdētāja vietnieku pieņēma. (LJS priekšsēdētāja un jūras lietu ministra vietnieka G. Šteinerta veselības stāvoklis vēl neļāva viņam aktīvi darboties. 1993. gada 29. jūnijā plkst. 8.36 no rīta kāds nenoskaidrots vīrietis

ar Izraēlā ražotu tuvciņņas ieroci bija raidījis uz viņu vairākus šāvienus, trīs lodes bija Šteinerta dzīvībai bīstamas, bet, paldies Dievam, ne nāvējošas. Par šo notikumu G. Šteinerts joprojām saka: *no comments.*) Bet pēc audiences Zeiliņš paziņoja: „Viņš mani pārliecināja. Būs labi, kā ir. Es no tālākās cīņas izstājos.” Kad vēlāk kādā intervijā B. Zeiliņam uzdeva jautājumu, ko tādu prezidents pateica, kas bija tik pārliecināošs vai spēcīgs arguments, lai cīnījās noliktu ieroci, Zeiliņš īstu atbildi palika parādā, vien noteica, ka tā īsti vairs neatceroties. Ar jūrniecības sabiedrības priekšstāvjiem

nebija gatavs runāt arī tā laika Ministru prezidents Valdis Birkavš, atstājot viņus aiz sava kabineta durvīm. Vēlāk viņš tomēr atzina: „Man bija skumji redzēt, kā tika noņemta Jūras lietu ministrijas plāksne. Bet par to, ka jūrniecības nozare netiks aizmirsta, turpmāk ikviens pats varēs pārliecināties.”

Kuģošanas drošība ir pamatu pamats

Tomēr salīdzinoši īsā laikā Jūras lietu ministrija paguva izdarīt ļoti daudz. Par to liecina fakts, ka tikai pēc 2000. gada sāka mainīt tos normatīvos dokumentus, ko savulaik izstrādāja šīs ministrijas darbinieki. Gunārs Šteinerts bija viens no nedaudzajiem, kas lika pamatus jūrniecības likumdošanai. „Varbūt tas ir skaļi teikts, bet tolaik tika izveidota jūrniecības likumdošanas bāze. Ja runājam par pašiem principiem, nekad jau nav tikai balts un melns, ir arī kaut kas pa vidu. Daudzās valstīs jūrlietas ir nodalītas atsevišķā nozarē, citās – vismaz ietvertas nosaukumā, piemēram, transporta un jūrlietu ministrija. Tagad vairāk tiek runāts nevis par jūrlietām, bet gan par tranzītu. Satiksmes ministrijas Jūrniecības departaments nenoliedzami ir vajadzīga struktūra, un tā uzdevums būtu veidot politiku valsts interesēs!” uzskatīja Gunārs Šteinerts.

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

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

Lai gan 1991. gada 17. septembrī Latviju uzņēma Apvienoto Nāciju Organizācijā, kas pavēra ceļu arī uz pilntiesīgu dalību IMO, gada nogalē Latvija IMO darbā piedalījās tikai ar novērotājas tiesībām. Pēc atgriešanās no Londonas, kas deviņdesmito sākumā pats par sevi jau bija notikums, Gunārs Šteinerts stāstīja: „IMO asambleja man personīgi bija nozīmīgs un savijņojošs notikums. Pie galvenās ēkas plīvoja visu dalībvalstu karogi, arī Austrijas karogs, kas tik līdzīgs Latvijas karogam... Aizpildījis nepieciešamās veidlapas, devos uz galveno konferenci zāli, lai uzmeklētu savu vietu. Priecīgi pārsteigts ieraudzīju uzrakstu „Latvija” kopējā rindā ar citiem asamblejas novērotājiem. Galvenais secinājums bija tāds, ka Latvijai pēc iespējas ātrāk jākļūst par IMO dalībvalsti, un tāpēc dokumentu paketi šā uzdevuma veikšanai uzskatīju par vērtīgāko mantu savā ceļasomā, atgriežoties mājās. Un vēl viena atziņa – Latvijas Republikas pārstāvniecības izveidošana Londonā, pasaules finanšu un jūrnieceības centrā, ir viens no neatliekamākajiem uzdevumiem mūsu valsts ārējo sakaru attīstības ceļā.”

Tālrudzība un uzdrošināšanās

Deviņdesmitajos gados Latvijai viss bija jādara pirmo reizi un viss bija jaunatklājums – gan valsts līmenī, gan katram cilvēkam personīgi. Daudziem vajadzēja pieņemt personiski šķietami neizdevīgus lēmumus, un tāds bija jāpieņem arī kapteinim Gunāram Šteinertam, kurš atstāja labi apmaksātu un zināmu darbu jūrā, lai mestos nezināmā krasta darba skarbajos vilņos. Uz jautājumu, kas viņam lika to darīt, Šteinerts atbild pavisam īsi: „Ja ne es, tad kurš, ja ne tagad, tad kad?” Un piebilst, ka bijis sabiedriski aktīvs Atmodas laikā, arī tad, kad tika dibināta



Satiksmes ministrs Vilis Krištopans un Bruno Zeiliņš. Otrajā plānā no labās Artūrs Brokovskis un Eduards Delvers.

Jūrnieceības savienība. „Kāpēc es kļuva par ierēdni un vairs nebraidu jūrā, kur darbs bija labi apmaksāts? Jā, tolaik arī mana sieva uzdeva šo pašu jautājumu. Viennozīmīgi nevaru uz to atbildēt, bet laikam jau tāpēc, ka tāda bija nacionālā stāja. Daudzi gudri, cienijami un autoritatīvi cilvēki šīm idejām staigāja riņķī apkārt, tomēr neriskēja iesaistīties procesos, jo bija apdomīgi, varbūt arī kādreiz jau dabūjuši pa spārnēm. Manī, iespējams, bija vairāk pārgalvības.

Tagad to var visādi novērtēt, bet nekad jau nav tikai balts un melns, ir arī kaut kas pa vidu,” saka G. Šteinerts. „Man ir jautājuši, vai tās bija kādas īpašas spējas un gaišredzīga nākotnes vīzija? Ziniet, tā bija praktiska ķepurošanās. Es gribu noliekt galvu to cilvēku priekšā, kuri strādāja neatkarības pirmajos gados, vispirms jau ministra Janovska priekšā, kurš bija vēl padomju laika ministrs, bet pietiekami drosmīgs, lai pārņemtu varu un izveidotu jauno sistēmu. Uzkrājam pieredzi, saņemam belzienus, bet gājām uz priekšu. Nekas jau nerodas vienā dienā, tāpēc, lai raudzītos nākotnē, ir jāprot paskatīties arī pagātnē. Man nekad nav licies simpātisks tāds piegājiens, ka atnāk jauns speciālists un domā, ka tieši viņš visu ir iesācis, dibinājis un līdz tam nekas nav bijis. Tā domāt ir maldīgi, jo viss notiek nemitīgā

attīstības procesā, no vienkāršotiem pagēmiem līdz labi sakārtotai sistēmai.”

G. Šteinerts: „Būtībā Jūras administrācijas pamatu pamats ir kuģošanas drošības jautājumu sekmīga risināšana, un tieši šim darbam ir pakļauta gan kuģu reģistrēšana, gan jūrnieceības kompetences pārbaude. Gandarījums par padarīto ir tad, kad redzi, ka tavi ideāli arī citiem nav vienaldzīgi. Ir gandarijums par to, ka jūrnieceībā ienāk jauni, labi izglītoti cilvēki. Tas liecina, ka process neapstājas un viss notiek.”

Svarīgākais – likumdošana

1993. gada septembrī par Satiksmes ministrijas Jūrnieceības departamenta direktoru kļuva Imants Sarmulis. „Mums ļoti svarīgi bija nostiprināt Latvijas neatkarību starptautiskajās attiecībās. Latvijai kā neatkarīgai jūras valstij vajadzēja pievienoties tām starptautiskajām konvencijām, kas veido starptautiskās kuģošanas tiesisko pamatu. Bet tagad departamenta galvenais uzdevums ir normatīvās bāzes izstrādāšana. Jūras kodekss un Ostu likums – lūk, stūrakmeņi, kas jāliek jūrnieceības pārvaldes pamatos,” teica Sarmulis.

I. Sarmulis: „Ļoti svarīga ir Jūras administrācija veidošana, jo departamentā strādā tikai desmit



Satiksmes ministrs Andris Gūtmanis, ekonomikas ministrs Ojārs Kehris, SM Jūrniecības departamenta direktors Imants Sarmulis un Rīgas ostas pārvaldnieks Gunārs Ross.



I. Sarmulis 1994. gadā: „Departamenta galvenais uzdevums ir normatīvās bāzes sakārtošana.”



Deviņdesmitajos Latviju apmeklēja dažāda līmeņa padomnieki. Arī Satiksmes ministrija bija viņu interešu lokā.

cilvēku. Jāuzsver, ka administrācija ir autonoma un no valdības neprasis budžeta līdzekļus. Tās rīcībā nonāks bāku nodeva un loču nodeva, līdzīgi kā tas ir Zviedrijā. Principā Jūras administrācija domāta kā bezpeļņas organizācija. Ja censtos gūt peļņu, tad droši vien jau visai drīz tiktu palielinātas nodevas. Šīs organizācijas galvenais uzdevums ir uzturēt kārtībā bākas un rūpēties par kuģošanas drošību.”

Lai top Latvijas Jūras administrācija!

„Jūras ceļi ir daļa no satiksmes,” 1994. gada sākumā teica tā laika Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Uldis Pētersons un piebilda: „Ministrijai ir politiski stratēģiska funkcija, bet no tās ir jāatdala valsts pārvaldes funkcijas – arī jūrniecība ir jāpārvalda neatkarīgi no tā, kāda politiska grupa veido valdību un ministriju. Un Jūras administrācija tad arī ir tā dominante, kas būs mūžīga.”

Latvijas Jūras administrācija dibināta 1994. gadā, kad 1. februārī izdota pavēle par jaunās iestādes izveidošanu. Taču reāli darbu administrācija uzsāka tikai rudenī. Septembrī masu medijus iepazīstināja ar Latvijas Jūras administrācijas struktūru un darbības principiem.

1994. gada decembrī Latvijas Jūrniecības savienības gada kopsapulcē JA direktors Bruno Zeiliņš teica: „Aizvadītie gadi bija pārpilni ar dažādām reorganizācijām, pārveidēm un pārstrukturēšanām, un tas ir atstājis iespaidu uz saimniecisko un ekonomisko stāvokli jūrniecības un zvejniecības nozarē. Pēc ilgas ķīvēšanās valdībā un pašvaldībās beidzot ir radies Likums par ostām un Jūras kodekss. Pamatojoties uz šiem likumiem, ir noteikta valsts pārvaldes kontrole jūrniecībā – ir pilnībā izveidota un nokomplektēta Jūras administrācija. Un šai ziņā mēs esam pirmie Baltijas valstīs!”

Jūras administrācijas uzdevums bija visus atsevišķos dienestus – ostu kapteiņdienestu, loču un kuģu satiksmes dienestu, Jūrnieku reģistru, Kuģu reģistru, Hidrogrāfijas dienestu un Meklēšanas un

glābšanas dienestu apvienot vienotā jūras administrācijas sistēmā, un tas notika satiksmes ministra A. Gūtmaņa laikā.

B. Zeiliņš savulaik stāstīja, kā notika šo dažādo dienestu apvienošana: „Diezgan problemātiski Jūras administrācijas struktūrā iekļāvās Hidrogrāfijas un Glābšanas un meklēšanas dienests. Notika spēcīga berzēšanās, jo viņi cīnījās par savu autonomiju. Salīdzinot ar reālo darba apjomu, Hidrogrāfijas dienestā strādāja neaptverami daudz darbinieku, tāpēc viens no pirmajiem uzdevumiem bija štatu samazināšana. Tas, protams, nevienam nepatika un to neuzņēma ar sajūsmu. Ko darīt, man vajadzēja pieņemt nepopulārus lēmumus. Vēlāk gan viss norimās un iegāja normālās sliedēs. Visi samierinājās, jo saprata, ka atpakaļceļa nav. Ar Kuģu un Jūrnieku reģistru problēmu nebija, šie dienesti rāmi ieplūda lielajā upē un turpināja tecējumu.”

Valsts pienākumi tika apvienoti vienā veselumā un nauda koncentrējās vienās rokās. Tas gan nepatika ostām, un tās sāka apšaubīt, vai naudu racionāli izmanto un vai pārvaldes aparāts nav pārlietu uzpūsts.

Kā dalīt pīrāgu?

Viskarstākās diskusijas 1994. gada sākumā Jūras administrācijas sakarā notika Latvijas Ostu padomē. Par administrācijas funkcijām Ostu padomē vienojās diezgan ātri, bet ar naudām tik viegli negāja. Andris Teikmanis, kurš tolaik bija Rīgas mērs, kā arī toreizējais un tagadējais Ventspils mērs Aivars Lembergs nepiekrita tam, ka bāku un loču nodevas pilnībā nonāk Jūras administrācijas rīcībā. Lai gan premjers Valdis Birkavs centās pārliecināt, ka administrācijai nauda nepieciešama kuģošanas drošības uzraudzībai, tomēr 10% no loču nodevām pielēma par labu ostu pārvaldēm. Patiesību sakot, juridiski ostu pārvaldes vēl nemaz nebija izveidotas, tās izveidoja tikai 1994. gada jūlijā.

Pirmais JA direktors B. Zeiliņš bija pārliecināts, ka finansējuma mehānisms, kad administrācijas rīcībā palika bāku un loču nodevas,



1995. gadā I. Sarmulis kļuva par Ventspils ostas pārvaldnieku un Ostu padomē nonāca galda otrā pusē – amats viņam uzlika par pienākumu aizstāvēt Ventspils ostas intereses.



I. Sarmulis un Ventspils mērs Aivars Lembergs, kurš asi iestājās pret lielo ostu naudas novirzīšanu mazo ostu infrastruktūrai.

bija ļoti veiksmīgs. „Pateicoties tam, mēs paguvām daudz ko izdarīt. Rīga iztika ar saviem līdzekļiem un saimniekojot *izgāja pa nullēm*, mazās ostas un Liepāja varēja justies apmierinātas, jo tās saņēma finansējumu, par ko savukārt neapmierināta varēja būt un arī bija Ventspils, jo tieši šīs ostas nodevas pamatos veidoja tām finansējumu. Un summa nebija nekāda mazā. Ja atmiņa nevil, tad pārdalīti tika kādi deviņsimt tūkstoši latu, ko tērēja algām, ostu padziļināšanai, bākām. Šī nauda deva labu impulsu mazajām ostām,” atzina Zeiliņš. Tā laika satiksmes ministrs A. Gūtmanis šo naudu sauca par sēklas naudu mazajām ostām.

Pirmā, otrā, trešā...

1997. gada 1. janvārī JA piedzīvoja savu pirmo reorganizāciju: JA pārveidoja par valsts bezpeļņas akciju sabiedrību. Valsts kļuva par JA akcionāru, un par tās darbības uzraugiem iecēla valsts pilnvarniekus – lielo ostu pārvaldniekus. Situācija bija divdomīga: ostu pārvaldnieki Jūras administrācijas padomē lēma nopietnas lietas, protams, vispirms prātā paturot savu ostu intereses. G. Šteinerts šajā sakarā teica: „Kā reāli Jūras administrācija var kontrolēt darbu, ja tās kontrolēšanas mehānisms ir visai vārgs un balstīts uz attiecībām ar ostu pārvaldēm, esot arī finansiāli saistītai ar ostu pārvaldēm? Likums gan nosaka mūsu tiesības un ostu pienākumus,



Ostu padomes sēde 1993. gadā.



Mazo ostu kapteinis
Kornēlijs Rundāns.



Salacgrīvas osta.

taču tas formulēts visai nekonkrēti un izvairīgi."

Nepareizi būtu teikt, ka pieņēma nesaprātīgus lēmumus, bet patiesība, ka savs krekls katram tuvāks, tomēr ir un paliek patiesība. Kā liecina LJA un Satiksmes ministrijas dokumenti, jau 1997. gada decembra beigās satiksmes ministrs Vilis Krištopans ierosinājis izveidot darba grupu valsts akciju sabiedrības „Latvijas Jūras administrācija” restrukturizācijai, un šāds lēmums bija pieņemts pēc Ventspils brīvostas valdes sēdes, kurā kā viens no ostas valdes locekļiem piedalījās arī satiksmes ministrs. Administrācijas pārveidi un gandrīz visu administrācijas funkciju nodošanu ostām ierosināja Ventspils brīvostas valdes priekšsēdētājs, Ventspils mērs Aivars Lembergs. Bija paredzēts likvidēt arī Ostu attīstības fondu, no kura naudu saņēma galvenokārt

mazās ostas. Administrācijas direktors Bruno Zeiliņš toreiz uzskatīja, ka no V. Krištopana kā valdības pārstāvja puses tā ir valsts interesēm nelojāla rīcība. „Nevar vienas brīvostas valde apsēsties pie galda, izlemt par valsts uzraudzības un kontroles institūcijas restrukturizāciju, pagriezt visu par simt astoņdesmit grādiem, kārtējo reizi nojaukt to, kas ir iestrādāts, neņemot vērā pašas Jūras administrācijas viedokli. Tā jau nav vēršanās tikai pret vienu konkrētu iestādi, kas realizē valsts intereses. Šie plāni vērsti uz valsts kontroles un uzraudzības samazināšanu ostās. Restrukturizējot jeb decentralizējot šo sistēmu, kontroles un uzraudzības funkcijas sadalot pa ostām, skaidrs, ka katra osta agrāk vai vēlāk nostāsies uz sava ceļa un šos jautājumus risinās dažādi,” toreiz teica B. Zeiliņš un vēl dažus gadus spēja turēties pretī devītajam vilnim, kas jau vēlās

Mērsraga osta.



Skultes osta.





2000. gads. JA pirmo reizi tiek oficiāli iepazīstināta ar jauno vadītāju Ansi Zeltiņu, kam stūres ratu nodod bijušais priekšnieks Bruno Zeiliņš.

JA virzienā. Ostu padomes ikmēneša sēdēs ostinieku, jo īpaši ventiņu, neapmierinātība ar esošo Jūras administrācijas sistēmu laužās uz ātru. Ventspils tik ilgi, uzstājīgi un pārliecinoši bija neapmierināta, kamēr savu panāca – saimnieciskās funkcijas tika atdotas ostām, bet valsts pārvaldes funkcijas palika JA pārziņā.

Likvidē fondu un reorganizē administrāciju

1999. gadā satiksmes ministrs Vilis Krištopans nāca klajā ar iniciatīvu veikt izmaiņas Ostu attīstības fondā un arī grozījumus Likumā par ostām, mainot ostu un kuģošanas nodevu noteikšanas un saņemšanas kārtību. To atbalstīja Ostu padome, bet pilnībā izlemt jautājumu par Ostu attīstības fonda nākotni bija paredzēts pēc Latvijas Jūras administrācijas strukturālās reorganizācijas. V. Krištopans: „Ostu attīstības fonds, kāds tas ir šobrīd, tiks likvidēts. Lielāko daļu fondā iemaksā Ventspils osta, un kāpēc gan tai būtu jādotē citu, konkurējošo ostu attīstība? Latvijas mazo ostu attīstībai ir valsts investīciju programma. Fonds ir pārejas laika hibrīds. Nauda lielākoties tērēta neefektīvi un bezjēdzīgi. Piemēram, Pāvilostas ostas padziļināšanai, kur raka, raka, kamēr mols apgāzās, jo neviens jau iepriekš nelēma, kā naudu lietderīgi izmantot, vienkārši ņēma un raka.”

Ostu attīstības fondu izveidoja 1994. gadā, un tā mērķis bija pārvaldīt ostu plānveidīgai attīstībai un rekonstrukcijai paredzētos papildu līdzekļus, lai nodrošinātu Latvijas ostu konkurētspēju, kā arī Latvijas piedalīšanos starptautiskajās

Vilis Krištopans.



jūrniecības organizācijās. Ostu attīstības fondā tika ieskaitīti 3% no visām ostu nodevām, un par tā izlietojumu lēma Ostu padome. Pēc SM informācijas, no 1994. līdz 1997. gadam pavisam Ostu attīstības fondā bija ieskaitīti 4,343 miljoni latu, no tiem 3,72 miljoni latu izlietoti mazo ostu, Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu rekonstrukcijai, ostu kuģu ceļu aprīkošanai, kā arī mazo ostu biznesa plāniem, bet pārējie līdzekļi izmantoti reklāmai, izglītībai un citiem mērķiem.

Latvijas Jūras administrācijas mazo ostu inspektors Kornēlijs Rundāns: „Ostu attīstības fonds devis līdzekļus mazo ostu atspērienam. Tie tērēti kuģu ceļu padziļināšanai, molu atjaunošanai, piestātņu sakārtošanai, un jau šobrīd redzams, ka tas sekmējis to attīstību.”

1999. gada decembra beigās satiksmes ministrs izveidoja JA restrukturizācijas komisiju. Uz iebildumu, ka satiksmes ministrs JA un Ostu attīstības fonda reorganizāciju realizē, lobējot Ventspils ostas intereses, ministrs atbildēja: „Un ko tad man darīt, karot ar lielāko ostu Baltijas jūrā? Katras valsts ministriem būtu jālobē savas labākās lietas.”

Restrukturizācijas ietvaros no administrācijas direktora amata pelnītā atpūtā aizgāja Bruno Zeiliņš, un viņa vietā stājās Ansis Zeltiņš.

Ansis Zeltiņš: „Nebija jau tā, ka ienācu tukšā vietā. Pamatos likumdošanas procesi jau bija izlemti.

Smagākais, ar ko nācās saskarties, bija cilvēku ciešā pārliecība, ka ir lietas, ko nevar mainīt. Daudzos gadījumos vienkāršu jautājumu risināšanā lieki tika tērēta enerģija. Piemēram, kaut vai ar to pašu bāku pindzelēšanu. Tā taču ir tikai saimnieciska darbība, kas risināma bez īpašām diskusijām un nav valstiski tik nozīmīgs uzdevums, lai tam veltītu neskaitāmas stundas. Daudz kas bija nevajadzīgi centralizēts. Tāpēc domāju, ka mana ienākšana administrācijā bija saistīta ar domāšanas un attieksmes maiņu.”

Viss ir procesā, arī politiskajā

Viss notiek nemitīgā attīstības procesā, no vienkāršotiem paņēmieniem līdz labi sakārtotai sistēmai. Nāk jauns priekšnieks, nāk jauna kārtība. Taču pēc būtības ko radikāli jaunu izdomāt ir grūti, tāpēc atliek vien procesus likumsakarīgi turpināt. G. Šteinerts, runājot par paaudžu maiņu, saka: „No kolektīva atjaunošanas viedokļa tas ir veselīgs process. Jautājums tikai, vai vecākus ar ragaviņām aizved uz mežu, vai arī atļauj tiem nodzīvot atvēlēto laiku. Domāju, ka pārmaiņu laikā daļu tomēr ar ragaviņām aizveda. Bet uzņēmuma reorganizācija jau vienmēr ir arī juridiski labs paņēmienis, kā veidot jaunu kadru politiku.”

2009. gada vidū no darba JA aizgāja Ansis Zeltiņš, un valdes priekšsēdētāja amatā iecēla viņa līdzšinējo vietnieku Artūru Brokovski-Vaivodu,

J. Krastiņš un A. Zeltiņš.



kurš par savu svarīgāko uzdevumu izvirzīja labāku sadarbību un informācijas apmaiņu ar nozares uzņēmumiem, jo īpaši ar kuģu īpašniekiem, lai informāciju no IMO un citām starptautiskajām organizācijām nozares uzņēmumi saņemtu operatīvi.

Jūras administrācijas darbības principi vairāku restrukturizāciju rezultātā bija skaidri definēti: JA nav ražošanas uzņēmums, bet ir struktūra ar lielām starptautiskām tiesībām, kuras darbs pamatojas uz starptautiskajām konvencijām un ir internacionāls. 2000. gadā uzsāktās pārmaiņas bija devušas labu rezultātu arī administrācijas darbinieku profesionālās varēšanas ziņā. Ar laika distanci Zeltiņš atzina, ka tolaik ikvienam darbiniekam, viņu ieskaitot, bija jāspēj pieņemt jauno, jāvēlas profesionāli pilnveidoties un cilvēciski augt. Bija izveidots kompakts un labi strādājošs Jūras administrācijas mehānisms. Pat salīdzinot ar Eiropas attīstītāko valstu līdzīgām struktūrām, kā arī ar Lietuvas vai Igaunijas jūras administrācijām, Latvijas Jūras administrācijas struktūra bija izveidota daudz kompaktāka un veiksmīgāk strādājoša, nebija noliedzams, ka JA deleģētās valsts funkcijas tiek pildītas profesionāli. Šķita, ka Jūras administrāciju nevarētu skart politiskās vētras. Bet skāra.

2009. gadā dienu pirms valsts svētkiem pilnīgi negaidot no darba atbrīvoja Artūru Brokovski-Vaivodu. Šāds Kaspars Gerharda vadītās

Satiksmes ministrijas lēmums nāca kā pērkona spēriens no skaidrām debesīm, kas līdzī nesa negaisu, vētru un dubļu peļķes. Tas nekas, ka jūrniecības nozare, tieši tāpat kā citas tautsaimniecības jomas, prasa pamatīgas zināšanas. Jūrniecība ir tik specifiska nozare, ka nepietiek tikai ar jūrniecības jautājumu pārzināšanu, ir jāspēj domāt plašāk un strādāt starptautiskā līmenī. Nav taču nekāds noslēpums, ka Latvijas likumdošana jūrniecības jautājumos ir pakārtota starptautiskajai likumdošanai, tāpat šīs nozares administratīvajiem vadītājiem jābūt kompetentiem starptautiskajā jūrniecības likumdošanā un profesionāli jāpārstāv valsts starptautiskajās jūrniecības organizācijās.

Bet Satiksmes ministrijā nevienu tas neinteresēja. Izskatījās, ka tiek kārtotas privātas vai partiju intereses, un privātās ambīcijas un personiskā nepatika izpaudās labu speciālistu atbrīvošanā no darba.

Kad tika veidota Jūras administrācijas speciālistu komanda, bija stingras prasības, kas var ieņemt to vai citu amatu, bet nu pēkšņi izrādījās, ka nekas tāds vairs nav vajadzīgs! Pietiek tikai ar piederību pareizajam politiskajam spēkam, lai kļūtu par plaša profila speciālistu un būtu kompetents pasta, lidostas, dzelzceļa vai jūrniecības jautājumos. Šāds plaša profila speciālists bija Nils Freivalds, kurš aizņēma JA valdes priekšsēdētāja vietu.

Vienā gadā trīs priekšnieki

2010. gads JA bija priekšniekiem pats bagātākais: gada pirmajā pusē savu vadītāja talantu turpināja apliecināt Nils Freivalds, par darbības taktiku izvēloties krievu ruletes principu: kas būs, tas būs, šaus un tad redzēs, trāpīs vai netrāpīs. Mainoties politiskajam uzstādījumam Satiksmes ministrijā un saskaņā ar akcionāru ārkārtas sapulces lēmumu 2010. gada 3. augustā Nilu Freivaldu VAS „Latvijas Jūras administrācija” valdes priekšsēdētāja amatā nomainīja Aigars Krastiņš, kurš no 1997. gada bija vadījis Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu un no 2010. gada janvāra strādāja Latvijas Jūras administrācijā par Jūrniecības standartu un attīstības nodaļas vadītāju. Bija piepildījusies Aigars Krastiņa kvēlā vēlēšanās, jo, vēl būdams Jūrniecības departamenta direktors, viņš nepārstāja atkārtot: „Jūras administrācija – tas esmu es.” Par laimi Aigars Krastiņš administrācijas vadītāja lomā nepaguva ieiet pārāk dziļi, bet ar četriem mēnešiem šajā lomā pietika, lai par Jūras administrācijas prioritāti nominētu kuģošanas drošību, atbrīvošanos no nevajadzīgas birokrātijas un iesāktu JA reorganizācijas plāna izstrādi.

Vissliktāk darbinieki jūtas neizprotamu pārmaiņu laikā, jo neviens vairs nevar būt pārliecināts, vai viņa profesionālās spējas būs atbilstošas jaunajām prasībām, precīzāk – jaunā priekšnieka noteiktajiem standartiem. Tieši tā no 2009. gada novembra līdz 2010. gada beigām jutās Latvijas Jūras administrācijas speciālisti.

Miers mājās

„Nenoliegšu, ir savādāk, jo direktora kabinetā līdz šim vienmēr esmu bijis galda otrā pusē. Bet nav jau arī tā, ka vēl vakar ar kolēģiem biju uz tu, bet no šodienas uzrunā pieprasu daudzskaitļa formu. Lai gan amats prasa zināmu subordinācijas ievērošanu, tomēr attiecībām kolēģu starpā jābūt cilvēciskām. Ja ir kāda risināma problēma, tad to nevajag atlikt, tāpēc mana kabineta durvis vienmēr būs atvērtas,” pēc stāšanās amatā teica JA jaunievēlētais valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš. „Mēs ar Ansi esam vienauzdži, vienā laikā mācījāmies Latvijas

Jūras akadēmijā, vienā laikā atnācām strādāt uz administrāciju, kopā esam bijuši arī administrācijas valdē, un droši varu teikt, ka šāds vadības un darbības stils man šķiet simpātisks. Administrācija nav viena cilvēka uzņēmums, tāpēc nav loģiski, ja katrs jauns vadītājs cenšas salauzt iepriekšējo sistēmu. Administrācijas darbību stipri vien reglamentē Starptautiskās Jūrniecības organizācijas prasības, tāpēc nav lielu iespēju interpretācijām. Nozare ir ļoti specifiska, un prasības, kas jāievēro, ir stingri reglamentētas. Administrācijas sekmīgs darbs ir atkarīgs no komandas darba, bet komanda šeit tika veidota no administrācijas dibināšanas dienas. Pa šo laiku ir notikusi paaudžu maiņa, kas ir loģisks process, un arī kadru maiņa, kas pēc būtības nav nekas briesmīgs, bet kopumā komanda ir profesionāla, pieredzējusi un gana pozitīvi noskapota. Ja mēs visi kopā kaut ko varam darīt, tad mūsu spēkos ir ik dienas paaugstināt savu kvalifikāciju, celt arvien augstāk profesionālās darbības līmeni, kā arī kopt un uzturēt labu mikrovidi kolektīvā.”

Pēdējie desmit

Pēdējo desmit gadu laikā Latvijas Jūras administrācija ir piedzīvojusi būtiskas pārmaiņas. Vispirms jau ir mainījušies paši cilvēki, viņi ir daudz mācījušies un spēj uz risināmajiem jautājumiem un atsevišķām problēmām paskatīties globāli, pārkāpjot šaurās resora robežas. Mūsdienās viss tik ātri mainās, ka ir jāprot izsekot visam jaunajam, citādi var iestrēgt vakardienā, izkrist no aprītes un kļūt konkurēt nespējīgi. Jūras administrācijas darbinieki ir iemācījušies lēmumu pieņemšanā būt elastīgi. Vēsturē palicis laiks, kad viens uzskatīja, ka viņam taisnība, otrs, ka viņam, un, nespējot vienoties, viens otru sūtīja mācīties. Ja sistēma ir labi attīstīta, tā kļūst dzīvotspējīga, un Jūras administrācijas sistēma ir pierādījusi dzīvotspēju.

Katrs no cilvēkiem, kas strādājis Jūras administrācijā, ir tai kaut ko devis un kaut ko atstājis. Administrācija jau nav dators, kopējais vai galds, administrācija ir cilvēki, un cilvēki ir tie, uz kā viss balstās.■



JA kolektīvs kopā atpūtā...



...un sportā...



... bet kvalitātes vadības sistēmas vadītāja Leide Lipšane stingri raugās, lai JA kvalitātes vadības sistēma atbilstu starptautiskā standarta ISO 9001: 2008 prasībām.

Goda vīrs ar Latviju sirdī

Tālbraucējs kapteinis **BRUNO ZEILIŅŠ** (1939. 6. X – 2011. 13. XII) bija cilvēks ar Latviju un Latvijas jūrnieceību sirdī, bet vislabāk viņu raksturo divi vārdi – goda vīrs. „Es Latvijas svētkus svinu savā sirdī un domās.” Šie Bruno Zeiliņa teiktie vārdi lieliski viņu raksturo. Bruno Zeiliņš nekad nav vēlējies un pratis būt ārišķīgs. Viņš vienmēr bija patiess. 2011. gada 13. decembrī tālbraucējs kapteinis Bruno Zeiliņš aizkuģoja mūžības jūrā. Jūrnieceības sabiedrība bija izsista no līdzsvara: līdz ar viņu aizgāja grūts, bet skaists Latvijas jūrnieceības laikmets, kas cauri padomijas vētrām bija iznesis neatkarīgās Latvijas ideju, dvēseli un būtību.

Kolēģi vienmēr apbrīvoja Zeiliņa mieru un izturētību, arī nopietnās situācijās viņš nekad nezaudēja savaldību. Jūrnieceības sabiedrība B. Zeiliņam ir pateicīga par milzīgo atbalstu Latvijas Jūras akadēmijas

dobināšanā. Būdams praktiķis, jūrniece un tolaik jau arī funkcionārs, viņš saprata izglītības būtību un nozīmi. Un ticēja, ka Latvijas Jūras akadēmija attīstīsies un kļūs par modernu pasaules līmeņa

profesionālās jūrnieceības izglītības augstskolu. Protams, viens nav cīnītājs, strādāja komanda, bet Zeiliņš bija karognesējs ar milzīgu autoritāti jūrnieku vidū. Ja viņš teica savu „jā”, tad visi zināja, ka tā jābūt un tā arī būs!

Brunis, kā viņu sauca draugi, bija šarmants vīrietis, stalts, viņam pietāvēja formas tērps, un nav noslēpums, ka viņš ļoti patika sievietēm. Taču galvenais jau nebija viņa ārējais tēls, bet gan iekšējais spēks, savaldība, pārliecība par sevi un spēja pārliecināt citus. Bijušie kolēģi atzīst, ka Zeiliņš bija stingrs priekšnieks, bet arī labsirdīgs un saprotošs. Taču reizēm pārlieku uzticējās cilvēkiem, par ko pašam arī nācās ciest.

Bruno Zeiliņš bija absolvējis Liepājas jūrskolu un Kaļiņingradas Zivrupniecības un zivsaimniecības tehnisko institūtu, ieguvis tālbraucēja kapteiņa diplomu. „Esmu zvejnieks un ar to lepojos, jo, kā mēdz teikt, zvejnieks ir dubults jūrniece,” tā lepnī apgalvoja Bruno Zeiliņš. Jūrā viņš nostrādāja divdesmit divus gadus un smiedamies teica, ka Atlantijas okeāna grunti savulaik pazinis labāk nekā sauszemi. Pēc tam divdesmit gadus strādāja Zvejnieku kolhozu savienības flotes daļā, tad darbs jau atjaunotās Latvijas Republikas Zivsaimniecības ministrijā par Jūrnieceības nodaļas priekšnieku. Viņš bija Latvijas ostu galvenais kapteinis, un, kad 1994. gadā tika izveidota Latvijas Jūras administrācija, kapteinis Bruno Zeiliņš kļuva par tās pirmo direktoru, valdes priekšsēdētāju un šajā amatā nostrādāja līdz 2000. gadam, kad devās pelnītā atpūtā.



B. Zeiliņš iepazīstina Satiksmes ministru Vili Krištopanu un ES pārstāvi Ginteru Veisu ar jaunā Rīgas kuģu satiksmes centra projektu.



Pirmais Latvijas Jūras administrācijas vadītājs ar gandarījumu atcerējās laiku, kad visu vajadzēja sākt no nulles, kad darba bija vairāk nekā saprašanas, bet cilvēkos dega milzīgs patriotisma uguns. Reiz, atskatoties uz administrācijā nostrādātajiem gadiem, Bruno Zeiliņš atzina, ka izjūt gandarījumu par paveikto, jo īpaši par Latvijas mazajām ostām, kam savulaik tika iedota sēklas nauda, un saprātīgie saimniekotāji to ir pratuši novērtēt un izmantot.

Arī toreiz, kad vēl tikai gaisā virvoja Jūras administrācijas reorganizācijas ideja, Bruno Zeiliņš savu enerģiju veltīja tam, lai aizstāvētu administrācijas darbības būtību un sūtību, lai tautas priekšstāvjiem skaidrotu, ka nevajag visu labo sagraut. Toreiz B. Zeiliņš bija tiešs un teica visu, ko domāja, labi saprazdams, ka par savu brīvdomību un uzskatiem tiks sodīts, bet viņš bija pārāk godīgs cilvēks, lai apgūtu politiskos un diplomātiskos smalkumus. Viņš neliecās un nepadevās, nekad nesūdzējās, gāja un darīja līdz pēdējam. Bet tādi nelokāmi cilvēki reizēm tiek uzskatīti par traucējošiem.

Jūrniecības jautājumos B. Zeiliņam nebija vienas dienas skatījuma, viņš prata raudzīties nākotnē. Tieši Zeiliņa laikā Engurē, Mērsragā un Pāvilostā uzbūvēja ostu kapteindienestu ēkas, pilnīgi no jauna tika izveidota un ieviesta Kuģu satiksmes vadības sistēma (VTS) Rīgas un Liepājas ostās, modernizēta



Bruno Zeiliņš pateicībā par atbalstu spiež roku Zviedrijas Jūras administrācijas pārstāvim.



1995. gads. SM Jūrniecības departamenta direktors Jānis Butnors un Bruno Zeiliņš.



Darba apspriede JA.



JA desmit gadu jubilejas svinības Latviešu biedrības namā.



JA tiek sveikti jubilāri.

Ventspils VTS, uzsākts darbs pie Globālās jūras avārijas sakaru sistēmas (GMDSS) izveidošanas. Kad aktuāls kļuva jautājums par Latvijas jūrnieku kompetences atbilstību



1994. gads. B. Zeiliņš (no kreisās), SM valsts sekretārs V. Legzdīns, satiksmes ministrs A. Gūtmanis, SM padomniece R. Svirskis un žurnālisti preses konferencē.



Ostu padome 1993. gadā.

IMO noteiktajiem standartiem, Zeiliņš darīja visu, kas bija viņa spēkos, lai sakārtotu ar jūrnieku sertificēšanas sistēmas ieviešanu saistītos jautājumus. Jūrniecības speciālisti atzīst, ka ar Bruno Zeiliņu bija viegli runāt par profesionālajām jūrniecības nozares lietām, jo viņš pats bija jūrniecības nozares profesionālis un patriots. Artūrs Brokovskis-Vaivods uzskata, ka var tikai patiesi nožēlot, ka viņa ieguldījums netika pienācīgi novērtēts. „Bruno Zeiliņam bija tālejoši plāni, kuriem diemžēl nebija lemts īstenoties, tomēr jāatzīst, ka daudz no viņa iecerētā vēlākajos gados Jūras administrācija tomēr paveica,” saka A. Brokovskis.

Atceroties jūrniecības ideju atdzimšanu Latvijā un Latvijas Jūras administrācijas sistēmas veidošanu, B. Zeiliņš pirms desmit gadiem teica: „Godīgu cilvēku nekad nav trūcis. Toreiz, kad darba bija vairāk nekā saprašanas, kad visu vajadzēja sākt no nulles, cilvēki centās, jo tolaik tiešām cilvēkos dega ne tikai patriotisma liesma, bet pat milzīgs patriotisma ugunsurs.

Visiem gribu novēlēt godīgu darbu, lai jūrniecības lietas sakarīgi iet uz priekšu! Lai veicas visiem, kas tagad strādā šajā nozarē!”

Šie kapteiņa un Jūras administrācijas pirmā direktora vārdi aktualitāti vēl joprojām nav zaudējuši. ■

Ir jāmainās, lai procesi attīstītos

ANSIS ZELTIŅŠ par Latvijas Jūras administrācijas direktoru strādāja no 2000. gada maija līdz 2009. gada 30. jūnijam. Pēc deviņiem Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja amatā nostrādātiem gadiem Ansis Zeltiņš atstāja darbu Jūras administrācijā. Toreiz viņš teica, ka jau pirms valdes priekšsēdētāja vēlēšanām 2006. gadā bija nolēmis to darīt. Divi termiņi bija nostrādāti. Pietiek! Tolaik administrāciju gaidīja dažādas pārmaiņas, arī iesāktie darbi vēl nebija pabeigti, tāpēc nekur netika aizgājis. A. Zeltiņš: „Nākamais valdes priekšsēdētāja termiņš beidzās 2009. gada maijā, un es atkal nolēmu, ka tagad nu gan iešu prom. Piedevām valsts uzņēmumos sākās visas jau zināmās strukturālās pārmaiņas, kas tā vai citādi skāra arī administrāciju, un visā šajā lielajā putras katlā es vairs negribēju vārīties, tieši tāpat kā sadzīvot ar nenormālu stresu.”

„Runājot par Jūras administrāciju, es gribu nevis atskatīties pagātnē, bet gan lūkoties nākotnē: JA darbs ir vērsts uz kuģošanas drošības procesu uzraudzību un drošības standartu tālāku paaugstināšanu. Lūk, cik īsos vārdos var raksturot to milzīgo darbu, kas darāms, un lielo atbildību, kas mums uzlikta, lai Latvijas vārds visiem asociētos ar profesionāliem speciālistiem, augstiem darbības standartiem un patiešām kuģošanu bez problēmām. Kas visvairāk nepieciešams, lai pieminētais reāli īstenotos? Nenoliedzami, augstas klases speciālisti. Tieši tāpēc ir gandarījums, ka mainās mūsu cilvēku attieksme pret darbu, sistēmu un valsti kopumā. Es viennozīmīgi pārstāvu tos, kuri uzskata: lai procesi sekmīgi attīstītos, daudzām lietām ir jāmainās, pat radikāli jāmainās. Ja mehānisms streiko vai apstājas, tas agrāk vai vēlāk dod negatīvu rezultātu,” tā pirms desmit gadiem, vēl strādājot par JA valdes priekšsēdētāju, teica Ansis Zeltiņš. Tagad viņš ir Jūras administrācijas pārstāvis Briselē un nopietni strādā, lai sagatavotu augsni pusgadu ilgajai Latvijas prezidentūrai Eiropas Savienībā, kas sāksies 2015. gada 1. janvārī.

Bet 2000. gadā, kad Ansis Zeltiņš kļuva par Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāju, viņam, kā pats atzīst, bija pavisam maza sajēga par valsts pārvaldi un Jūras administrāciju, jo viņam kā jebkuram jūrnīkam bija iznācis saskarties tikai ar Jūrnīeku reģistru. Daudzi toreiz bija neizpratnē, no kurienes nokritis tāds Ansis Zeltiņš, kurš,



Ansis Zeltiņš.



JA desmit gadu dzimšanas dienas torti dala JA direktors A. Zeltiņš.



JA direktors A. Zeltiņš dažādos darba mirkļos.



pavisam zaļš vēl būdams, vadīs nopietnus procesus un koriģēs vecos jūrniekus?

A. Zeltiņš bija pabeidzis Jūras akadēmiju, un ambīciju viņam netrūka. „Nevaru teikt, ka mani neviens neatbalstīja, bet šajā amatā gan neviens mani neielika. Tas bija konkurss ar konkursa komisiju un daudzām sanāksmēm Satiksmes ministrijā. Domāju, mans pluss bija tas, ka iepriekš ar šo sistēmu nekad nebiju saistīts. Nebiju nevienā partijā, un varbūt tieši tas *nospēlēja* man par labu. Uzvarēju konkursā, taču nenojautu, ka sākums būs tik grūts,” atceras Zeltiņš. „Nebija jau tā, ka ienācu tukšā vietā. Pamatos likumdošanas izstrādes procesi jau bija pabeigti. Smagākais, ar ko nācās saskarties, bija cilvēku ciešā pārliecība, ka ir lietas, ko nevar mainīt. Daudzos gadījumos vienkāršu jautājumu risināšanā lieki tika tērēta enerģija. Tukšām runām

tika veltītas neskaitāmas stundas. Daudz kas bija nevajadzīgi centralizēts. Tāpēc domāju, ka mana ienākšana administrācijā bija saistīta ar domāšanas un attieksmes maiņu. Protams, man bija savi plāni, taču nevaru teikt, ka visu, ko biju izplānojis, izdevās paveikt. Bet visu iepriekš jau nemaz nevar izplānot un paredzēt, un reizēm jāprot pat teikt – jā, šoreiz jums taisnība.”

Vecākajai paaudzei zināmā mērā nepieņemama bija tieši jaunība un kaitināja tās maksimālisms. Taču visu parāda laiks. Un laiks ir apliecinājis, ka, sākoties jaunajam gadu tūkstošim, tām darba metodēm, kas bija pieņemamas deviņdesmito gadu sākumā, vairs nebija vietas. Domājot par rītdienu, visam bija jāmainās.

2009. gadā it kā negaidot, bet laikam tomēr likumsakarīgi Ansis Zeltiņš pieņēma lēmumu aiziet no darba Jūra administrācijā, tā apliecinot savu 2000. gadā teikto: „Mans

viedoklis, ka vienā vietā ilgāk par desmit gadiem cilvēks nevar atrasties, to es domāju arī par savi šajā vietā – Jūras administrācijas vadītāja amatā.”

Uz jautājumu, par ko bija vislielākais gandarījums, aizejot no darba administrācijā, Ansis nedomājot atbildēja: „Par kolektīvu. Viennozīmīgi! Tiešām ir izveidots labs kolektīvs. Protams, nekad nav tik labi, ka nevar būt vēl labāk, bet kolektīvs tiešām ir labs. Mēs gājām līdzī laimam. Nevaru teikt, ka pirms manis administrācijā bija slikti, bet jebkura organizācija var pastāvēt tikai tad, ja spēj mainīties līdzī laimam. Ja tā padomā, šķiet, ka tad, kad atnācu uz Jūras administrāciju, bija pienācis lūzuma brīdis un pārmaiņu laiks. Un mēs mainījāmies. Ikvienam darbiniekam, mani ieskaitot, bija jāspēj pieņemt jauno, jāvēlas profesionāli pilnveidoties un cilvēciski augt. Jūras administrācija – tie vispirms ir cilvēki, un man ir prieks par viņiem.”

2011. gadā Ansis Zeltiņš atgriezās Jūras administrācijā, kļūstot par JA valdes priekšsēdētāja padomnieku. „Šī ir sfēra, kuru es labi pārzinu, te ir pazīstams darbs, labi kolēģi, un tagad atliek vairāk laika tām lietām, kurām savulaik tā pietrūka. Kā saka, paskatoties no malas, labāk redzams, kas un kā labāk darāms. Apzinot, ka tad, kad vēl biju Jūras administrācijas direktors, esmu pieļāvis arī kļūdas, bet laikam jau ir lietas, kas nevar notikt ātrāk, nekā ir nobriedusi situācija, nevar apsteigt laiku un savas iespējas. Ir jābūt loģiskai evolūcijai.”

Pragmatīkis ar līdzsvarotāja talantu

ARTŪRS BROKOVSKIS-VAIVODS bija JA direktora vietnieks no 1996. līdz 2009. gadam, direktors – valdes priekšsēdētājs no 2009. gada jūlija līdz novembrim, no 2010. gada decembra JA valdes loceklis.

Tālbraucējs kapteinis Artūrs Brokovskis-Vaivods ir viens no tiem jūrnieceības speciālistiem, kurš pilnībā izjutis, ko Latvijā nozīmē politiskās spēles. Politisko spēļu rezultātā 2009. gada novembrī viņš ar negodu tika atbrīvots no Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja amata, bet jau pēc gada, 2010. gada pēdējās dienās, bija reabilitēts un iecelts par Latvijas Jūras administrācijas valdes loekli, reizē saglabājot amatu Rīgas brīvostas kapteiņdienestā.

Ļoti dažādi ir tie ceļi, pa kuriem speciālisti nonāk Jūras administrācijā. Artūrs Brokovskis-Vaivods uz Jūras administrāciju atnāca 1995. gada vasarā JA direktora Bruno Zeiliņa aicināts. Krastā trūka cilvēku, kuri būtu kompetenti profesionāli strādāt: kuri jaunajos laikos strādājuši jūrā, pārzina kuģošanas lietas un izprot jūrnieceības procesus pasaulē.

„Nevaru teikt, ka krasta darbs man iepatikās,” atceras Artūrs. „Uz kuģa bija konkrēts darbs un atbildība, arī darba rezultāts bija redzams, bet krastā viss bija pilnīgi citādi – birokrātija un neskaidrība. Viens norādījums nāk no Satiksmes ministrijas, cits no departamenta, vēl kaut kas no Ministru kabineta. Satiksmes ministrija jūrnieceību vilāja kā karstu kartupeli – ne norīt, ne ārā splaut. Kas gan šādā sistēmā var iepatikties? Taču apstākļi sagādījās tā, ka rīferiem tirgū sāka trūkt darba, atgriezties jūrā īsti vairs nebija jēgas, un es paliku Jūras administrācijā.”

Pēc 2009. gada politiskajām rokadēm Artūrs Brokovskis-Vaivods zaudēja direktora amatu. „Man sirds sāpēja par to, kā tiek drupināta ēka, kas piecpadsmit gadus bija rūpīgi būvēta,” jau pēc rehabilitācijas atzina Brokovskis. „Mēs ar savu kuģošanas drošības administrēšanas sistēmu bijām krietni priekšā kolēģiem citās valstīs. Kad mani uzaicināja uz Latvijas Jūras administrāciju, patriotisku jūtu vadīts atnācu šurp no aktīvās kuģošanas un labāka atalgojuma,



Artūrs Brokovskis-Vaivods.



G. Šteinerts, A. Zeltiņš un A. Brokovskis-Vaivods.



Pateicību par darbu saņem kuģu kontroles inspektors A. Spūlis.



Ēriks Streičs, Baiba Strautmane, S. Baumane, Artūrs Brokovskis un Aija Liepiņa.

lai pievienotos Jūras administrācijas komandai, kas veidoja sistēmu valsts funkciju nodrošināšanai jūrniecībā. Jūrniecība ir tik specifiska nozare, ka nepietiek tikai ar jūrniecības jautājumu pārzināšanu. Latvijas likumdošana jūrniecības jautājumos ir pakārtota starptautiskajai likumdošanai, tātad šīs nozares

administratīvajiem vadītājiem jābūt kompetentiem starptautiskajā jūrniecības likumdošanā un profesionāli jāpārstāv mūsu valsts starptautiskajās jūrniecības organizācijās. Vai savulaik stājos darbā pie tā vai cita satiksmes ministra? Nē! Vai taisīju politisko karjeru? Nē! Mani pieņēma darbā kā jūrniecības speciālistu, nevis kā partijas funkcionāru! Bet tajā 17. novembra rītā, kad pirms valsts svētkiem mani atstādināja no amata, vienīgais mierinājums bija kolektīvs, kas kopā ar mani ļoti sāpīgi visu pārdzīvoja, un tas lika sirdij sasilt.”

Mainījās politiskie uzstādījumi, un tie, kas vēl nesen veidoja jūrniecības politiku un izvirzīja nesaprotamus mērķus, bija pazuduši no skatuves. Nebija jau tā, ka viena gada laikā Jūras administrācijā kaut kas būtu sagrauts, tomēr tā labā atmosfēra, kas vienmēr, bet jo īpaši pēdējo desmit gadu laikā tur valdīja, bija krietni izbojāta. Lai veiksmīgi norisētu darbs, speciālistiem jābūt pārliecinātiem, ka arī pats vadītājs ir kompetents profesionālajos jautājumos, bet, ja vadītājs sāk pārveidot amata nosaukumus un speciālistus kā tādas šaha figūras bīdīt pa stāviem no vienas struktūras uz citu, risināt nebūtiskas lietas, padarot tās par valstiski svarīgiem lēmumiem, tad darbinieki uz šādām manipulācijām skatās, maigi sakot, ar neizpratni. Viņi par savu darba vietu vairs nejūtas droši, jo nav pārliecināti, ka netiks aizrotēti darbam citā struktūrā vai pasludināti par nekompetentiem. Galu galā cieš gan cilvēki, gan darbs.

Labs piemērs bija Artūra Brokovska un Anša Zeltiņa tandēms. „Domāju, tas ir labs modelis, kad vienam ir liela pieredze, bet otram jaunības enerģija. Un ja vēl izdodas šo enerģiju ievirzīt pareizā gultnē, tad rezultāts ir likumsakarīgs. Kad Jūras akadēmijā lasīju lekcijas, Ansis Zeltiņš bija viens no maniem studentiem. Par viņu un vēl kādiem pieciem topošajiem jūrniekiem biju drošs, ka no viņiem iznāks labi speciālisti. Kad jau strādāju kopā ar Ansi Zeltiņu, biju gandarīts, ka attiecībā uz viņu nebiju kļūdījies. Varu teikt, ka gados tik jaunam cilvēkam uzņemties administrācijas vadību nebija viegli, jo pieredze nāk tikai ar gadiem, tomēr Ansis bija spējīgs uz klausīt padomus un godam ar visu tika galā. Tagad esmu priecīgs par Jāni Krastiņu – jaunu cilvēku un profesionālu speciālistu, kuram uzticēta administrācijas vadība. Jānim bija citāda situācija nekā Ansim: kad viņš kļuva par Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāju, sistēmā jau bija nostrādājis desmit gadus, vadot Hidrogrāfijas dienestu. Tagad gan visas lietas vajadzēs skatīt daudz plašāk, stratēģiski un kopsakarībās. Es tikai Jānim uzdevu jautājumu, vai viņš ir gatavs tam, ka arī ar viņu var izspēlēt politisko rokādi, kā tas notika ar mani. Bet mēģināt, protams, vajag.”

Jūras administrācija ir ieguvēja, jo jaunajiem līdzās ir viņa daudz pieredzējušākais kolēģis – pragmatiskais Artūrs Brokovskis-Vaivods, kurš lieliski spēj līdzsvarot visas svārstīgās situācijas.■



Plaša profila speciālists vai pārpratums?

Daudzi NILA FREIVALDA valdīšanas laiku Jūras administrācijā uzskata par pārpratumu, tomēr tā laika situāciju nevajadzētu novērtēt par zemu vai uzskatīt par nenozīmīgu. Ir cilvēki, kuri nekad neizkrīt no aprites, pat tad, ja aiz sevis ir atstājuši karalauku, pat tad, ja izrādījušies darbam nederīgi. Viņus nevar pat nosaukt par politisku pārpratumu, jo tos it kā pieredz visi politiskie strāvojumi. Viņi klausā pavēlēm un nebaidās no sekām.

Dzelzceļš, autoceļi, gaisa ceļi un jūras ceļi – tas viss Nilam Freivaldam bija pa spēkam. 2009. gada 10. novembrī atteicies no Satiksmes ministrijas valsts sekretāra amata, Nils Freivalds lēnā solī devās pāri Daugavai, lai 18. novembrī vērtu Jūras administrācijas durvis Trijādības ielā 5 un iesēstos JA valdes priekšsēdētāja krēslā.

Runāja, ka Freivalds shēmojis Satiksmes ministrijā un tagad mēģinās irdināt augsni dažādām shēmām Latvijas Jūras administrācijā! „Sašutums ir neizmērojams. Šeit brigadierī nav vajadzīgi!” Valsts prezidentam Valdim Zatleram par Nila Freivalda neatbilstību LJA vadītāja amatam vēstulē norādīja Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija un Latvijas Kruinga kompāniju asociācija: „Jūrniecības nozares nevalstiskās organizācijas kategoriski nepiekrīt politisko partiju pārstāvju iecelšanai LJA vadošajos amatos un lūdz valsts pirmās amatpersonas rīkoties, lai novērstu neizpratni starptautiskajā jūrniecības sabiedrībā par kārtējam neizprotamajām Latvijas politiku izdarībām.”

UZZIŅAI

Nils Freivalds par JA valdes priekšsēdētāju strādāja no 2009. gada 18. novembra līdz 2010. gada 3. augustam.

Vīzija N. Freivalda misijai Jūras administrācijā ietverta šādā viņa citātā: „Kas attiecas uz pašas administrācijas darbību, tad mums jāspēj nodrošināt pamatprincipa ievērošanu – sabalansēt likumdošanas prasības ar biznesa vajadzībām un

Nils Freivalds.



iespējām. Kļūt par sadarbības partneri administrācijai būs apgrūtināti, ja kļūsim par pārlietu lielu administratīvu slogu kuģniecībām un citām organizācijām. Jūras administrācija varētu būt nozares lobijs jebkuram argumentēti sagatavotam priekšlikumam. Tā kā man ir pieredze administratīvajā darbā, es redzu, kas būtu uzlabojams pašā Jūras administrācijas darbībā. Man vienmēr ir bijis svarīgi panākt rezultātu.”

Pēc pusgada plosīšanās Nils Freivalds no darba JA tika atstādināts. Bet viņš neskuma, jo bija vajadzīgs „Pasažieru vilcienam”.

2013. gadā N. Freivalds pieteica sevi par premjera amata kandidātu, to motivējot šādiem argumentiem: „Premjera amata kandidātu atlase

arvien vairāk liecina par politisko mazspēju, un šobrīd netiek piedāvāts neviens spēcīgs kandidāts, kas uzņemtos pildīt Valsts prezidenta Andra Bērziņa dotos uzdevumus. Turklāt valdības vadīšana tiek vērtēta kā īstermiņa uzdevums priekšvēlēšanu gaisotnē, nevis kā valstiski atbildīgs amats. Uzskatu, ka mana līdzšinējā pieredze un zināšanas, gan strādājot valsts pārvaldē, vadot Satiksmes ministriju kā valsts sekretāram, gan gūtā plašā pieredze, ieņemot vadošus amatus lielos valsts uzņēmumos, ir pietiekama, lai atbilstu prezidenta izvirzītajiem kritērijiem ieņemt šādu amatu.”

Iespējams, ka kādreiz Jūras administrācija varēs lepoties, ka tāds profesionālis kā Nils Freivalds ir pagodinājis to ar savu klātbūtni.■



IMO audits JA. No kreisās: auditors Marinus van der Velde (Nīderlande), galvenais auditors Pērs Sondestrups (Dānija), JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks, JA valdes priekšsēdētājs Aigars Krastiņš un auditors Marins Petrovs (Bulgārija).



Ansis Zeltiņš (no kreisās), Aigars Krastiņš un Jāzeps Spridzāns.



A. Krastiņš vēl SM Jūrniecības departamenta direktora amatā izsaka pateicību Imantam Zemļakovam un Staņislavam Šmulānam.

Jūras administrācija – tas esmu es!

Vēl būdams Jūrniecības departamenta direktors, **AIGARS KRASTIŅŠ** allaž uzsvēra, ka tad, ja saka: Jūras administrācija, pēc būtības jādodom Jūrniecības departaments. „Administrācija – tas esmu es!” atgādināja A. Krastiņš. „Uzskatiet: ja ar jums runā JA departamentu speciālisti, tad faktiski ar jums runā Jūrniecības departaments un Satiksmes ministrija. Gribu uzsvērt, ka mēs darbu nekad nedublēsim!”

Uzsākot darbu jaunajā amatā, A. Krastiņš paziņoja, ka Jūras administrācijas tuvāko gadu prioritātes kuģošanas drošības uzlabošanai ietveramas pavisam vienkāršā shēmā – dažādu jomu inspekcijas, atklāto kuģošanas drošības nepilnību apkopojums, detalizēta analīze un pasākumu plāna sagatavošana, lai novērstu šīs nepilnības. Lai šo sistēmu pilnībā īstenotu, nepieciešama rūpīga esošo funkciju analīze un optimizācija, kā arī jāatbrīvojas no nevajadzīgas birokrātijas. Jau ir sākti iestādes reorganizācijas plāna izstrāde, taču valdes priekšsēdētājs norāda, ka nekas netiks mainīts tikai formas pēc, visi pasākumi tiek rūpīgi pārdomāti un izvērtēti.

„Risināmo jautājumu loks ir ļoti plašs, taču pats galvenais, lai ikviens no mums saprastu – Jūras administrācija strādā sabiedrībai, nevis otrādi!” uzsvēra Aigars Krastiņš.

Artūrs Brokovskis-Vaivods atzīst, ka, lai gan Aigars Krastiņš vadītāja krēslā sēdēja pavisam īsu brīdi, tikai dažus mēnešus, tieši viņam jāuzņemas vislielākā atbildība par to, ko šajos mēnešos paguva sabojāt. „Un ne tikai par šiem dažiem mēnešiem, bet politiku, kas Latvijas Jūras administrācijā tika veidota un realizēta laikā, kad viņš vadīja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu. Aigars administrācijas vadītāja amatā stājās kā kompetents jūrniecības jautājumu speciālists, nevis kā, piemēram, Nils Freivalds, kurš no šiem jautājumiem nezināja pilnīgi neko. Desmit gadus viņš vadīja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu, tāpēc

UZZIŅAI

Tālbraucējs kapteinis Aigars Krastiņš no 1997. gada vadīja Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu, no 2010. gada janvāra strādāja Latvijas Jūras administrācijā par Jūrniecības standartu un attīstības nodaļas vadītāju, bet no 2010. gada augusta līdz decembrim bija JA valdes priekšsēdētājs.

visu šo laiku varēja ietekmēt Jūras administrācijas darbības mehānismu, palīdzēt ar padomu, lai iespējami labāk sakārtotu sistēmu. Esmu pārliecināts, ka tieši viņam jāuzņemas liela atbildība par jūrniecības procesu attīstības un virzības bezzobainību. Mums taču nav Jūrlietu ministrijas, tātad Jūrniecības departamentam vajadzēja būt tam, kas stingri aizstāv jūrniecības intereses. Jūras administrācijai nav uzņēmums vai rūpnīca, kas kaut ko ražo vai pārdod, tā nodrošina valsts funkciju izpildi kuģošanas drošības jautājumos, kas saistīti gan ar hidrogrāfiju, gan kuģu un jūrnieku reģistrāciju, tāpēc administrācijai neder prasības, noteikumi un shēmas, pēc kādām darbojas komercuzņēmumi, un to nevar vadīt kā biznesa struktūru. Jūras administrācija veicina, nodrošina un uztur tos augstos standartus, kas ļauj Latvijas karoga kuģiem un Latvijā izglītotiem un sertificētiem jūrniekiem sekmīgi konkurēt starptautiskajā darba tirgū. To vajadzētu atcerēties visiem, kas stājas pie administrācijas vadības stūres. Un beigu beigās nolikt malā savas personiskās ambīcijas un pievērsties valstiski svarīgu jautājumu risināšanai.” Tā A. Krastiņa darbību raksturoja Artūrs Brokovskis-Vaivods.■

Neatlaidīgs un profesionāls dzīves izaicinājumu meklētājs

Laiks ir ļoti steidzīgs. Šķiet, tikai vakar JĀNI KRASTIŅU apstiprināja JA valdes priekšsēdētāja amatā un viņš teica: „Noteikti ir jāsadarbojas gan ar nozares uzņēmumiem, gan sabiedriskajām organizācijām, mācību iestādēm un arī nozares praktiķiem – kuģu īpašniekiem, jūrniekiem, arī ostu dienestu vadītājiem. Es ceru un novēlu visiem patiešām veiksmīgu sadarbību. Savukārt JA darbiniekiem visvairāk novēlu satiecību un stabilitātes sajūtu.”

Desmit gadus Jānis Krastiņš vadīja Latvijas Hidrogrāfijas dienestu (LHD) un iestūrēja to starptautiskos ūdeņos. No laika, kad solīda vecuma pasaules hidrogrāfijas grandi uz nepieklājīgi jauno Latvijas Hidrogrāfijas dienesta vadītāju skatījās ar neuzticību – kas tas tāds te atnācis? –, līdz starptautiskai atzinībai. 2012. gada aprīļa beigās Jānis Krastiņš vadīja Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) 18. konferenci, par ko Latvijas Ārlietu ministrija un Satiksmes ministrija saņēma Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas prezidenta Aleksandrosa Marato vēstuli, kurā viņš izteica pateicību un atzinīgi novērtēja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja Jāņa Krastiņa darbu IHO 18. konferences vadītāja amatā. Savukārt satiksmes ministrs Aivis Ronis nosūtīja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam vēstuli, kurā izteica atzinību par veiksmīgo darbību Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas 18. konferences prezidenta amatā un norādīja, ka tas apliecina IHO augsto uzticību Jānim Krastiņam un viņa profesionalitātei hidrogrāfijas nozarē, kā arī dara godu Latvijas valstij.

UZZIŅAI

Jānis Krastiņš vadīja Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienestu no 2001. gada līdz 2010. gada 30. decembrim, kad tika iecelts par JA valdes priekšsēdētāju. No 2009. gada maija līdz 2011. gada maijam J. Krastiņš vadīja IHO Kapacitātes paaugstināšanas apakškomiteju, bet no 2006. līdz 2008. gadam rotācijas kārtībā vadīja „Primar Stavanger” padomi.

Jānis Krastiņš kopā ar savām ģimeni Ēnu dienā.



„Esmu pieņēmis jaunu izaicinājumu – vadīt Latvijas Jūras administrāciju, bet nevar teikt, ka man šis darbs būtu svešs, jo esmu bijis ne tikai Hidrogrāfijas dienesta vadītājs, bet arī Jūras administrācijas valdes loceklis, kas jāva uz daudzām lietām palūkoties plašāk, no cita skatu punkta. Cilvēks studē un pilnīgo zināšanas, lai meklētu dzīvē jaunus izaicinājumus, tāpēc domāju, ka būtu bijis nesaprātīgi nepieņemt šo. Ir taču tāda atziņa: viss, kas notiek, notiek uz labu. Protams, vienmēr jāpatur prātā, ka pastāv politiskā konjunktūra un var pienākt diena, kad atkal notiek tādas manipulācijas, kādas reiz jau šeit piedzīvotas. Pats politikā neesmu iesaistījies un ar to lietu neesmu aizrāvis, tāpēc šajā jautājumā man daudz nebūtu ko piebilst, vien to, ka politiskie lēmumi uz administrāciju ir atstājuši diezgan negatīvu ietekmi.

Administrācija nav viena cilvēka uzņēmums, tāpēc nav loģiski, ja katrs jauns vadītājs cenšas salauzt

iepriekšējo sistēmu. Administrācijas darbību stipri vien reglamentē Starptautiskās Jūrniecības organizācijas prasības, tāpēc nav lielu iespēju interpretācijām. Nozare ir ļoti specifiska, un prasības, kas jāievēro, ir stingri reglamentētas. Administrācijas sekmīgs darbs ir atkarīgs no komandas darba, bet komanda šeit tika veidota no administrācijas dibināšanas dienās. Pa šo laiku ir notikusi paaudžu maiņa, kas ir loģisks process, un arī kadru maiņa, kas pēc būtības nav nekas briesmīgs, bet kopumā komanda ir profesionāla, pieredzējusi un gana pozitīvi noskaņota. Ja mēs visi kopā kaut ko varam darīt, tad mūsu spēkos ir ik dienas paaugstināt savu kvalifikāciju, celt arvien augstāk profesionālās darbības līmeni, kā arī kopt un uzturēt labu mikrovidi kolektīvā. Attiecībā kolēģu starpā jābūt cilvēciskām. Ja ir kāda risinājuma problēma, tad to nevajag atlikt, tāpēc mana kabineta durvis vienmēr ir atvērtas.”

Starptautiskā sadarbība ir saistoša un sniedz jaunu pieredzi

Jūrlietas ir viena no starptautiski visplašāk regulētajām nozarēm, kur starptautiski noteiktās prasības un to ieviešana nacionālā līmenī ir obligāts priekšnosacījums, kas attiecas uz kuģi, kuģa personālu, kravu, navigāciju, jūrniecības izglītību, kā arī cilvēku drošību uz jūras un drošību ostās. Kuģu karoga valstu, ostu un piekrastes valstu uzdevums ir nodrošināt drošu kuģu satiksmi un jūras vides aizsardzību no piesārņojuma. Latvija ir jūras valsts ar aptuveni 500 km garu jūras robežu, desmit ostām, gar tās piekrasti notiek intensīva kuģu satiksme, tāpēc uz to attiecas Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) ietvaros pieņemtās konvencijas.

Satiksmes ministrijas Jūrlietu departaments sadarbojas ar VAS „Latvijas Jūras administrācija”, kurai saskaņā ar Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likuma 6. pantu ir noleikta kompetence valsts pārvaldes uzdevumu veikšanai.

Par kuģošanas drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanas pasākumu nodrošināšanu ES līmenī atbildīgā institūcija ir Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), kas dalībvalstīm un Eiropas Komisijai sniedz vajadzīgo tehnisko un

zinātnisko palīdzību, konsultē ES normatīvo aktu par kuģošanas drošību, jūras drošību un kuģu izraisītā piesārņojuma novēršanu ieviešanā, ka arī uzrauga normatīvo aktu ieviešanu dalībvalstīs un novērtē veikto pasākumu efektivitāti.

JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krasīņš: „Vai Latvija tā pa īstam ir jūras valsts, par ko tik daudz un reizēm ar tādu patosu tiek runāts? Es uz šo jautājumu skatos nedaudz no citas puses. Tas, cik Latvija būs stipra jūras valsts, ir atkarīgs tikai no mums pašiem un no tā, kā mēs piedalāmies starptautisko organizāciju darbā. Ja šajos saietos, kuros darbs pēc būtības ir apnicīgi nogurdinošs, mēs tikai formāli novelkam laiku, tad tam nav un nebūs nekādas jēgas. Nedrīkstam aizmirst, ka esam ES dalībvalsts un mums jāstrādā ne tikai saskaņā ar IMO, bet arī ar ES interesēm, un tā ir vēl papildu slodze ekspertiem. Profesionālu ekspertu sagatavošana nav pašmērķis, lai tikai celtu mūsu iestādes prestižu, tie vajadzīgi, lai aizstāvētu Latvijas intereses kopumā. Viss ir un būs atkarīgs no mūsu profesionalitātes. Lai sagatavotu tiešām profesionālus ekspertus, ir vajadzīgs laiks: ja pretendents ir pietiekama pieredze, strādājot jūrā, un labas angļu valodas zināšanas, būs vajadzīgi vēl vismaz trīs gadi, lai piedalītos dažādās apmācības programmās un iemācītos izprast normatīvos aktus. Diemžēl nevienā iestādē pašlaik netiek sagatavoti ne eksperti, ne kuģošanas drošības inspektori. Mums pašiem tie ir jāizaudzina. Ja aktīvi līdzdarbosimies, aizstāvēsim savas intereses



EMSA pārbaudē Jūras administrācijas darbu novērtēja pozitīvi.

un pierādīsim savas vajadzības, Latvijas kā jūras valsts prestižs tikai iegūs."

Eiropas Savienībai nepieciešamas jaunas vēsmas

1991. gada 27. augustā Eiropas Kopiena atzina Latvijas Republikas neatkarību, 1999. gada decembrī Helsinkos ES Padome uzaicināja Latviju uz sarunām par iestāšanos ES, bet 2004. gada 1. maijā Latvija kļuva par Eiropas Savienības dalībvalsti. 2005. gads bija pirmais pilnais gads, kad Latvija kā pilntiesīga Eiropas Savienības dalībvalsts piedalījās Briseles procesos. Latvijas Jūras administrācijas kompetencē esošās nozares intereses Eiropā tagad ir pārstāvētas profesionāli, dažreiz pat nācies pārliecināties, ka Eiropā ne vienmēr ir tie gudrākie un profesionālākie speciālisti, reizēm tieši Latvijas pārstāvji ir spējusi ienest svaigas vēsmas. JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš ar prieku secina, ka beidzies tas lampu drudzis, kas bija pārņēmis Latvijas, tai skaitā arī jūrmniecības nozares amatpersonas, speciālistus un ierēdņus pirmajos pēciestāšanās gados. Iegūta pieredze, apzināta realitāte un izgausušas ilūzijas. Paliek ikdienas darbs, kas, ja tā var teikt, iegājis normālās sliedēs. Eiropā iezīmējušās lielas stratēģiskas problēmas, tai skaitā arī jūrmniecībā, un vēl arvien ir grūti prognozēt, kādu virzību šo jautājumu risināšana iegūs. Tomēr viens akcents jau ir uzlikts pavisam nepārprotami – visaugstākajā līmenī Eiropā ir pacelts jūrmnieku izglītības un darba tirgus jautājums, par ko viedoklis vairākumam valstu ir vienāds, bet problēmas risinājums katrai jāmeklē pašai. Protams, situācija jūrmniecības izglītībā, piemēram, Latvijā un Nīderlandē ir atšķirīga, tāpēc nav iespējams problēmu šajās valstīs risināt ar vieniem un tiem pašiem paņēmieniem. Bet kopīgais ES viedoklis ir tāds, ka jūrmnieka profesija ir jāpopularizē, citādi ES valstis var nonākt situācijā, ka jūrmnieku pietrūks ne tikai valsts sektorā, bet arī privātajā biznesā.

Eiropā iezīmējušies tendence integrēt Parīzes memorandu, lai tas nedarbotos kā neatkarīgu valstu institūcija, bet būtu pakļauts Eiropas



Eiropas Parlaments.



IMO asambleja.

Komisijai. Tas skaidrojams ar ES vēlēšanos palielināt politisko varu, nododot lielākas pilnvaras un izlemšanas iespējas EK un samazinot katras atsevišķas ES dalībvalsts ietekmi jautājumu risināšanā. Šāda ES politika nav tikai jūrmniecības nozarē, tā skar praktiski visas tautsaimniecības nozares. J. Krastiņš, īsi raksturojot situāciju, teica: „Tāda ir politika.”

Starptautiskajā Jūrmniecības organizācijā

Latvija ir IMO dalībvalsts kopš 1993. gada, un Latviju IMO darbā pārstāv Satiksmes ministrijas Jūrmniecības departamenta un Latvijas

Jūras administrācijas darbinieki. Latvijas eksperti regulāri piedalās IMO komiteju un apakškomiteju darbā. IMO darba plāns komitejās un apakškomitejās tiek izmantots kā nozares vadības darba plāns un orientieris mērķim un attīstībai. Pirmais Latvijas pārstāvis IMO bija Gunārs Šteinerts, kurš, atgriezies no Londonas, atzina, ka IMO ir iegūta milzīga pieredze, ko citur strādājot nebūtu ieguvis.

Latvija bija, ir un būs jūrmniecības lielvalsts, tāpēc ar milzīgu atbildību jāizturas pret visiem tiem standartiem, ko kuģošanas drošības jomā un jūrmniecībā kopumā uzliek IMO prasības un nosaka Eiropas regulējums. Latvijas Jūras administrācijas



JA vecākā speciāliste vides aizsardzības jautājumos Ģertrūde Aniņa un SM Jūrniecības departamenta direktore Laima Rituma IMO Jūras vides aizsardzības komitejas sesijā.



JA Juridiskā departamenta direktora v.i. Vija Putāne IMO Juridiskās komitejas sesijā.

Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks atgādina: „Drošība ir pats svarīgākais jautājums kuģošanas nozarē, tāpēc mums jābūt lietas kursā, kas likumdošanas jomā notiek pasaulē. Nereti veidojas situācija, ka Eiropas noteiktais regulējums stingro prasību ziņā apsteidz IMO izvirzītās prasības, tā noliekot Eiropas Savienības dalībvalstis starp diviem dzirnakmeņiem. IMO ir augstākais likumdevējs jūrlietās pasaulē, bet ES dalībvalstīm jāpakļaujas Eiropā pieņemtajiem standartiem. Latvija prasību izpildē ir pirmrindniece, jo cenšas visu ievērot un ieviest, nereti par to saņemot pārmetumus. Piemēram, no ostu pārvaldēm, kuras uzskata, ka Latvija, ieviešot jaunus standartus vai prasības, apsteidz laiku un skrien vilcienam pa priekšu. Bet prasības tāpat būs jāpilda un standarti jāievieš, tāpēc nav peļami, ja esam pussolīti priekšā pārējiem.”

Piemēram, 2010. gada oktobrī Latvija brīvprātīgi veica IMO dalībvalsts auditu, kura mērķis bija noteikt, cik efektīvi Latvija kā IMO dalībvalsts ir ieviesusi un turpina piemērot IMO konvencijas, kurām tā pievienojusies. IMO auditā JA darbs izpelnījās augstu novērtējumu, un tas deva arī papildu ieguvumu – atvieglojumus Latvijas karoga kuģiem.

Eiropas Jūras drošības aģentūra

Lielu, tai skaitā bīstamu kravu un liela pasažieru skaita pārvadāšana pa jūru būtībā ir diezgan bīstama, pat ja tam tiek izmantoti moderni kuģi un tehnoloģijas. Vēl pavisam nesenā pagātnē simtiem ES pilsoņu ir gājuši bojā pasažieru kuģu katastrofās („Costa Concordia”, „Estonia”, „Herald of Free Enterprise”, „Express Samina” u.c.), bet tūkstošiem citu cilvēku pēc avārijām vajadzēja tikt galā ar

psiholoģiskām problēmām un turpināt dzīvot.

Arī ievērojams skaits jūrnieru ir gājuši bojā vai ievainoti daudzos citos negadījumos. No kuģiem, kuru skaits un izmēri nemitīgi pieaug, nejauši vai tīši noplūstot naftai, kā tas bija, piemēram, „Prestige” gadījumā, vairākus gadu desmitus no piesārņojuma ir cietuši piekrastes valstu ļaudis. Turklāt katru gadu notiek simtiem mazāku kuģu negadījumu un tūkstošiem incidentu, tāpēc faktiskās un potenciālās visu šo problēmu radītās sekas ir postošas un izmaksas milzīgas.

Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) galvenais uzdevums ir sniegt atbalstu valsts iestādēm un galvenais mērķis ir uzlabot kuģošanas drošību ES ūdeņos. Lai to sasniegtu, EMSA par svarīgu uzskata dažādu ieinteresēto pušu sadarbību, jo īpaši sadarbību ar Eiropas institūcijām, dalībvalstu iestādēm, starptautiskajām organizācijām un jūrniecības nozari.

Arī Latvija ir saņēmusi reālu atbalstu. Piemēram, EMSA bija izstrādājusi apmācības projektu jaunajām Parīzes memoranda dalībvalstīm: Latvijai, Lietuvai, Igaunijai, Maltai un Kiprai. Rīgā ieradās EMSA pārstāvji, kuri kopā ar ekspertiem no Spānijas un Polijas koordinēja mācības. Eksperti devās līdzi Latvijas Jūras administrācijas ostas valsts kontroles inspektoriem uz kuģiem, vēroja, vērtēja un sīki analizēja viņu darbu. Varētu teikt, ka tā bija lieliska pieredzes apmaiņa ar ārzemju kolēģiem. Bet vēl pirms šīm mācībām, to sagatavošanas gaitā JA nosūtīja organizatoriem visus jautājumus, kas inspektoriem bija neskaidri ikdienas darbā. Eksperti bija sagatavojuši īpašas prezentācijas, lai dalītos pieredzē un atbildētu uz neskaidrajiem jautājumiem.

Latvija – Parīzes memoranda dalībvalsts

Kopš 2007. gada 1. jūlija Latvija ir Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli (PM) dalībvalsts. Memoranda mērķis ir izskaust starptautiskām prasībām neatbilstošu kuģu kustību, tādējādi paaugstinot kuģošanas drošību un samazinot piesārņojuma risku. Šā

mērķa sasniegšanai tiek veiktas regulāras PM dalībvalstu ostās ienākošo ārvalstu kuģu inspekcijas, ko realizē ostas valsts kontrole.

Pievienošanās PM pavēra daudz plašākas iespējas ārvalstu kuģu drošības kontrolei Latvijas ostās. „Kopš esam Parīzes memoranda dalībvalsts, mūsu inspekcijas veiktajām pārbaudēm ir pavisam cits svars: par mūsu konstatētajiem trūkumiem tūlīt tiek informēti arī pārējo valstu atbildīgie kontroles dienesti. Parīzes memoranda pilntiesīgas dalībvalsts statuss uzliek mums papildu atbildību. Jāatzīst, ka pēc iestāšanās Parīzes memorandā tīri emocionālā ziņā strādāt kļuvis vieglāk – mainījusies kuģu apkalpju attieksme, tās kļuvušas daudz atsaucīgākas un pretimnākošākas. Kad mūsu pārbaudes oficiāli netika atzītas Parīzes memoranda valstu ostās, jūrnieki mūsu darbu nereti uztvēra kā lieku laika tērēšanu, jo bija iespējams, ka nākamajā ostā pārbaude tiks veikta vēlreiz. Bet jāteic, ka mūsu reģionā ļoti reti ienāk patiešām „krimināli” kuģi,” uzsver Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs.

Bijušais JA valdes priekšsēdētājs A. Zeltiņš: „Esam pārliecinājušies, ka arī tāda neliela valsts kā Latvija var aizstāvēt savu pozīciju, rīkojoties pēc principa – ja met ārā pa durvīm, kāp atpakaļ pa logu! Piemēram, mums izdevās panākt Parīzes memoranda *baltā, pelēkā un melnā* saraksta sagatavošanas metodikas pārskatīšanu.”

2012. gada 1. jūlijā Latvija no PM *pelēkā saraksta* iekļuva *baltaajā sarakstā*. Latvijas atrašanās *baltaajā sarakstā* ir ne tikai valsts, bet arī kuģu īpašnieku interesēs, jo tas ir viens no kritērijiem, lai zem Latvijas karoga esošs kuģis atbilstu zema riska standartam.

Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija

Pirms HD 2005. gadā kļuva par pilntiesīgu Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) biedru, dienests jau bija paveicis vērā ņemamu darbu – Latvijas valsts jūras ūdeņi kopš 1997. gada bija pilnībā „pārklāti” ar jūras kartēm.



EMSA auditori 2006. gadā Latvijas Jūras administrācijā. No kreisās: Holgers Mejers, Andžejs Batickis un Dimitrios Karabinis.



Uz kuģa „Volgo-Balt 201” Liepājas ostā. No kreisās: Andžejs Batickis, JA kuģu kontroles inspektors Jānis Šuba un Dimitrios Karabinis.





IHO direktors Mustafa İptes augstu novērtēja Latviju kā profesionālu jūrniecības un hidrogrāfijas valsti.



Ģ. Anja HELCOM sanāksmē.



Latvijas hidrogrāfi bija vieni no pirmajiem, kas sāka jūras kartes sagatavot elektroniski un tikai pēc tam „uzlikt” uz papīra, ieviešot jaunākās programmas, kuru izstrādāšanā arī paši piedalījās. HD kļuva par elektronisko jūras navigācijas karšu izplatītājas kompānijas „Primar Stavanger” (PS) dalībnieku, bet Jānis Krastiņš no 2006. līdz 2008. gadam rotācijas kārtībā vadīja PS padomi.

Divdesmit gadu laikā Latvijas hidrogrāfi ir apliecinājuši savu profesionālītāti un spēju sekmīgi risināt nopietnus jautājumus gan pašu mājās, gan starptautiskā līmenī, bet deviņdesmito gadu sākumā šajā nozarē paverās pilnīgi cita aina.

2010. gada decembra beigās, kļūstot par JA valdes priekšsēdētāju, nu jau bijušais Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš atzina: „Hidrogrāfija ir diezgan plaša sfēra, kur vēl daudz darāmā. Ja izvērtē paveikto, var teikt, ka esmu gana daudz darba ieguldījis gan šeit pat Latvijā, gan arī starptautiskajās hidrogrāfijas organizācijās, tāpēc, no vienas puses, kļūst gandrīz vai žēl, ka tagad tas it kā jāatstāj. Pēdējā laikā Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā vadīju apakškomiteju, kuras uzmanības lokā bija jautājumi par hidrogrāfijas kapacitātes paaugstināšanu pasaulē.”

2012. gada aprīļa beigās notika IHO konference, kuras vadītājs bija Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs, joprojām profesionāls hidrogrāfs Jānis Krastiņš. IHO aprindās šāds piedāvājums tiek uzskatīts par ekskluzīvu, jo kopš 1921. gada, kad notika organizācijas pirmā sēde, šī bija astoņpadsmitā kārtējā konference, vēl bijušas četras ārkārtas konferences, un tas nozīmē, ka Jānis Krastiņš IHO vēsturē bija divdesmit otrais konferences vadītājs.

J. Krastiņš: „Hidrogrāfijas dienestā vienmēr ir bijis uzstādījums aktīvi strādāt. Tomēr jāatzīst, ka ļoti liela nozīme ir personībām, tāpēc mēs darīsim visu, lai vienmēr paaugstinātu Jūras administrācijas speciālistu kompetenci.”

Hidrogrāfijas jomā īpaši atbildīgs bija 2014. gads: Latvijā notika

kuģošanas drošības informācijas nacionālo koordinātoru sanāksme un Baltijas jūras valstu hidrogrāfijas dienestu konference.

HELCOM

HELCOM vīzija ir veselīga Baltijas jūras vide ar plašu bioloģisko daudzveidību, kas harmoniski funkcionējot nodrošina ilgtspējīgu ekonomisko un sociālo darbību. Baltijas jūras rīcības plānā definētais stratēģiskais mērķis ir līdz 2021. gadam panākt labu jūras vides stāvokli.

Jūrlietu jomā Latvija atbalstīja 2001. gada Kopenhāģenas deklarācijas darbības jomas paplašināšanu, lai ar elektroniskajām kartēm nosegtu visus kuģu ceļus Baltijas jūrā. Latvija atbalstīja kopīgi izstrādāto priekšlikumu iesniegšanu IMO par piesārņojuma novēršanu no kuģiem, kā vēlamu nosakot 2015. gadu, kā arī grozījumus MARPOL 73/78 VI pielikumā par Baltijas jūras reģiona noteikšanu par slāpekļa emisiju kontroles rajonu. Ministru sanāsmē apstiprināja arī divas jaunas HELCOM rekomendācijas: par savstarpējo patvēruma vietu plānu avārijas situācijā nonākušiem kuģiem un par reaģēšanas pasākumiem ar naftas produktiem piesārņotās savvaļas dzīvās dabas attīrīšanai. Darba grupā strādā pārstāvji no Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijas, Satiksmes ministrijas, Zemkopības ministrijas, Valsts vides dienesta, Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas centra, Latvijas Jūras administrācijas, Latvijas Hidroekoloģijas institūta, Ventspils brīvostas pārvaldes. Konvencijas par kuģu kaitīgo pretapaugšanas sistēmu kontroli izpildi uzrauga Latvijas Jūras administrācija, veicot pārbaudes uz kuģiem gan ostas valsts kontroles, gan karogvalsts kontroles ietvaros.

Baltijas valstu jūras administrāciju ikgadējās tikšanās

Baltijas valstu jūras administrāciju speciālistu tikšanās tiek rīkotas jau kopš 1997. gada, un to galvenais mērķis ir dalīties pieredzē, informēt par gada laikā paveikto, pārrunāt kopīgās problēmas un meklēt



Baltijas valstu JA tikšanās.

to risinājumus, kā arī saskaņot viendokļus aktuālos starptautiska mēroga jūrniecības nozares jautājumos. Sanāksmes gaitā administrāciju vadītāji informē kolēģus par nozares aktualitātēm savā uzņēmumā un valstī. Savukārt atsevišķi konkrēti jautājumi tiek izskatīti darba grupās.

Radikāli atšķirīga Baltijas valstīs ir struktūra kuģu un ostu aizsardzības nodrošināšanai, ko nosaka ISPS prasības. Latvijā JA Kuģu un ostu aizsardzības inspekcija atbild

gan par drošību uz kuģiem, gan ostās, Igaunijā funkcijas ir sadalītas divām struktūrām, bet Lietuvā Jūras administrācija atbild tikai par drošību uz kuģiem, ostu drošība ir Klaipēdas ostas pārvaldes kompetencē.

Mūsu kolēģi ir atzinuši, ka sistēma, kas darbojas Latvijā, kur ar kuģu un ostu drošību saistītos jautājumus risina kompleksi, sadarbojoties JA, Jūras spēkiem un citām atbildīgajām institūcijām, ir optimāla, un viņi arī strādā pie līdzīgas sistēmas



1997. gada 19. jūnijā tiek iedibināta tradīcija rīkot regulāras tikšanās Baltijas valstu jūras administrāciju vadītājiem. Pie JA Trijādības ielā 5 (pirmajā rindā) Lietuvas JA vadītājs Jozs Darulis, Latvijas JA direktors Bruno Zeiliņš un Igaunijas Jūras lietu padomes vadītājs Kalle Pedaks.



1997. gada 19. jūnijā Igaunijas Jūras lietu padomes vadītājs Kalle Pedaks, JA direktors Bruno Zeiliņš un Lietuvas JA direktors Jozs Darulis noslēdza līgumu par Baltijas valstu sadarbību jūrniecībā.



1999. gadā notiek Baltijas valstu JA kārtējā tikšanās. Sarunas lieliski raisās arī nedaudz neformālā gaisotnē braucienā ar kuģīti.

ieviešanas. Stratēģija ISPS kodeksa jomā ir līdzīga, jo visām trim valstīm kuģu skaits ir salīdzinoši neliels, un tas ļauj jūras administrācijām pašām veikt savu kuģu uzraudzību, nedelegējot to citām organizācijām.

„Starp mūsu valstīm nav pretrunu, ir vienota svarīgāko jautājumu izpratne. Taču radikāli atšķiras jūrnieku apmācības, sertificēšanas, darbā iekārtošanas un darba apstākļu uzraudzības struktūra. Pie mums Latvijā ar to visu nodarbojas viena institūcija – Jūrnieku reģistrs, bet Lietuvas un Igaunijas jūras administrācijās šīs funkcijas ir deleģētas dažādiem dienestiem. Ir atšķirības arī jūrnieku sertificēšanas kārtībā, taču tas līdz šim nav radījis problēmas, jo atšķirības pieļaujamas tikai tajā līmenī, kādu paredz starptautiskie dokumenti,” atzīst Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns.

Lai gan Baltijas valstīs ir atšķirīga jūras administrāciju pārvaldes struktūra, tās vieno kopīgi stratēģiski svarīgi jautājumi kuģošanas drošības, izglītības un vides aizsardzības jautājumos.

JA rīko starptautiska līmeņa pasākumus

■ Seminārs par jūrnieku sertificēšanas jautājumiem

2007. gada vasarā Rīgā notika Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra rīkots starptautisks seminārs par jūrnieku sertificēšanas jautājumiem. Semināra galvenais temats – cīņa pret viltotiem jūrnieku profesionālās kompetences sertifikātiem. Semināru rīkoja ES līdzfinansētā pilotprojekta „Jūrnieku sertifikātu viltojumi – drauds jūrnieku sagatavošanas sistēmai” ietvaros. JA JR bija šā pilotprojekta vadošā organizācija. Projekta realizācijas gaitā tiek apzināta viltoto sertifikātu izplatība, izvērtētas izmantojamās metodes un prakse to atklāšanai, izstrādāta instrumentu pakete cīņai pret viltojumiem, kā arī uzlabota sadarbība starp reģistriem, mācību iestādēm un nozārēm. Seminārā piedalījās speciālisti no Latvijas, Igaunijas, Lietuvas,

Polijas, Vācijas, Nīderlandes, Čehijas, Zviedrijas, Norvēģijas, Lielbritānijas, Īrijas, Portugāles un Bulgārijas, kā arī Starptautiskās Jūrnieceības organizācijas (IMO) un Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) pārstāvji. Cīņa pret viltotiem izglītības un sertifikācijas dokumentiem jūrnieceības nozarē ir īpaši svarīga, jo uz kuģa ļoti liela nozīme ir katra apkalpes locekļa kompetencei, bet apkalpes tiek komplektētas no dažādu valstu speciālistiem, kuru dokumentu autentiskumu pārbaudīt bieži vien ir ļoti sarežģīti.

■ Ierindas jūrnieku profesionālās pārkvalifikācijas seminārs

2012. gada rudenī Rīgā notika Eiropas Savienības pilotprojektam par ierindas jūrnieku profesionālo pārkvalifikāciju veltīts seminārs. Jūrnieku profesionālā pārkvalifikācija ir ļoti aktuāls jautājums lielākajā daļā Eiropas Savienības jūras valstu, jo trūkst kvalificētu jūras virsnieku un reizē ir ierindas jūrnieku *pārprodukcija*. Pilotprojekts par ierindas jūrnieku profesionālo pārkvalifikāciju ir daļa no ES „Leonardo da Vinci” programmas.

Runājot par jūrnieku profesionālo pārkvalifikāciju, semināra dalībnieki atzina, ka lielākā daļa ierindas jūrnieku nav gatavi pārtraukt darbu jūrā, lai vairākus gadus mācītos un iegūtu augstāko izglītību, kas ļautu viņiem ieņemt virsnieka amatu. Tāpēc ir ļoti svarīgi izveidot sistēmu, kas ļautu jūrniekam, nepārtraucot darbu jūrā, iegūt vismaz pirmā līmeņa augstāko izglītību. Latvijā šo problēmu sākusī risināt jaunizveidotā SIA „Novikontas Jūras koledža” un Liepājas Jūrnieceības koledža. Savukārt Latvijas Jūras akadēmijā klātienē mācās jaunieši, kuri, beidzot studijas, iegūst otrā līmeņa profesionālo izglītību.

■ Jūrnieku sertifikātu viltojumi – drauds jūrnieku sagatavošanas sistēmai

Starptautiskā Jūrnieceības organizācija (IMO) un Eiropas Komisija regulāri vēršas pie valstu jūras administrācijām ar aicinājumiem aktivizēt cīņu ar viltojumiem, izstrādājot procedūras viltojumu apkarošanai.



IMO konference Rīgā 2003. gada septembrī.



Baltijas valstu JA tikšanās 2013. gadā.

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

Nemot vērā kaitējumu, kādu viltoņi var radīt kuģošanas drošībai, šis jautājums pastāvīgi ir IMO un EMSA redzeslokā. Projekta ietvaros 2007. gada vasarā Latvijas

Jūras administrācija Rīgā organizēja starptautisku semināru, kurā piedalījās 40 ekspertu no 14 Eiropas Savienības valstīm un IMO STW apakškomitejas vadītājs A. Mahapatra. Tika prezentēta dažādu valstu pieredze viltojumu apkarošanā, izstrādātas kopējas nostādnes cīņā ar viltojumiem, kā arī izteikti piedāvājumi papildināt darbu ar tiešu kontaktu nodibināšanu starp atbildīgajām personām visās ES valstīs.

Dalība NATO mācībās

Baltijas jūrā norisinājās NATO starptautiskās meklēšanas un glābšanas mācības „Bold Mercy”, tajās piedalījās arī Jūras administrācijas Kuģu un ostu aizsardzības inspekcija.■

Jaunais ir labi aizmirsts vecais

Deviņdesmito gadu sākumā lielā cieņā bija Latvijas ostu, jūrniecības organizāciju un uzņēmumu kopīga došanās dažādos biznesa braucienos un piedalīšanās izstādēs. Tā sakot, tika pildīta misija: nests Latvijas vārds pasaulē, sniegta informācija par Latvijas ostu, kuģošanas un tranzīta iespējam, kā arī meklēti sadarbības partneri un investori. Latvijas delegācija aptuveni piecdesmit cilvēku sastāvā ceļoja pa Eiropas ostām un ar kopīgiem stendiem piedalījās starptautiskās izstādēs. Arī Latvijas Jūras administrācija allaž atbalstīja un piedalījās šajos pasākumos. Tad nāca administrācijas 2000. gada reorganizācija, un jaunais direktors Ansis Zeltiņš tam visam neredzēja lielu jēgu, un JA pagāja no tā visa malā.

Bet 2013. gadā, kad Ķīpsalas izstāžu centrā notika tradicionālā izstāde „Skola 2013”, tajā pirmo reizi piedalījās arī Latvijas Jūras administrācija, izveidojot kopīgu standu ar Latvijas Jūras akadēmiju, kurā tika reklamēta gan iespēja mācīties Jūras akadēmijā, gan arī piedalīties jūrniecības konkursā vidusskolēniem „Enkurs”. Mēnesi vēlāk JA – arī pirmo reizi – piedalījās starptautiskajā izstādē „Atpūta un sports

2013”. JA stendā varēja iepazīties ar informāciju par atpūtas kuģu un jahtu reģistrāciju un tehniskajām pārbaudēm, kā arī ar JA izdotajām jūras kartēm un citām kuģu vadītājiem aktuālām publikācijām.

Un tad nāca divas saulainas septembra dienas Donso salā Zviedrijā, kur notika „Donso kuģniecības izstāde 2013” („DSM 2013”), kurā piedalījās vairāk nekā 200 dalībnieku no visas pasaules, tai skaitā arī JA.

Ansis Zeltiņš: „Tas, ka līdz šim nesam piedalījušies līdzīgos pasākumos, jāatzīst par mūsu kļūdu. Iespējams, ka vainīgs ir latviešiem raksturīgais pieticības komplekss – ko tad mēs! Tikai ar laiku nāk sapratne, ka mums tomēr ir ko piedāvāt un daudzas lietas mēs varam izdarīt labāk nekā citi. Protams, lai mūsu pakalpojums kļūtu arvien pievilcīgāks, daudz kas ir jāpilnveido un trūkumi jānovērš, bet kopumā



Izstādē „Skola 2014”, kas no 28. februāra līdz 2. martam notika Ķīpsalas starptautiskajā izstāžu centrā, pirmo reizi Latvijas jūrniecības mācību iestādes tika prezentētas kopīgā jūrniecības izglītības stendā. Šis projekts tapa pēc Latvijas Jūras administrācijas iniciatīvas.



2013. gadā Zviedrijā jau trešo reizi notika „Donso kuģniecības izstāde”, kurā piedalījās vairāk nekā 200 dalībnieku no visas pasaules, tai skaitā arī JA.



mēs esam pietiekami konkurētspējīgi. Mēs varam! – tas ir viens no mūsu šodienas uzstādījumiem.

Varbūt tikai tagad tā pa īstam esam sapratuši arī to, ka, lai cik labs un konkurētspējīgs tu esi, neviens pie tevis klāt nenāks un tevi nemeklēs, pašiem vien par visām labajām lietām jāstāsta. Dalība izstādēs un cita veida popularizēšana, protams, maksā, bet tikai tā tu vari sevi parādīt. Tas, ka esam piedalījušies šajā izstādē, vēl nenozīmē, ka jau rīt zviedri stāvēs rindā pie mūsu Kuģu reģistra, bet interese bija, un tas jau arī ir ļoti daudz.

Par sevi varu teikt, ka tad, kad vēl biju Jūras administrācijas direktors, esmu pieļāvis kļūdu, nenovērtējot izstāžu nozīmīgumu. Bet laikam jau ir lietas, kas nevar notikt agrāk, nekā ir nobriedusi situācija, nevar apsteigt laiku un savas iespējas. Ir jābūt loģiskai evolūcijai. Piemēram, uz Kuģu reģistru mēs savulaik skatījāmies kā uz tādu monolītu kompleksu ar atsevišķu struktūru. Īstenībā jau

kuģu īpašnieks neiedziļinās mūsu iekšējās struktūrās, bet skatās uz Latvijas karogu kopumā, kur arī Jūrnieku reģistrs ar visiem jūrniekiem ir Latvijas karoga neatņemama sastāvdaļa. Tagad informāciju

par mūsu pakalpojumiem veidojam un pasniedzam tā, lai tā būtu maksimāli viegli uztverama. Bet pirms desmit gadiem domājām savādāk. Laiks vienmēr ievieš savas korekcijas.”

A. Zeltiņš atzīst, ka piedalīšanās starptautiskās izstādēs gan Latvijā, gan ārpus Latvijas nedrīkst novērtēt pārāk zemu.



Konkurss „Enkurs” parāda labus rezultātus

2006. gadā, domājot par jūrnieku profesijas nākotni Latvijā un atsaucoties uz IMO aicinājumu popularizēt šo profesiju, pēc Latvijas Jūras administrācijas iniciatīvas un ar jūrniecības nozares organizāciju līdzdalību aizsākās jūrniecības konkurss vidusskolēniem „Enkurs”, kura galvenais mērķis ir ieinteresēt jauniešus par iespēju apgūt jūras virsnieka profesiju, kā arī piesaistīt sabiedrības uzmanību tam, ka kvalificētu jūras virsnieku trūkst ne tikai Latvijā, bet visā pasaulē, un ka tā ir perspektīva un augsti atalgotā profesija. Pat ekonomisko krīžu gados, kas ik pa laikam mēdz atkārtoties, jūras virsniekiem nav jāraizējas par bezdarbu, jo saskaņā ar Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) datiem pasaulē ir vismaz 40 000 brīvu jūras virsnieku darba vietu, turklāt joprojām tiek būvēti jauni, arvien lielāki un modernāki kuģi.



Jau trīs gadus „Enkura” stipendija tiek piešķirta tiem LJA un LJK 1. kursa studentiem, kuri vidusskolas laikā piedalījās konkursā „Enkurs”.

Konkursa atlases kārtas tiek rīkotas reālos apstākļos – jūrnieku treniņu centros, ostās un uz kuģiem, kur skolēni mērojas spēkiem dažādās disciplīnās: piedalās imitētās glābšanas operācijās, demonstrē, kā prot nodzēst ugunsgrēku un sniegt pirmo palīdzību cietušajiem, sacenšas kuģu un laivu vadīšanas mācā un veic citus atraktīvus uzdevumus. Tradicionāli pirmo triju vietu ieguvēji katru gadu balvā saņem ceļojumu ar kādu no Latvijas karoga kuģiem, ko nodrošina AS „Tallink Latvija”.

2014. gadā jau trešo gadu 1. kursa studentiem tika piešķirta „Enkura” stipendija, uz kuru var pretendēt



Pateicoties kapteinim Aleksandram Nadežnikovam, „Enkura” ir savs karogs, kas tiek pacelts sacensību norises vietās. No kreisās: S. Kočāne, J. Krastiņš, A. Nadežnikovs un A. Zeltiņš



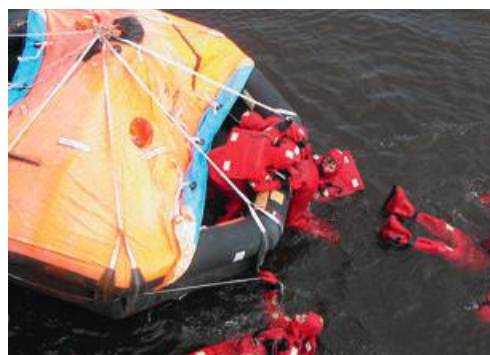
ikviens Latvijas Jūras akadēmijas vai Liepājas Jūrniecības koledžas 1. kursa students, kas vidusskolas laikā piedalījies konkursā „Enkurs”. Stipendiju nodrošina Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA), par tās piešķiršanu lemj speciāli izveidota stipendiju komisija, kuras sastāvā ir LTFJA valdes priekšsēdētājs Igors Pavlovs, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš un Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.

„Enkura” atbalstītāji ir Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, Rīgas brīvostas pārvalde, Ventspils brīvostas pārvalde, Liepājas SEZ osta, Latvijas Jūras akadēmija, Latvijas Kuģu apkalpju kompleksēšanas kompāniju asociācija, AS „Latvijas kuģniecība”, Latvijas Kuģu īpašnieku asociācija, SIA

„Novikontas”, SIA „LAPA”, „Anglo Eastern Limited”, SIA „BSM Crew service”, „Norbulk Shipping UK”, SIA „CSM Baltija”, AS „Tallink Latvija”, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, Latvijas Sarkanais Krusts, Jūras spēki, Krasta apsardzes dienests.

2014./2015. mācību gadā Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledžā iestājās 25 jaunieši no skolām, kas piedalījās konkursā „Enkurs 2013”, bet pirmie *enkurieši* jau ir beiguši studijas un strādā par stūrmaņiem un kuģu mehāniķiem dažādu valstu kuģniecības kompānijās. Tas ir viens no labākajiem projektiem, kas devis taustāmus rezultātus.

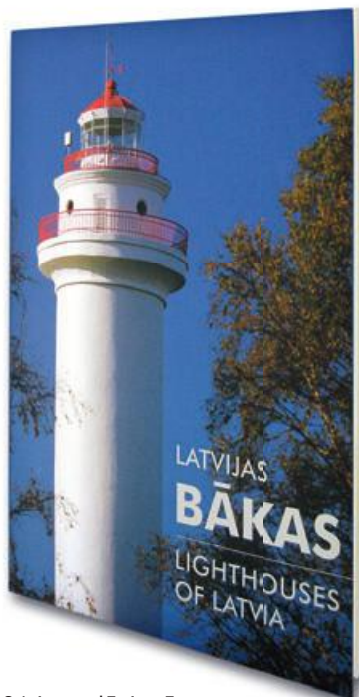
JA sabiedrisko attiecību speciāliste Sarma Kočāne ir cilvēks, kurš stāvēja pie „Enkura” šūpuļa un tieši šo konkursu uzskata par vienu no svarīgākajiem JA veikumiem sabiedrisko attiecību jomā. ■



Konkursa uzvarētāji balvā saņem braucienu ar „Tallink” prāmi uz Stokholmu.

Sarma Kočāne.

JA izdod grāmatu „Latvijas bākas”



2014. gadā iznāca grāmata „Latvijas bākas”, kas ir Latvijas Jūras administrācijas un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas kopdarbs.

„Latvijas bākas” ir izdevums ar māksliniecisku, informatīvu un arī vēsturisku vērtību. Grāmatas fotogrāfiju autors ir Latvijā pazīstamais fotomākslinieks un dokumentālists Ainars Meiers.

„Latvijas Republikas Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrastē vienotā sistēmā darbojas 19 bākas, no kurām 11 ir vēsturiskas. Tieši tās arī vienmēr ir izraisījušas vislielāko interesi – gan ar savu izskatu, gan vēsturi, gan stāstiem un teiksmām, kas piešķir bāku izmantošanas tehniskajai vienkāršībai romantikas un piedzīvojumu dvesmu. Vienīgā bāka, kas vairs nepilda savas tiešās funkcijas, ir Slīteres bāka. Praktisku apsvērumu dēļ tā kļuvusi par muzeju un turpina informēt, tiesa, ne vairs kuģotājus, bet sauszemes ceļotājus. Pārējās bākas pastāvīgi tiek uzturētas un modernizētas, lai kalpotu navigācijai,” uzsver Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš.

Izdevumā iekļauti krāšņi visu Latvijas bāku fotoattēli – gan vēsturiskie, gan speciāli jaunajai grāmatai



Grāmata „Latvijas bākas” tika pasniegta Rīgas Centrālās bibliotēkas Šampētera filiālbibliotēkas vadītājai Regīnai Vēberstei.

tapušie, arī aerofoto uzņēmumi, tāpat apraksti par katru bāku, arī informācija par bāku publisko pieejamību. Grāmatu var iegādāties Latvijas Jūras administrācijas interneta veikalā www.lja.lv/mapshop.



Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas speciāliste Baiba Mūrniece, J. Krastiņš un S. Kočāne grāmatas atvēršanas svētkos Ainažu jūrskolas muzeja dārzā.

„Jūrnieks” jūrniecības nozares notikumu viļņos

„„Jūrnieka” vadība zin it labi, ka pie mums diemžēl ne noteicējas aprindas, ne tautas masas nepiegiež jūrniecībai to vērtību, kāda tai pienākas valsts un tautas saimniecības laukā. Tā pēdējos gados bijusi pelnrušķītes lomā. Pret šo vienaldzību un nevērību grib cīnīties „Jūrnieks”, kas sprauž sev par mērķi lauzt vēl valdošos aizspriedumus par kuģniecības nozīmi un svaru mūsu piekrastē,” – tā pirms 85 gadiem, 1929. gada sākumā, vēstīja žurnāla „Jūrnieks” pirmā numura ievadraksts „Darbu sākot”.

Patiesībā žurnāls „Jūrnieks” bija nedēļas jūrnieku orgāna – avīzes „Jūrnieks”, kas iznāca pirms Pirmā pasaules kara, pēctecis. Abu minēto „Jūrnieku” darbību pārtrauca Pirmais un Otrais pasaules karš, otrs nesot līdzī arī valsts neatkarības zaudēšanu. Pēdējais „Jūrnieka” numurs iznāca 1940. gada jūnijā.

2007. gadā Latvijas Jūras administrācija nolēma dot jūrnieku ikmēneša žurnālam vēl trešo iespēju, jo trīs lietas, kā visiem zināms, ir labas lietas. Par žurnāla redaktori kļuva un līdz 2013. gadam to vadīja Sarma Kočāne. Pirmā atjaunotā žurnāla ievadā viņa rakstīja: „Lai gan aizritējuši 78 gadi, tā vien šķiet, ka jūrniecības situācija, uzsākot trešā „Jūrnieka” ceļu pie lasītājiem, ir stipri vien līdzīga. Problēmu nedz tad, nedz tagad jūrniekiem netrūka, un tolaik „Jūrnieks” bija atradis tām vismaz vienu izskaidrojumu: „Jūrniekiem nav līdz šim izdevies dabūt sevīm pārstāvi – deputātu Saeimā.” Nu gluži šodienas situācija! 1929. gada „Jūrnieks” aicināja pašus jūras braucējus un „viņu vadītājas aprindas” atbalstīt savu jauno izdevumu gan morāli, gan materiāli. Papētot turpmāko gadu izdevumus, var secināt, ka šis aicinājums atradis dzirdīgas ausis. Žurnāla lappusēs laiku pa laikam tiek izteikta atzinība un pateicība tiem jūrniekiem, kuri izrādījuši sevišķu interesi, tiek atzīmēti aktīvākie abonētāji. Piemēram, trīsdesmito gadu vidū „Jūrnieks” piemin kādu Latvijas kuģa apkalpi, kuras katrs loceklis abonējis pa „Jūrniekam” – virsnieki uz gadu, ierindas jūrnieki uz pusgadu.

Laikā no 1929. līdz 1940. gadam „Jūrnieks” sevi dēvēja par „kuģniecības, zvejniecības un literatūras mēnešrakstu”. Temati, par kuriem rakstā šodienas „Jūrnieks”, ir radniecīgi – jaunami Latvijas Kuģu reģistrā, Jūrnieku reģistra darbība, avāriju izmeklēšana un ieteikumi līdzīgu negadījumu novēršanai, kuģu drošības pārbaudes (karoga valsts kontrole un ostas valsts kontrole), likumdošanas izmaiņas, jūrniecības izglītība un jauniešu piesaistīšana jūrnieka amatam, ārvalstu pieredze un sadarbība.

2013. gadā par žurnāla „Jūrnieks” redaktori kļuva Anita Freiberga, un žurnāls piedzīvoja pārveidi – sāka iznākt citā formātā, apjomā un pievēršanās vispusīgākai jūrniecības jautājumu aplūkošanai. Jūrniecības laudim žurnāla atjaunotais variants nepalika nepamanīts: 2013. gada svarīgāko notikumu TOP 10 sarakstā savu vietu ieņēma arī „Jūrnieks”, kas jo projām gaida jūsu aktīvu līdzdalību: ierosinājumus, priekšlikumus, jautājumus, pārdomas un pat vismaz daļēji ticamus jūrnieku stāstus!



JA tradīcija – aktīvi iesaistīties jūrniecības sabiedriskajās aktivitātēs

Pēdējo desmit gadu laikā Latvijas Jūras administrācija piedzīvojusi būtiskas pārmaiņas. Vispirms jau mainījušies paši cilvēki, viņi ir daudz mācījušies un spēj uz risināmajiem jautājumiem un atsevišķām problēmām paskatīties globāli, pārkāpjot šaurās resora robežas.

Bijušais JA valdes priekšsēdētājs Ansis Zeltiņš: „Ilgu laiku viens no svarīgākajiem argumentiem bija maģiskais vārds „tradīcijas”.



J. Krastiņš, A. Ozols un A. Brokovskis.

Tā darīja, tāpēc arī mums tā jādara! Mūsdienās viss tik ātri mainās, ka mums ir jāprot izsekot visam jaunajam, citādi iestrēgsim vakardienā, izkritīsim no aprites un kļūsim konkurēt nespējīgi. Es, protams, nedomāju, ka jāpazaudē tās tradīcijas, kas mūs saista ar vēsturi un ir kopjamas.”

Jānis Krastiņš, 2010. gada nogalē stājoties JA valdes priekšsēdētāja amatā, teica: „Es sevi nevaru un arī negribu norobežot no jūrniecības sabiedriskās dzīves, un tas arī nebūtu pareizi. Kad sāku strādāt Jūras administrācijā, iesaistījos arī sabiedriskajā dzīvē, piemēram, piedalījos Latvijas Jūrniecības savienības kopsapulcēs, bet tad no

tā visa pagāju nost. Man tajā laikā nebija aicinājuma izrādīt savu iniciatīvu, vēl jo vairāk tāpēc, ka, manuprāt, šis pasākums bija kļuvis par cienījama vecuma jūrnieku saietu, kur visi ar nepacietību gaidīja oficiālās daļas beigas, lai jau neoficiālā gaisotnē satiktos ar vecajiem darba un ciņas biedriem. Man tas likās neinteresanti un nevajadzīgi. Atzīstu, arī pats biju vainīgs, ka man šīs sabiedriskās lietas neļikās pietiekami interesantas. Iespējams, ka jaunajiem tiešām jāizrāda lielāka iniciatīva, un laikam jau labi, ka ir tādi cilvēki, kuriem sabiedriskās aktivitātes ir organiziski nepieciešamas. Viennozīmīgi, ka jūrniecības sabiedrībai ir nepieciešami kopīgi un vienojoši pasākumi. Ne jau tāpēc vien, ka mums maksā algu, mēs šajā nozarē strādājam, bet arī tāpēc, ka esam šīs nozares patrioti.”

Hidrogrāfijas diena – kopā ar audzūbērniem

2005. gada nogalē Starptautiskā Hidrogrāfijas organizācija pieņēma lēmumu par oficiālu Hidrogrāfijas dienas noteikšanu, pēc tam to apstiprināja ANO, un 2006. gada 21. jūnijā pirmo reizi pasaules hidrogrāfi svinēja savus svētkus. Tad arī JA Hidrogrāfijas dienests pirmo reizi ciemos uz sava kuģa „Kristiāns Dāls” ielūdza bērnus no audžuģimenēm, un gadu gaitā tas jau kļuvis par tradīciju. Tieši tāpat par tradīciju ir kļuvis atbalsts audžuģimenēm arī citos svētkos, piemēram, Ziemassvētkos un Jaunajā gadā.

Latvijas Audžuģimeņu biedrības vadītāja Ilze Golvēre: „Latvijas Jūras



JA ik gadus piedalās jūrnieku saietā Ainažos, kur tradicionāli tiek nolikti ziedi vecajos kapos, pieminot mūžībā aizgājušos jūrniekus. No kreisās: J. Krastiņš, G. Zeibots, A. Ikaunieks un A. Vjaters.

administrācija ar šādiem pasākumiem palīdz bērņus integrēt sabiedrībā un paplašināt viņu redzesloku. Bērņi daudz uzzina par kuģošanu, jūrniecības nozares profesijām un ceļiem, kas ejami, lai nākotnē varētu strādāt jūrniecības nozarē. Tiem bērņiem, kuri viesojušies uz hidrogrāfijas kuģa, ceļas pašapziņa, kas diemžēl viņiem mēdz būt zemāka nekā vienaudžiem. Redzētais un piedzīvotais dod jaunas atziņas. Viņiem vienas dienas laikā izdodas piedzīvot ko tādu, ko daudziem citiem jauniešiem piedzīvot nemaz nav iespējams. Sabiedrība bieži vien nesaprot, ka bērņiem, kam nācies piedzīvot vecāku zaudējumu – vai nu nelaimes gadījumā, vai vecāku bezatbildības dēļ, ir nepieciešama īpaša uzmanība. Un mēs esam pateicīgi ikvienam, kurš mums palīdz!”

Atvērto durvju diena

Rudenī Latvijā tradicionāli norisinās valsts pārvaldes Atvērto durvju diena, kurā nu jau tradicionāli iesaistās arī Latvijas Jūras administrācija, piedaloties Satiksmes ministrijas un nozares kapitālsabiedrību kopējā prezentācijas pasākumā.

Piemēram, 2014. gada oktobrī Latvijas Jūras administrācijas un AS „Tallink Latvija” kopējā standā skolēni varēja saņemt informāciju par iespējām apgūt jūrnieka profesiju, iemācīties siet jūrnieku mezglus, kā arī, pareizi atbildot uz vairākiem jautājumiem, piedalīties loterijā, kuras uzvarētāji ieguva „Tallink” dāvēto kruīza ceļojumu uz Stokholmu četrām personām.

Ēnas kļūst par Jūras akadēmijas studentiem

2014. gadā jau ceturto reizi Latvijas Jūras administrācija piedalījās Ēnu dienā, kurā JA viesojās ēnas: 8.–12. klašu skolēni no Rīgas, Olaines, Engures un Aizkraukles. Četři no viņiem ir pārliecināti, ka savu turpmāko dzīvi saistīs ar jūrniecības nozari, pēc vidusskolas beigšanas turpinot mācības Latvijas Jūras akadēmijā.

Ēnu dienas laikā jaunieši ne tikai iepazinās ar JA darbību, bet arī ieguva plašāku priekšstatu par



Hidrogrāfu diena tiek svinēta kopā ar audžuģimenēm.



Raitis Mūrnieks kopā ar savām ēnām.



Atvērto durvju diena.



JA sporta svētki.

jūrniecības nozari, apmeklējot Rīgas brīvostu, ledlauzi „Varma” un ostas Kuģu satiksmes vadības centru. Pēc 2013. gada Ēnu dienas Jūras administrācijā vairāki vidusskolas beidzēji ir iestājušies Latvijas Jūras akadēmijā.

Kalendārs – katru gadu citāds, bet vienmēr gaidīts

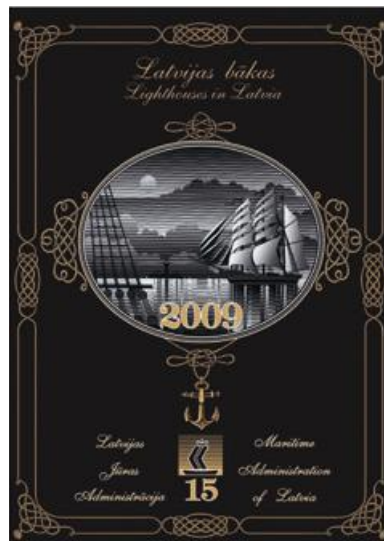
Sienas kalendāri, ko Jūras administrācija sāka izdot 1997. gadā, arī kļuvuši par stabilu tradīciju. Saimnieciskās nodaļas vadītāja palīdzība Baiba Strautmane, kura jau tradicionāli uzņēmusies atbildību par kalendāru veidošanu, atzīst, ka tie, protams, ik gadus tiek veidoti par jūrniecības tēmu, bet allaž tā, lai tiem būtu mākslinieciski radoša individualitāte un lai tie atšķirtos no citu uzņēmumu izdotajiem kalendāriem. B. Strautmane: „Mums ir bijuši kalendāri gan ar fotogrāfijām, gan mākslinieku individuāli, tieši kalendāram veidotiem darbiem, kuros iekļauta informācija par Latvijas piekrastes bākām, kuģubūves vēsturi, buriniekiem, jūras laivām un ļaudīm, kuriem jūra ir tuva. Vairāku kalendāru tapšanā esam veiksmīgi strādājuši kopā ar grafikas mākslinieci Elītu Vīliamu. Savukārt nākamā, 2015. gada kalendāra tapšanā tika iesaistīti mūsu uzņēmuma darbinieku bērni, kuri savus zīmējumus veltīja mums tik tuvajai jūras tēmai. Jāatzīst, tas bija interesants un radošs process gan bērniem, gan viņu vecākiem, gan māksliniekiem, kuri strādāja pie kalendāra sagatavošanas tipogrāfijai, tāpēc esmu pārliecināta, ka kalendārs ir ļoti labi izdevies un sniegs prieku mums pašiem, mūsu sadarbības partneriem un draugiem.”

Kopā priekos un bēdās

B. Strautmane: „Jūras administrācijā ir izveidojies profesionāls un draudzīgs kolektīvs, kur cilvēki prot gan atbildīgi strādāt, gan priecāties par kolēģu sasniegumiem, gan arī just līdzi un atbalstīt viņus grūtkā dzīves brīdī. Apliecinājums stabilajam kolektīvam ir mazā kadru mainība. Patiesību sakot, to, vai būsī mūsējais vai ne, var sajust jau pēc pāris kopā nostrādātiem mēnešiem. Jūrniekiem un ar darbu



Jaunais 2015. gada kalendārs



Mākslinieces Elitas Vīliamas veidotie JA kalendāri.



Baiba Strautmane.

jūrā saistītiem cilvēkiem ir nedaudz skarbāks raksturs. Viņi pārāk nelavīerē, bet saka tieši acīs, ko domā, kas patīk un kas ne. Viņi nemīl izlikšanos un *faļšumu*. Man tas patīk, jo, veicot ikdienas darbus, zinu, vai esmu visu padarījusi godam, vai tomēr nākamo reizi būs kaut kas jāpamaina vai jāpacenšas vairāk.

Katra gada nogalē kolektīvs organizē gada noslēguma Ziemassvētku pasākumu, kad runājam par gada laikā gūtajiem panākumiem un uzslavējam labākos un veiksmīgākos darbiniekus. Tā ir jauka kolektīva kopā būšana. Saviesīgā gaisotnē varam apspriesties par nākotnes plāniem un arī tikties ar kolēģu *otrajām pusītēm*. Tas vieno un ļauj citam citu labāk iepazīt, lai kolēģus izprastu arī ikdienas rutīnā.”



JA E. Vīliamai ir pasūtījuši daudzus darbus – gan kalendārus, gan kartes, gan ielūgumus un apsveikuma kartiņas, ko viņa allaž ar lielu prieku ir darinājusi, jo jūras tēma māksliniecei ir ļoti tuva.



Kuģošanas drošības departamentā bangošanās norimusi

„Domājot par laiku, ko esmu nostrādājis Kuģošanas drošības departamentā, nāk prātā teiciens: jūra šalc, viļņo, bango un tad atkal šalc. Citiem vārdiem sakot, cilvēki strādā, viss notiek, un tad nāk vētra, visu sagriež ar kājām gaisā, bet, kad vētra norimusi, atkal iestājas mierīgs darba ritms. Kuģošanas drošības departamentā tāds bangošanās laiks bija 2009. un 2010. gadā, kad Jūras administrācijā notika vadības maiņas un KDD reorganizācija,” saka **RAITIS MŪRNIĒKS**, Kuģošanas drošības departamenta direktors, kurš darbu Jūras administrācijā sāka kā kuģošanas drošības inspektors 2007. gadā.



Inspektori darbā un svētkos.



Raitis Mūrnieks.

Vislielāko paldies R. Mūrnieks vēlas pateikt Gunāram Šteinertam, pirmajam KDD direktoram, kas saviem pēctečiem šajā amatā atstājis labu mantojumu. G. Šteinerts strādāja laikā, kad visa Latvijas kuģošanas drošības likumdošana bija jāsaskaņo ar ES prasībām, un tas neapšaubāmi bija nopietns izaicinājums.

„Nākamais lielais izaicinājums bija laiks, kad viena otrai sekoja traģēdijas ar Latvijas zvejas kuģiem. Bija skaidrs, ka šajā jomā likumdošanā nepieciešami uzlabojumi, lai tādas traģēdijas vairs neatkārtotos. Līdzīga situācija bija arī ar tā sauktajiem atpūtas kuģiem, bet par laimi nopietns darbs pie uzlabojumiem šajā jomā tika sākts, nesagaidot traģiskus negadījumus. Ja runājam par kuģošanas drošību vispār, tad jāatceras, ka šogad

aprit simt gadu, kopš spēkā stājās SOLAS konvencija. Tas, protams, ir pasaulē nopietnākais instruments kuģošanas drošības garantēšanai. Taču kuģu skaits pasaulē šajos 100 gados ir palielinājies vairāk nekā trīs reizes. Tomēr vēl daudz ātrāk salīdzinājumā ar kuģu skaita pieaugumu attīstās tehnoloģijas. Mēs dzīvojam tehnoloģiju laikmetā. Pašlaik jau situācija ir tāda, ka jūrnieks vairs netiek līdz tehnoloģiju straujajai attīstībai. Nokļūstot uz jauna kuģa, viņam ļoti daudz kas jāapgūst gandrīz pilnīgi no jauna. Tas ir izaicinājums ikvienam jūrniekam. Tikmēr kuģošanas drošības speciālistiem nepieciešams visu laiku analizēt, turēt ausis vaļā, lai visu laiku būt pussoli priekšā iespējamai nelaimei,” uzsver R. Mūrnieks.

Kuģošanas drošības departamenta stiprākā kārts noliedzami ir



Drošības pārbaude uz pasažieru kuģa.



Ikgadējā jūras zvejas laivu pārbaude.

eksperti, vismaz tā tam vajadzētu būt, atzīst R. Mūrnieks. „Problēma ir tā, ka par ekspertu nepiedzimst, ir vajadzīgs laiks, lai ekspertus izaudzinātu. Kad kļuva par KDD direktoru, mums departamentā bija divi eksperti – Ģertrūde Anija un Jānis Zlidnis. Pateicoties krīzei, mēs tikām pie veselas virknes ekspertu, kuri kļuva lieki Satiksmes ministrijai un pārnāca strādāt pie mums. Skaidrs, ka nosaukums vien nevienam par ekspertu nepadara. Ir jāattīstās, jāmacās, un tieši ar profesionālu ekspertu pilnveidošanu mēs pēdējos gados nodarbojamies. Piedalāmies dažādās ar jūrniecību saistītās sanāksmēs gan Latvijā, gan ārpus Latvijas, kur iegūstam neatsveramu pieredzi.

Pēdējā laikā jūrniecībā sevišķi aktualizējušies ar vides drošību saistītie jautājumi, tā saucamā „zaļā kuģošana” – sēra saturs degvielā, LNG kā kuģu degviela, Baltijas jūras īpašais statuss, un tur mūsu ekspertiem paveras ļoti plašs darba lauks,” skaidro departamenta direktors.

Nopietns izaicinājums departamentam bija jaunais inspekciju režīms, kas stājās spēkā 2011. gadā (joprojām tiek dēvēts par jauno režīmu). Inspekcijā bija jāievieš procedūras, kas paredz, ka kuģu inspekcijas nepieciešamības gadījumā ir jāveic arī brīvdienās. „Arī kuģošanas drošības inspektoriem visu laiku jābūt gataviem mācīties. Laikam jau tā ir, ka cilvēki laika gaitā atslābinās, un tad ir derīgi viņus no jauna sapurināt.

Jūrniecībā ne uz brīdi nevar atslābināties, jo šī transporta nozare

attīstās ļoti strauji, tā regulāri pakļauta jaunu drošības standartu ieviešanai. 2010. gadā Latvijā notika Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) audits, kura gaitā vērtēja, vai visi kuģošanas drošības garantēšanas instrumenti tiek pareizi izmantoti. Arī vesela virkne Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) auditu ir bijuši, tie liek visu laiku būt līmenī, liek domāt līdzī, kas svarīgs mums, kas visas Eiropas kuģošanas drošībai un aizsardzībai,” saka R. Mūrnieks.

Ilgu laiku Jūras administrācijas speciālisti nopietni strādāja, lai Latvija iekļūtu Parīzes saprašanās memoranda *baltaajā sarakstā*, no 2012. gada mēs esam šajā sarakstā, bet tagad katru gadu jācinās par to, lai tajā noturētos. R. Mūrnieks uzsver, ka kopš 2010. gada KDD regulāri tiek ar kuģu īpašniekiem. Attieksme no īpašnieku puses ir atšķirīga, taču, kā atzīst KDD direktors, šis tikšanās vismaz mudina īpašniekus padomāt par kuģošanas drošības jautājumu saistību ar viņu biznesu.

Šogad apīr 10 gadu, kopš ieviests Starptautiskais kuģu un ostu aizsardzības kodekss. Lai ieviestu Kodeksa prasības, sākotnēji tika izveidota atsevišķa Kuģu un ostu aizsardzības inspekcija. Tagad tās uzdevums ir uzraudzīt, kā aizsardzības prasības tiek ievērotas.

„Tas darbības modelis, ko tagad departamentā esam izveidojuši, pašlaik ir optimāls. Var sacīt, ka bangošanās ir rimusi un jūra atkal šalc. Gribu teikt lielu paldies visiem departamenta darbiniekiem, jo viens jau nav cīnītājs. Liels paldies Jūras

administrācijas juristiem, ar viņiem mums ir ļoti veiksmīga sadarbība. Un ļoti laba sadarbība ir ar Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu,” saka direktors

Viņš gan piebilst: nevajag iedomāties, ka viss ir pilnīgi ideāli. „Viss jau atkarīgs no tā, cik dziļi esam gatavi rakt. Pašlaik nosedzam tikai jūrniecības pamatlietas. Skaidrs, ka mēs neesam nekādi dižie spēlētāji uz jūras lielvalstu fona. Tomēr mūs sadzird, un tas ir svarīgi,” uzskata R. Mūrnieks.■



Koncentrēta inspekcijas kampaņa Parīzes memoranda dalībvalstīs notiek katru rudenī.



Jā vecākie kuģu kontroles inspektori M. Mihejevs un L. K. Kalvišķis.

Jūras administrācijā ir vislabākais kolektīvs

„Esmu audzis Pāvilostā, vidusskolā mācījos Liepājā, interese par jūru, protams, bija, un tā nonācu Ļeņingradas Kuģu būves institūtā. Tas bija sociālisma uzplaukuma laiks, septiņdesmitie gadi, un toreizējā Ļeņingrada, tagad Pēterburga, bija ļoti rosīga un aktīva pilsēta. Tajā bija arī lieli uzņēmumi, tai skaitā kuģu būves rūpnīcas, kurās mums bija prakse. Padomju Savienībā kuģu būve vispār bija vērienīga. Jāatceras, ka tajos laikos Krievijā būvēja atomzemūdenes, tehnoloģijas bija attīstītas. Arī institūts, kurā es mācījos, bija spēcīgs,” tā savu ceļu uz nākamo profesiju atceras Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs **ARTŪRS OŠS**.

Sarežģītāks gan bija jaunā inženiera ceļš atpakaļ uz Latviju, jo nācās pārvarēt resoru barjeru. „Braucu un runāju ar Rīgas kuģu remonta rūpnīcas pārstāvjiem. Tas bija cits resors. Atceros, tā laikam bija valde, viņi ilgi domāja, bet beidzot tomēr piekrita: nu jā, tu esi no Latvijas, tev tomēr jābrauc atpakaļ. Rūpnīcas direktors bija Kuzņecovs, savā ziņā leģendāra personība, var teikt, ka viņš lielā mērā pārbūvēja visu Vecmīlgrāvi. Arī pati rūpnīca bija prestiža visas savienības mērogā. Nostrādāju tur piecus gadus, tad pārgāju uz Rīgas traleru flotes bāzi, tagad mans toreizējais amats laikam sauktos intendants. Traleru flote tolaik bija patiešām liela. Arī tur nostrādāju piecus gadus. Pēc tam tiku nosūtīts darbā uz Gdaņsku, tolaik bija modē sūtīt padomju speciālistus darbā uz socvalstīm – Poliju, Bulgāriju. Gdaņskas kuģu būves rūpnīcā remontēja padomju zvejas kuģus, mūsu uzdevums bija gan visu darbu uzraudzība, gan arī finansiālā puse – mēs ar poljiem tirgojāmies par tiem pašiem koka rubļiem. Tas bija interesants laiks, sākās revolūcijas, Polija tolaik gāja

1998. gadā A. Ošs vēl strādāja Rīgas traleru flotes bāzē.



visiem pa priekšu, vieni no aktīvākajiem bija tieši Gdaņskas kuģu būvētāji. Mūs, padomju speciālistus, visus kā vienu tolaik uzskatīja par komunistiem, nebija jau svarīgi, ka tu esi no Latvijas un kāda ir tava patiesā attieksme pret visu notiekošo. Savu līguma laiku līdz galam tā arī nenostādāju, mani atsauca no Polijas jau pēc divarpus gadiem,” stāsta Artūrs.

Pārmaiņu laiks bija sācies arī Latvijā, arī traleru flotē, kur Artūrs atgriezās. Ne visas pārmaiņas bija pozitīvas. Sākās privatizācija, kuģu skaits strauji samazinājās. „Traleru bāzes privatizācijas process noteikti nebija izdevīgs Latvijai,” saka Artūrs.

2000. gada sākumā viņš nonāca Latvijas Jūras administrācijā, kur

sāka strādāt par inspektoru. Taču tieši 2000. gads administrācijā bija reorganizācijas laiks, mainījās tās struktūra, tika atdalīti ostu kapteiņu dienesti, mainījās administrācijas vadība. „Visus darbiniekus augustā vai septembrī atlauda no darba, pēc tam konkursa kārtībā ņēma atpakaļ, bija speciāla konkursa komisija, bija jākārtoto tāds kā pārbaudījums. Es kļuvi par Kuģošanas drošības inspekcijas vadītāju, inspekcija tika veidota, apvienojot toreizējo Tehnisko inspekciju un struktūru, kas bija ostas valsts kontroles inspekcijas aizmetnis. Inspekcijas veidošanā milzīgu darbu ieguldīja toreizējais Kuģošanas drošības departamenta vadītājs Gunārs Šteinerts. Tas bija sarežģīts laiks, Latvija bija Parīzes saprašanās memoranda *melnajā*



sarakstā, kas bija galvenais šķērslis ceļā uz pievienošanās memorandumam. Mūsu uzdevums bija gan savest kārtībā pašiem savu floti, gan gatavot grozījumus likumdošanā, gan arī apmācīt un gatavot cilvēkus ostas valsts kontroles veikšanai starptautiskām prasībām atbilstošā līmenī,” skaidro inspekcijas vadītājs.

2000. gadu sākumā Igaunija kuģošanas drošības jomā bija apsteigusi Latviju, taču tad Latvija igauņus panāca, un 2005. gadā abas valstis reizē pievienojās Parīzes memorandam. Taču, lai tas notiktu, tika ieguldīts milzīgs darbs, tika meklētas sadarbības iespējas, speciālisti iesaistījās dažādos starptautiskos projektos, cita citai sekoja pārbaužu un auditu.

„EMSA auditi notiek arī tagad, taču nu jau tā savā ziņā kļuvusi par rutīnas lietu, nu jau mēs zinām, ko no mums sagaida. Ilgi cīnījāmies par izklūšanu no *pelēkā saraksta*, jau 2007. gadā sākām runāt, ka nepieciešams mainīt sarakstu noteikšanas metodiku, bet tolaik mūs vēl nesadzirdēja. Tagad par šo jautājumu runā jau visaugstākajā līmenī, beidzot tas ir reāli iekustējies. Nu mēs jau trīs gadus esam *baltaajā sarakstā*, taču mūs gaida atkal jauni izaicinājumi, ir jāsāk ieviest elektronisko dokumentu apriti. Ļoti svarīgs jautājums pašlaik ir paaudžu maiņa. Droši varu teikt, ka mūsu gados vecākie vīri ir vienkārši izcili speciālisti, taču diemžēl laiks iet uz priekšu un pienāk brīdis, kad paaudžu maiņa kļūst nenovēršama. Jāatzīst, ka šobrīd ir jūtama reāla atdeva no Jūras akadēmijas, tie, kas beiguši akadēmiju un piecus līdz septiņus gadus nobraukuši jūrā, ir tiešām kompetenti speciālisti, gatavi darbam pie mums,” uzskata inspekcijas vadītājs.

Artūrs uzsver, ka viņam ir ļoti veicies ar kolēģiem – gan inspekcijā, gan Jūras administrācijā kopumā. „No visām organizācijām, kur savas dzīves laikā esmu strādājis, tieši administrācijā ir vislabākais kolektīvs – nav nekādu intrigu, nekādu zemūdens plūsmu, par visu tiek runāts atklāti. Laikam jau varu teikt, ka man dzīvē vispār ir veicies ar cilvēkiem,” saka Artūrs Ošs. ■

Profesionālis profesionāli saprot

Kapteiņdienesti ostu pārvaldēm tika nodoti 2000. gadā. Nozares speciālisti uzskata, ka izvēlēta sistēma ir pareiza. Pasaulē daudzās valstīs kapteiņdienests ir ostu pārvalžu valdījumā, bet tikpat daudz ir valstu, kur tas no ostām ir nodalīts. Kam taisnība? Katram sava, katrs aizstāv savu modeli.

Svarīgāks par valdījumu ir jautājums: kā pati sistēma darbojas? Atbildot uz šo jautājumu, var teikt, ka Latvijas modelis funkcionē labi. Pēdējo desmit gadu laikā ostu kapteiņdienesti ir ļoti mainījušies. Cilvēki apgūst jaunas tehnoloģijas un nemitīgi ceļ kvalifikāciju, iepazīstas ar citu kolēģu pieredzi, notiek sistēmas modernizēšana, kas ļauj uz visu paskatīties daudz plašāk un kritiskāk. Tagad zīlēt, kā būtu, ja būtu, vairs nav nekādas nozīmes. Parasti kapteiņdienesta pakļautības jautājums tiek aktualizēts, ja tam ir kāds politisks fons un kāds no politiskajiem spēkiem vēlas spodrināt savas spalvas, atklājot sabiedrībai kādas sistēmas šķietamās nepilnības. Visbiežāk tā ir tikai tukša runāšana un vētras celšana ūdens glāzē.

Ostas kapteinis Eduards Delvers

1995. gadā tālbraucējs kapteinis Eduards Delvers kļuva ar Rīgas ostas kapteini, un tolaik ne ziemas, ne kuģošanas drošības lietas neļāva atslābināties. Bija darbs ziemas navigācijā, bija jāpieņem drosmīgi un profesionāli izsvērti lēmumi, jācīnās ar „papīra” kuģiem, to īpašniekiem, aģentiem un vēl daudz ko citu. Atbildība un negulētas naktis.

Eduards Delvers: „Atklāti runājot, man kā Rīgas ostas kapteinim nav nekādu problēmu, ir ikdienas darbs, kas, nenoliedzami, reizēm var sagādāt arī rūpes. Tas ir mans darbs, es to daru. Ja ir kādi jautājumi vai rodas problēmas, visu risinām kopīgi ar ostas pārvaldes un arī Jūras administrācijas



2014. gads. Rīgas ostas kapteinis Eduards Delvers.

Modris Šivars un
Eduards Delvers.



speciālistiem. Bet ir reizes, kad vienpersoniski nākas uzņemties atbildību, un arī no tā es nebaidos, jo par saviem darbiem un vārdiem mēdzu atbildēt. Arī tad uzņemos atbildību, ja pats tieši neesmu bijis vainojams kādā atgadījumā, bet kaut ko izdarījis vai nav izdarījis kāds no mana dienesta speciālistiem. Tad par vainīgu uzskata sevi, jo neviens cits kā vien ostas kapteinis nevada šo dienestu. Parasti nevajadzīgas problēmas rodas, kad zini, kā vajadzētu rīkoties, un esi

spējīgs uzņemties risku, bet nevari to darīt, jo kādam jālūdz atļauja.”

Uz jautājumu, kā ir tad, kad rokas saistītas, kapteinis pasmaida un atceras, ka arī šādu situāciju viņš ir piedzīvojis, nu kaut vai tad, kad kapteindienests bija Latvijas Jūras administrācijas pakļautībā un to vēl nebija skārusi restrukturizācija.

„Visu cieņu administrācijai, tagad tās darba stils un profesionalitāte ir pavisam citā līmenī, bet pirmajos gados, kad sāku strādāt kapteiņa amatā, man bieži vien brauca virsū, kas un kā jādara, kādi kuģi ostā vedami. Bieži vien to teica un rīkoja cilvēki, kuri no jūras lietām daudz ko nesaprata. Reiz pat kāds man aizrādīja, ka Rīgas ostas latīņa man ir par augstu. Izrādījās, ka nav vis!

Esmu 43 gadus nostrādājis jūrā, un man vajadzētu būt pilnīgi dumjam, lai nesaprastu ar ostu un kuģošanas drošību saistītus jautājumus. Es sevi pilnībā atdošu darbam un neskatos – sestdiena vai svētdiena, darba laiks vai arī tas jau beidzies. Kad jāstrādā, tad arī strādāju.”

Ostas kapteinis Arvīds Buks

Ventspils brīvostas pārvaldes ostas kapteinis Arvīds Buks šajā amatā strādā kopš 1991. gada, kad Ventspils ostas kapteindienests vēl bija Latvijas Ostu kapteindienesta un vēlāk arī Jūras administrācijas pakļautībā.

„Ventspils osta strādā ar bīstamajām kravām – naftu, naftas produktiem, amonjaku, šķidro mēslojumu, kālija sāli, un tas no ostas dienestu puses prasa maksimālu uzmanību. Tā kā pārsvarā visas šīs kravas tiek pārvadātas ar lielajiem *panamax* tipa kuģiem, kuriem ir piecpadsmit metru un vēl lielāka iegrime, tas nozīmē, ka ostas kapteinim, kapteindienestam un ločiem jābūt īpaši profesionāliem, lai droši un iespējami ātri ievestu un izvestu šādus kuģus. Kā kuru gadu, bet vidēji vairāk nekā divus tūkstošus kuģu gan labos, gan sliktos laika apstākļos uzņem un pavada osta. Mūsu osta vienmēr ir kuģojama. Lai Tallina, Sanktpēterburga, citas Krievijas un Somijas ostas uztraucas par ledu, mums par to galva nesāp, jo Ventspils ir neaizsalstoša osta. Cita lieta ir vētras, kas laiku pa laikam iebrāžas pie mums. Kā vējš sasniedz



KSV centra atklāšana Ventspilī 1998. gadā.
Ventspils mērs Aivars Lembergs un
Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks.



Liepājas ostas kapteinis Eduards Raits
un Ventspils ostas kapteinis Arvīds Buks
LJS valdes sēdē 1995. gadā.

Arvīds Buks.





četrpadsmit metrus sekundē, tā tādus vilnis nāk iekšā, bet ja nu triecas ar divdesmit pieciem vai visiem trīsdesmit metriem, tad gan lielajiem kuģiem jāpaliek reidā, tad tikai zvejas kuģīši var nākt iekšā,” tā ostas kapteinis Arvīds Buks.

Ostas kapteinis Eduards Raitis

Eduards Raitis bija Liepājas ostas kapteinis no 1991. gada līdz 2010. gada rudenim. Visticamāk, ka liepājnieki vislabāk zina to, ko nozīmē visu sākt no nulles. E. Raitis: „Kad 1991. gadā savās rokās pārņēmām Liepājas ostu, tā bija pilna ar Krievijas kuģiem un kara jūrnikiem. Vārda tiešā nozīmē bijām nonākuši ienaidnieka aizmugurē, piedevām viss bija jāsāk no nulles, jo nekā nebija: ne ostas noteikumu, ne Jūras kodeksa, ne citu likumdošanas aktu. Ostā valstīja īsta postaža: četrdesmit septiņi nogrimuši kuģi, nevienas kārtīgas piestātnes, neviena normāla kuģu ceļa, nekāda atbalsta no valsts. Un arī komandas nebija, bet ar kaut ko taču vajadzēja sākt. Toreiz bija tāds laiks, bija risks, un mēs apzinājāmies, ko darām. Līdz pat 1994. gadam nedrīkstējām ne uz mīkli aizmirst, ka ostā ir Krievijas karakuģi un armija.”

Pie Liepājas krastiem ir notikušas arī nelaimes, kad stiprā vētrā molam uztriecās zvejas kuģis „Sniegs”, netālu no ostas Dienvidu vārtiem sēklim uzskrēja un nogrima dāņu zvejas kuģis, jo kapteinis bija piedzēries, Gruzijas tankkuģis „Anna”

Karostas kanālā ietriecās Kalpaka tilta balstā un, visbeidzot, nogrima zvejas kuģis „Beverīna” kopā ar apkalpi. Pirmais šādās reizēs krustugunis, protams, nonāk ostas kapteinis. Eduards Raitis vienmēr ir apzinājies savu atbildību, bet ir situācijas, kurās neko nevar izdarīt pat visaugstākās klases speciālists. „Strādājot par ostas kapteini, katru dienu nākas uzņemties atbildību, jo trīsdesmit piecos ostas noteikumu punktos ir teikts: „Gala lēmumu pieņem ostas kapteinis.” Kapteinim jāuzņemas atbildība un risks, kas reizēm mēdz būt nepamatots, bet reizēm ir attaisnojams, un to šauro robežu starp vienu un otru ir ārkārtīgi grūti novilkt. Reizēm tā sarkastiski mēdzu jokot – ja kuģi nekustētos un vispār neienāktu ostā, man būtu vieglāka dzīve, tomēr ostas kapteiņa misija ir nevis kaut ko aizliegt, bet gan meklēt iespēju, kā sekmēt vietējo uzņēmēju darbību, lai tie varētu pelnīt un attīstīt savu biznesu. Mūsu osta nepavisam nav ideāla kuģu satiksmei, vājās vietas mēs labi zinām. Kapteiņdienestā strādā profesionāli cilvēki, kuri prot izvērtēt riska faktoru un saskaņo to ar ostas iespējām strādāt,” savulaik teica Liepājas ostas kapteinis.

Ostas kapteinis Pēteris Gudkovs

Kopš 2010. gada oktobra sākuma par Liepājas ostas kapteini strādā Pēteris Gudkovs, kurš šajā amatā nomainīja ilggadējo ostas kapteini

Eduardu Raitu. P. Gudkovs sāka strādāt laikā, kad notika vērienīga ostas padziļināšana, kā arī pilnīga ostas kuģu vadības sistēmas nomaigā un modernizācija. Liepājas ostas padziļināšanas projekta mērķis ir kuģošanas drošības uzlabošana ostā, norāda Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs. Automātiskā identifikācijas sistēma ļauj saņemt precīzu informāciju par visiem kuģiem – to atrašanās vietu, nosaukumu, parametriem. Iepriekš šos datus operators ievadīja ar roku, tagad digitālā sistēma izslēdz tā saukto cilvēka faktora risku. Visas iekārtas – lokatori, radioserveri, videokameras – ir saslēgtas vienotā sistēmā. Operatoriem un arī ostas kapteinim ir iespēja ekrānā vērot gan vēja virzienu, stiprumu, gan redzēt ostas kopskatu – ikkatru piestātņi, kuģi, turklāt precīzi mērogā. „Es varu savā kabinetā vērot ekrānā, kā strādā velkoņi, ciklos, kur un kā piestāj kuģi, pat to, vai



kravu iekraušanas laikā strādnieki ievēro darba drošības un kravu apkalpošanas noteikumus,” stāsta Pēteris Gudkovs, uzsverot, ka kontrole ir svarīga arī no starptautiskās drošības aspekta. „Kontrabanda, bēgļi, terorisms – ja arī tas šodien nav aktuāli, mums jābūt drošiem, ka jebkurā brīdī varam šādus riska faktorus novērst,” skaidro ostas kapteinis. „Ostas kapteiņdienesta speciālistiem nav jāprot uzkraut vai pārvadāt kravu, mums jāspēj novērtēt situāciju, laika apstākļus un citas ar kuģošanas drošību saistītas lietas. Reizēm, pirms pieņem

lēmumu, nepieciešams kompetenta cilvēka padoms. Kādreiz iedomājos, ko darītu, ja piedāvājums kļūt par ostas kapteini būtu nācis no Rīgas vai Ventspils? Manam Rīgas kolēģim Eduardam Delveram darbs nav no vieglajiem, jo kuģošana Rīgas jūras līcī ir ļoti sarežģīta, īpaši ziemas navigācijas apstākļos, un Rīgas ostas kapteinis ir atbildīgs par kuģiem, kas dodas uz Rīgas ostu.

Reizēm nākas pieņemt neviennozīmīgus lēmumus un balansēt uz riska robežas. Piemēram, mums vajadzēja ievest ostā tankkuģi, kas laika apstākļu dēļ bija *izkritis* no grafika. Kapteinis nervozēja, jo kavēšanās dēļ viņam draudēja sankcijas,

Kuģu un ostu aizsardzības inspekciju, kas pilda šīs funkcijas. Notiek reāla sadarbība un informācijas apmaiņa starp JA, ostu pārvaldēm un ostās strādājošajiem uzņēmumiem.

Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs uzsver, ka drošības nekad nevar būt par daudz. „Daudzi uzskata ISPS kodeksa prasības par pārspīlētām. Pirātisms ir kaut kur ļoti tālu no mums, otrā pasaules malā, un tas mūs neskar. Diemžēl tik pārliecināti un droši mēs nevaram būt, tāpēc par drošību nemitīgi jādomā ne tikai tā dēvētajos karstajos punktos. Kad vēl strādāju par kapteini, reiz stāvējām Portugāles ostā. Trijos naktī pie manis atskrien matrozis filipīnietis un sa-

drošības standartus. Lai īstenotu šos uzdevumus, lietderīgi ir izmantot arī JA Hidrogrāfijas dienesta piedāvātos pakalpojumus. Ostu pārvaldes var pasūtīt dziļuma mērījumus, piestātņu dziļumu uzmērījumus, kā arī jebkurus citus mērījumus, kas saistīti ar hidrogrāfiju. Ko no šiem mērījumiem iegūst osta vai kuģis? Informāciju līdz pat centimetra precizitātei, kas ir ļoti svarīgi ostai kopumā un arī katram ostas piestātņu apsaimniekotājam atsevišķi. Jūrlietu pārvaldes un kuģošanas drošības likums nosaka, ka JA Hidrogrāfijas dienesta veiktie mērījumi tiek uzskatīti par oficiāliem. Lai atvieglotu ostu dienestu darbu, JA izstrādāja un Satiksmes ministrija apstiprināja tehniskās prasības ostu navigācijas līdzekļiem, kur sīki aprakstīts, kādi krāsu kodi jāizmantoto navigācijas līdzekļu krāsošanai, kādam jābūt enkura smagumam, kādiem boju izmēriem. Ostu darbiniekiem nav jāmeklē informācija dažādos starptautiskos dokumentos, jo visu nepieciešamo var atrast vienkopus, un tas ļauj nodrošināt vienādus navigācijas standartus visās Latvijas ostās.



Hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls”.

bet pie mums kā par nelaimi kārtīgs vējš. Kapteinis lūdzas: dariet kaut ko, mūsu soda sankcijas aug! Mēs lieliski izprotam situāciju, ziņāmā mērā esam arī līdzdalīgi šajā biznesā un neesam noskaņoti pazaudēt ostā regulāri ienākošu kuģi. Tomēr paliek jautājums, tik ass kā Damokla zobens: riskēt un vest ostā kuģi vai gaidīt labāku laiku? Ja riskējam un vedam, bet kuģi uzmet uz mola un sadauza?...

Drošības nekad nav par daudz

No 2004. gada 1. jūlija spēkā ir Starptautiskais kuģu un ostu aizsardzības kodekss (ISPS kodekss), ko piemēro Latvijā reģistrētiem kuģiem, kas veic starptautiskus reisus, kā arī Latvijas ostu iekārtām, kurās notiek mijiedarbība ar Latvijas un ārvalstu kuģiem, kuri veic starptautiskus pārvadājumus. Lai kontrolētu ISPS kodeksa ievērošanu ostās, JA kā Kuģošanas drošības departamenta struktūru izveidoja

ka, ka kāds pa lielo trapu grib uzkāpt uz kuģa. Kad viņam jautā, kas tu tāds esi, šis atbild, ka esot šoferis un viņam vajagot ūdeni. Bet, kad pārliecinās, ka kuģis tiek apsargāts, tad nekādu ūdeni viņam vairs nevajag. Vēlāk skatāmies, ka tas pats šoferis mēģina iekļūt kuģī jau no citas puses... Tāpēc, ja kāds domā, ka drošības prasības ir pārspīlētas, es varu apgalvot, ka labāk iespējami ātri ieviest visaugstākos drošības standartus un būt gata- viem uz visu,” saka Gudkovs.

JA piedāvā savus pakalpojumus un sadarbību

JA ne tikai pilda uzraugošas un kontrolējošas institūcijas pienākumus, bet arī piedāvā ostām reālus pakalpojumus kuģošanas drošības nodrošināšanai. Tā kā Latvijas ostas reāli atrodas konkurences apstākļos, tām jādara viss, lai celtu pakalpojumu kvalitāti un nodrošinātu iespējami augstākus kuģošanas

Joprojām notiek viedokļu sadursme

Taču ir jautājumi, par kuriem ne tikai Latvijā, bet arī Eiropā joprojām notiek aktīvas diskusijas. Piemēram, cik lielā mērā ostu pārvaldēm jābūt iesaistītām kuģošanas drošības jautājumu risināšanā? Te valstu pieredze un sistēmas atšķiras. Latvijas pašreizējā sistēma ir izveidota un piemērota konkrētajiem apstākļiem, un, lai arī nav lielu problēmu, tomēr dažos gadījumos Jūras administrācijai rodas domstarpības ar ostu pārvaldēm par kuģošanas drošības standartiem. Tas ir likumsakarīgi, ka ostu pārvaldes lielāku vērību velta biznesa attīstībai un kuģošanas drošības jautājumi it kā atvīrās otrajā plānā, jo kuģošanas drošības prasības jau pašas par sevi ir vairāk represīvas vai ierobežojošas. Neskatoties uz to, ka reizēm rodas domstarpības, kopumā tomēr jāatzīst, ka Jūras administrācijas izveidotā sistēma darbojas, gan ar piebildi – kamēr mūsu valstī pastāv šāda ostu pārvalžu administrēšanas sistēma. ■



1997. gads. J. Zlidnis prezentē Rīgas ostas Kuģu vadības centra projektu.

Rīgas ostas Kuģu satiksmes centra projektu konkursā no trim iesniegtajiem par labāko tiek atzīts projekts „Kuģis”, kura celtniecībai Eiropas Savienība piešķirusi 1,5 milj. ekiju. ES pārstāvis Ginters Veiss projekta prezentācijas laikā saka: „Ja mēs uzskatītu Rīgas ostas tālāko attīstību par nelietderīgu, ES šādus līdzekļus nekad tai nepiešķirtu.” Satiksmes ministrs Vilis Krištopans atzīst: „Šis projekts palīdzēs Jūras administrācijai visaugstākajā līmenī nodrošināt kuģu satiksmi gan Daugavā, gan ostā, gan jūras vērtos.” Kuģu vadības ēkas celtniecība konkursa kārtībā tiek uzticēta SIA „PolarBEK Latvijas celtniecība”. Kopējās izmaksas bija 1,38 milj. latu, no šīs summas 0,5 milj. latu ieguldīja JA, pārējo sedza PHARE finansējums.

1998. gada 28. janvārī Vecmīlgrāvī iedzina pirmo pāli Rīgas ostas Kuģu satiksmes un informācijas vadības centra jaunajai ēkai, kuras celtniecība tika finansēta no Eiropas Savienības PHARE fonda līdzekļiem. Svinīgos apstākļos lenti pārgrieza 1998. gada 17. decembrī, un jaunā ēka atzina par gada labāko būvi. Aprīkots un iekārtots, Kuģu vadības centrs sāka darboties 1999. gada maijā, šeit darba vietas ir Rīgas ostas kapteiņdienestam, Jūras spēku Krasta apsardzes Meklēšanas un glābšanas dienestam. Rīgas brīvostas pārvalde pie Kuģu satiksmes vadības centra izbūvēja piestātņi pusotra miliona latu vērtībā, lai tur varētu pietaukoties loču un glābšanas kuģi, kā arī ledlauzis „Varma”.

Par projekta veiksmīgo realizāciju gandarīti bija visi, īpaši jau Latvijas Jūras administrācija, kas atbildīga par kuģošanas drošību. Kuģu satiksmes vadības centrs tagad sekmīgi pilda savas funkcijas. Tas aprīkots ar vismodernāko tehniku un nodrošināts ar zinošiem speciālistiem.■

Rīdziniekus apskauž par Kuģu vadības centru

Par šo kuģim līdzīgo celtni Rīgas ostu un Rīgas ostas kapteiņdienestu apskauž ne tikai Ventspilī un Liepājā, bet arī Klaipēdā, Tallinā un Stokholmā, un ne tikai.



Kuģu vadības centrs Rīgas brīvostā.



Ielikti pamati Rīgas kuģu vadības centram. Šampanieša pudeli pret pirmo pāli sasiit satiksmes ministrs Vilis Krištopans.



Rīgas ostas pārvalde pie KSV ēkas uzbūvēja piestātņi velkoņiem, loču kuģiem un ledlauzim „Varma”.

Mums Eiropā nepieciešami domubiedri

Bijusī Jūras administrācijas vecākā eksperte vides aizsardzības jautājumos Ģertrūde Aniņa: „Daudzi domā, ka Eiropa mūs regulē un visu nosaka, bet viņi maldās. Sev un arī studentiem saku – viss ir atkarīgs no mums pašiem, no mūsu intelekta, gribēšanas un mugurkaula. Protams, arī Eiropā jāmeklē domubiedri, jo vieni paši mēs neko neiespēsim. Darbs ar ārvalstu kolēģiem sniedz jaunas atziņas, ļauj uz daudzām problēmām paskatīties no cita skatu punkta. Visbiežāk tieši Latvijas ierēdņi nespēj pietiekami kompetenti analizēt situāciju un risināt jautājumus, tāpēc arī parādās vienkāršākais un primitīvākais viedoklis un tiek kultivēta doma: Eiropa mums to liek ieviest, Eiropa mums to liek darīt. Tā nav taisnība, mēs paši varam izvēties, kā viena vai otra prasība interpretējama un ieviešama Latvijā. Bet pie visa ir ļoti sirsnīgi jāstrādā, ko mūsu ierēdniecība reizēm nevēlas, reizēm nav spējīga darīt, bet dažkārt pietrūkst spēcīga mugurkaula. Pamatā, protams, jābūt profesionālām zināšanām un savas jomas perfektai pārzināšanai, un tas nepieciešams ikvienā jomā.

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

Jau gadiem pie Baltijas jūras aizsardzības jautājumiem tiek nopietni

HELCOM sanāksme Rīgā 2004.gadā.



Kuģu kontroles inspektors Andrejs Tīrmanis (no kreisās), Ģertrūde Aniņa, Oļģerts Sakss un kuģu kontroles inspektors Guntis Mūrnieks.

strādāts. Pēc Eiropas Savienības paplašināšanās šķita, ka Helsinku komisija pārtrauks darbību, jo visus jautājumus skatīs Eiropas

līmenī, tomēr tā nenotika. Helsinku komisija saņēma, ieguva otro elpu, tās darbā iesaistījās jauni cilvēki. Arī Latvija aktīvi darbojas



Starptautiskās mācības par naftas produktu savākšanu Baltijas jūrā 1997. gadā.



Helsinku komisijā un piedalās ļoti nozīmīgu jautājumu apspriešanā. Helsinku komisijas izveidotā sistēma ir laba, jo visi svarīgie Baltijas jūras jautājumi tiek izskatīti un izdiskutēti komisijas ietvaros. Lielajās starptautiskajās institūcijās, kāda ir, piemēram, Starptautiskā Jūras organizācija, nonāk profesionāli sagatavoti un reģiona vajadzībām atbilstoši dokumenti, kas tur jau tiek apstiprināti kā starptautiski dokumenti. Katra reģiona valstis labāk zina, kādas problēmas risināmas un kā labāk to darīt. Bet politiķi jau tāpēc ir politiķi, lai laiku pa laikam paustu savu viedokli un apņemtos rīkoties, bet lielākais darbs Baltijas jūras vides aizsardzības jautājumos, protams, notiek Helsinku komisijas ietvaros, un tas patiešām ir ļoti nozīmīgs un dod labus rezultātus.”

Latvijas ostas respektē vides prasības

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

Irbes jūras šaurums kļūst kuģošanai drošāks

Par vienu no kuģošanai bīstamākajām vietām Baltijas jūrā Latvijas ūdeņos tiek uzskatīts Irbes šaurums. 2006. gadā HD kuģis „Kristiāns Dāls” veica mērījumus Irbes šaurumā, sagatavojot izmaiņas kuģu ceļam, lai Rīgas jūras līcī un ostā varētu ienākt lielāki kuģi, nekā to pieļauj līdzšinējais kuģu ceļš. Savukārt 2007. gada pavasarī Latvijas Jūras administrācijā strādāja Starptautiskās navigācijas līdzekļu un bāku asociācijas (IALA) ekspertu darba grupa, kuras uzdevums bija izstrādāt rekomendācijas jauna kuģu ceļa izveidošanai Irbes jūras šaurumā. Lai nodrošinātu Rīgas ostas tālāku attīstību, nepieciešams izveidot un apzīmēt kuģu ceļu ar garantēto dziļumu vismaz 17 metru.

Irbes bāka.



Darba grupā strādāja Vācijas, Francijas, Dānijas, Lielbritānijas un Igaunijas speciālisti, kā arī Rīgas brīvostas un JA Hidrogrāfijas dienesta pārstāvji. Tā kā HD speciālisti ir veikuši visus nepieciešamos dziļuma mērījumus un sagatavojusi Irbes šauruma karti, savukārt Rīgas ostas kapteiņdienests izstrādājis savu redzējumu par jauno kuģu ceļu, ekspertu rīcībā bija visi nepieciešamie dati. Svarīgākie ekspertu grupas ieteikumi saistīti ar labāku manevrēšanas iespēju nodrošināšanu lielajiem kuģiem,

iespējamo risku novērtēšanu un samazināšanu, kā arī iespējām garantēt kuģu ceļa apzīmējumu saglabāšanos smagos ziemas kuģošanas apstākļos, kad ledus sabojā vai aiznes bojas.

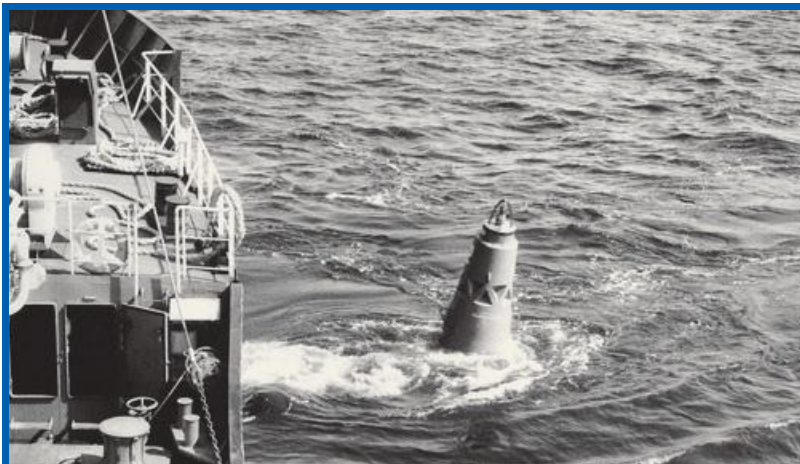
2009. gada 1. martā stājas spēkā jaunie kuģu ceļi Irbes jūras šaurumā:

- Ziemeļrietumu kuģu ceļa posms ar minimālo dziļumu 17 m;
- Rietumu kuģu ceļa posms;
- Austrumu kuģu ceļa posms ar minimālo dziļumu 17 m.



Irbes šaurumā iznīcina sprādzienbīstamus priekšmetus

Starptautisko Jūras spēku mācību „Open Spirit 2014” galvenais uzdevums bija meklēt un iznīcināt Baltijas jūras dzelmē no Pirmā un Otrā pasaules kara saglabājušos



sprādzienbīstamus priekšmetus. Šoreiz mācības notika Irbes jūras šaurumā, kā arī Latvijas rietumu piekrastē netālu no Liepājas, kur darbojās kuģu ūdenslīdzēju – atmiņtāju grupa. Mācību laikā izdevās atrast un iznīcināt 12 dažāda veida 97 sprādzienbīstamus priekšmetus – 95 mīnas, divas jūras torpēdas.

Irbes šaurumā atrodas aptuveni 17 tūkstoši sprādzienbīstamu priekšmetu, no kuriem vēl ļoti daudzi nav apzināti. Atmiņtāšanas operācijas sākās 1995. gadā, un līdz šim ir iznīcināts 751 sprādzienbīstams priekšmets, kas liecina, ka vienīgais kuģošanas ceļš Irbes jūras šaurumā ir kļuvis kuģošanai drošāks.

Ko glabā jūras dzelme?

Šis jautājums vienmēr ir nodarbinājis cilvēku prātus, vēl jo vairāk tāpēc, ka stāsti par Baltijas jūrā nogrimušajiem kuģiem un to bagātīgajām kravām tiek nodoti no paaudzes paaudzē. Kopš 2004. gada rudens Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma asociācija Voldeimāra Raina vadībā pēta ar kuģošanu Baltijas jūrā saistītās lietas, tai skaitā aplūko kuģu kapsētu vietas Baltijas jūrā un pēta iemeslus, kas vainojami kuģu nogrimšanā.

Par kuģošanai liktenīgu uzskatīja gan Irbes jūras šaurumu, gan arī Kolkasragu, ar kuru saistās daudz nostāstu un noslēpumu. Kā viens no noslēpumiem tiek minēts 1625. gada rudens, kad lielajā vētrā Kolkasraga sēklī avarēja

desmit zviedru flotes kuģu. Zviedrijas arhīvos ir atrasti dokumenti, kuri sniedz priekšstatu par nelaimi, kas piemeklēja admirāļa Klāsa Larsona Fleminga vadīto eskadru. 1625. gada 8. oktobrī admirālis rakstīja ziņojumu karalim: „Kad bijām gatavi braukšanai, mēs vēl dažas dienas gaidījām vēju Daugavas grīvā. 20. septembrī sešos vakarā, kad bija labs laiks un teicams ceļavējš, mēs divas stundas kavējāmies aizvējā, braucot cauri mucas ceļam. (Tolaik jūra iepretī grīvai nebija bagarēta, tāpēc šauro likumoto ceļu starp sēkliem un dziļumu iezīmēja noenkurotas mucas.) Apspriedies ar flotes labākajiem stūrmaņiem – holandieci, kurš visu mūžu kuģojis šajos ūdeņos, un zviedru Garo Knutu, izlēmu braukt ar mazām burām. Naktī vējš mainījās un sākās tik briesmīga vētra ar lietu, ka neviens vairs nevarēja valdīt buras. Visu nakti braucām uz ziemeļaustrumiem un pēc astoņām ar pusi stundām, kad dziļums bija 20 asu, izmetām enkuru, jo domājām, ka esam Roņu salas tuvumā. Enkurs vēl nebija aizķēries, kad kuģis saņēma spēcīgus triecienus un apstājās. Tas bija pusstundu pirms rītausmas. Kad kļuva gaišs, ar lielu izbrīnu sapratām, ka esam avarējuši pie Kolkas raga. Aizvēja pusē redzējām, ka sēklim uzskrējis arī „Persejs” un „Marss” ar 33 vīru komandu.” Atgriezies Stokholmā, admirālis vēl cerēja, ka avarējuši tikai trīs kuģi, bet redzēdams, ka neatgriežas vēl septiņi, viņš ziņojumu pabeidz ar frāzi: „Zinu, ka notikusi ļoti liela nelaime.”■

Kuģošanai jābūt drošai!

R. Mūrnieks: „Kuģošanai ir jābūt drošai, lai kādas valsts kuģi un kādos pasaulē ūdeņos strādātu. Nereti kuģu īpašnieki izvēlas iet vieglāko ceļu. Piemēram, lēto karogu prasības un uzraudzība ne vienmēr ir pietiekami augstā līmenī. Ja jūs domājat, ka kuģošana ir dārgs prieks, pamēģiniet piedzīvot negadījumu! Tad redzēsiet, cik pēc negadījuma jūs maksāsi, salīdzinot ar to, ko vajadzētu ieguldīt kuģošanas drošības sakārtošanā! Pamatā tie ir regulāri kuģa remonta darbi, savlaicīga bojājumu novēršana, pietiekama apkalpes apmācība, kā arī regulāra zināšanu un iemaņu pilnveidošana. Kuģu īpašniekiem to visu vajadzētu ļoti nopietni apsvērt.”

Tomēr nelaimes notiek

2004. gada 11. maijā no zvejas neatgriezās zvejas kuģis „Astrīda”. Izmeklēšanā, kurā piedalījās JA Avāriju izmeklēšanas nodaļa, noskaidrojās, ka 10. maijā plkst. 01.47 zvejas kuģim „Astrīda” uztrieces un to nogremdējis Kipras karoga kuģis „Vladimir”. JA jūras avāriju vecākais izmeklētājs Staņislavs Čakšs negadījumu kvalificēja kā ļoti smagu, jo bojā aizgāja visi seši apkalpes locekļi un kuģis. Lai gan JA speciālisti bija pārliecināti, ka avārijā vainojams „Vladimir”, ko apliecināja ekspedīcijas laikā no jūras dzelmē gulošā kuģa vraka iegūtie pierādījumi, kuģa „Vladimir” apkalpes sniegtās un kuģa apsekošanas rezultātā



Zvejas kuģa „Beverīna” bojāejas izmeklēšana.



„Golden Sky” izmeklēšana.

iegūtās liecības, JA nav tā institūcija, kas paziņo spriedumu. Kuģis nevar būt vainīgs, vainīgi ir cilvēki, bet viņu vaina jāpierāda tiesā, un tikai tiesa var paziņot spriedumu. JA veic izmeklēšanu nevis tāpēc, lai kādu notiesātu, bet gan lai iespējami pilnīgāk noskaidrotu avārijas apstākļus un izdarītu secinājumus, kādas bijušas kļūdas un kā rīkoties, lai tās neatkārtotos. Ansis Zeltiņš, kurš tolaik bija JA direktors, teica: „No cilvēciskā viedokļa tas, kas noticis ar zvejas kuģi „Astrīda”, ir tragēdija, no jūras negadījumu viedokļa tas ir tikai negadījums, kas šādā vai citādā formā jūrā nav rečums. Jūras administrācija saskaņā ar likumdošanu ir tā institūcija, kas veic jūras negadījumu izmeklēšanu, un tas ir mūsu inspektoru ikdienas darbs. Taču šis mūsu praksē ir ārkārtas gadījums, tāpēc esam tam pievērsušies ar maksimālu uzmanību. Visiem vajadzētu atcerēties, ka, veicot izmeklēšanu, mēs paši nedrīkstam pārkāpt likuma normas. Atrast kuģi ir daudz vienkāršāk, nekā pierādīt, ka tieši šis kuģis ir vainojams avārijā un mūsu zvejas kuģa bojāejā.”

Jūras negadījumi dod vielu pārdomām par cilvēka faktoru

2007. gads bija iezīmīgs ar jūras negadījumiem: Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļā tika reģistrēti pieci smagi (vai ļoti smagi) jūras negadījumi, kuros iesaistīti Latvijas karoga kuģi vai arī ārvalstu kuģi Latvijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos, par kuriem veikta izmeklēšana un sagatavoti

izmeklēšanas ziņojumi, kā arī pieci mazāk smagi negadījumi.

„Golden Sky”, „Nijord”, „Sava Lake”

2007. gada 15. janvārī plkst. 01.47 Rīgas meklēšanas un glābšanas koordinācijas centrs saņēma informāciju, ka sauskravas kuģis ar Kipras karogu „Golden Sky” ar 25 000 tonnu minerālmēslu kravu uzskrējis uz sēkļa Ventspils ostas ārējā reida tuvumā. Latvijas Jūras administrācijas Avāriju izmeklēšanas nodaļa veica izmeklēšanu, kas ilga vairāk nekā pusgadu. Tika noskaidrots, ka negadījuma pamatcēloņi ir gan kuģa galvenā dzinēja tehniskās problēmas, gan kapteiņa pasīva un neprofesionālā rīcība ekstremālos apstākļos.

2007. gada 21. janvārī notika līdzīgs smags negadījums – uz sēkļa Irbes šaurumā uzsēdās Maltas karoga kuģis „Nijord”. Izmeklēšanu par šo negadījumu veica Maltas Jūras administrācija sadarbībā ar JA AIN un secināja: vainojamas cilvēku pieļautās kļūdas.

Dienu vēlāk, 22. janvārī, ceļā uz Ranersas ostu Dānijas jurisdikcijai pakļautajos ūdeņos uz sēkļa uzsēdās Latvijas karoga kuģis „Sava Lake”. Kuģis guva nopietnus korpusa zemūdens daļas bojājumus. Izmeklēšanas ziņojumā norādīts, ka negadījuma galvenais iemesls ir „Sava Lake” kapteiņa nepietiekamā pieredze šajā amatā un nepamatotā pašpārliecība, vadot kuģi vienatnē sarežģītos navigācijas apstākļos.■



Avārijas izraisītājs kuģis „Vladimir”.



No jūras dzelmes izceltie kuģa „Astrīda” priekšmeti.

Glābšana ir profesionāļu darbs

Meklēšana un glābšana ir bijusi un vēl joprojām ir tā sfēra, kas rada daudz problēmu gan tiem, kuri sniedz palīdzību, gan tiem, kuri šo palīdzību gaida un uz to cer.

2001. gadā atbilstoši grozījumiem LR Nacionālo bruņoto spēku likumā cilvēku glābšanas un meklēšanas pienākumi, kas līdz tam bija Latvijas Jūras administrācijas pārziņā, pārgāja Jūras spēku kompetencē.



Modris Šivars.



Andris Bernāns.

Latvijā meklēšanas un glābšanas darbus veic Latvijas Jūras spēki saskaņā ar diviem likumiem. Pirmais ir Bruņoto spēku likums, kurā izdarīja grozījumus, kad 2000. gadā Jūras spēki no Jūras administrācijas pārņēma visas meklēšanas un glābšanas funkcijas, un otrs ir 2002. gadā pieņemtais Jūrlietu pārvaldes un drošības likums, kurā jau konkrēti ir definēts, kuras no bijušajām Jūras administrācijas funkcijām un kādus krasta apsardzes pienākumus pilda JS vienības. Taču Jūras spēki nav vienīgie, kas veic glābšanas un meklēšanas darbus, šos uzdevumus pilda arī Latvijas Gaisa spēki, kuru rīcībā ir divi glābšanas helikopteri, speciāli aprīkoti glābšanas darbu veikšanai uz jūras. Gaisa spēkiem ir profesionāli sagatavots personālsastāvs, arī Jūras spēki savus speciālistus ir pienācīgi sagatavojuši, tāpēc abi nepieciešamības gadījumā var sekmīgi darboties kopā, lai iespējami operatīvāk un profesionālāk sniegtu palīdzību. Visa darbu koordinācija notiek no Jūras spēku Jūras meklēšanas un

glābšanas centra, kas atrodas Kuģu vadības centrā Rīgas ostā. Te strādā augsta līmeņa speciālisti, kuri savulaik strādāja JA struktūrā, un JS ir ieinteresēti iespējami ilgāk viņus nodarbināt. Taču klāt nāk arī jauni speciālisti, kuri šim darbam tiek īpaši apmācīti.

Latvijā meklēšanas un glābšanas darbība sekmīgi attīstās un labi tiek vērtēta arī starptautiskā līmenī. Lielā mērā par to jāpateicas tieši JA, kas šo darbu bija pareizi uzsākusī. Ikdienas darbs vislabāk parāda, kādi speciālisti un kādas iemaņas vēl nepieciešamas, lai iespējami profesionālāk varētu veikt glābšanas operācijas. Tā kā ļoti bieži, veicot glābšanas darbus, vispirms vajadzīga medicīniskā palīdzība, ir paredzēts sagatavot speciālistus neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanai. No Liepājas līdz Salacgrīvai ik brīdi patrulē Krasta apsardzes kuteri, tie vienmēr ir gatavi piecpadsmit līdz divdesmit minūšu laikā iziet jūrā, lai sniegtu pirmo palīdzību jūrniekiem, kā arī visiem citiem nelaimē nonākušajiem.

Nepieciešamības gadījumā glābšanas darbos operatīvi iesaistās arī Krasta apsardzes flotile, kas nodrošināta ar pieciem ātrgaitas kuģiem.

No vēstures

1992. gada 1. septembrī izveidotais Latvijas Jūras avāriju un glābšanas dienests sākotnēji bija pakļauts Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentam. Tai laikā skaidri bija pateikts – valsts pienākums ir glābt cilvēkus un likvidēt naftas noplūdes, bet saimniecisko darbību veic SIA "ASPTR". Nu, piemēram, nodarbojas ar zemūdens tehniskajiem darbiem.

1993. gadā Latvijas Jūras avāriju un glābšanas dienesta direktors Andris Bernāns atzina, ka šis tas no tehniskā aprīkojuma jau ir iegādāts, taču, lai varētu normāli strādāt, vairāk trūkst, nekā ir. Ir divi ūdenslīdzēju kuteri, bet ar tiem jūrā nevar iziet. Ir četras glābšanas mašīnas ar piepūšamajām laivām, taču ar to visai piekrastei ir par maz, bet, lai papildinātu tehnisko



aprikojumu, diemžēl trūkst naudas. Kā lielais glābiņš tolaik nāca humānā palīdzība, kas, kaut nedaudz, tomēr palīdzēja kļūdēt bezcerīgo situāciju. Arī A. Bernāna vadītais dienests šādu palīdzību saņēma.

Lai cik grūti bija finansiālie apstākļi, dienests tomēr strādāja. 1993. gadā jau bija izveidoti septiņi atbalsta punkti jūras piekrastē – Rīgā, Salacgrīvā, Engurē, Mērsragā, Rojā, Ventspilī un Liepājā.

Paralēli tehniskā aprikojuma papildināšanai intensīvi notika arī cilvēku apmācīšana, lai kvalificēti varētu sniegt pirmo palīdzību.

Pirmais pašu kuteris

1994. gada 5. jūliju var uzskatīt par Latvijas Jūras administrācijas lielo dienu, jo no Somijas kuģu būvētājiem tika saņemts jaunbūvēts loču kuteris, kas izmaksāja 500 tūkstošus ASV dolāru. Tam deva vārdu "Daina", un bija plānots būvēt vēl vienu šādu kuteri, taču Latvijas Ostu padome līdzekļus vairs nepiešķīra, līdz ar to plāns palika nerealizēts.

Taču humānā palīdzība turpināja ceļu uz Latviju. 1994. gada 16. novembrī Zviedrijas valdība nodeva Latvijai glābšanas kuteri "Dēkla", ko ar pateicību pieņēma Ministru prezidents Māris Gailis, satiksmes ministrs Andris Gūtmanis un Jūras administrācijas direktors Bruno Zeiliņš. Kuteris strādāja kopā ar loču kuģi "Daina" un glāba cilvēkus pat pusotra metra augstos viļņos. "Dēklas" pieņemšanas reizē satiksmes ministrs A. Gūtmanis teica: "Mēs atkal esam kļuvuši

bagātāki! Un tas, protams, notiek visu kopējās interesēs, lai cilvēki abpus Baltijas jūrai justos droši – ir kuģi un ir profesionāli sava amata meistari, kuri ne tikai ievēdīs kuģi ostā, bet arī glābs cilvēkus, ja tie jūrā nonākuši nelaimē".

Iekļaujoties Jūras administrācijas sastāvā, Latvijas Jūras avāriju un glābšanas dienests ieguva citu nosaukumu – Meklēšanas un glābšanas dienests, bet saglabāja iepriekšējo priekšnieku. Andris Bernāns bija paguvjis paveikt salīdzinoši lielu darbu, un jau 1996. gadā bija nodibināta sadarbība ar visiem Baltijas jūras koordinācijas centriem, kā arī koordinācijas centriem citur pasaulē, lai iespējami operatīvāk notiktu informācijas apmaiņa. Koordinācijas centrā Rīgā darbojās GMDSS prasībām atbilstoša aparatūra. Darbam Rīgas jūras līcī domāts glābšanas kuģis "Māra", bet darbam atklātā jūrā kuģis "Astra", kas aprīkots arī ar dzēšanas aparatūru un naftas savākšanas iekārtām.



"Astra" pēc Latvijas Jūras administrācijas pasūtījuma tika būvēts Somijas kuģu būvētavā "Tyovene OY", tā būvniecība un pilnīga nokomplektēšana ar visām nepieciešamajām navigācijas un glābšanas iekārtām izmaksāja aptuveni 733 tūkstošus latu. Kad Rīgā svinīgos apstākļos tika iesvētīts glābšanas kuģis "Astra", A. Bernāns teica: "Rīgā glābšanas kuģis ir tikai caurbraucot, te tam izsniegs reģistrācijas dokumentus un karoga apliecību. Tas pastāvīgi dežūrēs vai nu pie Ventpils ostas vai Pāvilostas rajonā, tādējādi atrodoties vienādi tālu no Liepājas un Ventpils, vai arī pie Irbes jūras šauruma atklātās jūras pusē, kas ir visintensīvākā kuģošanas vietā Baltijas jūrā." Savukārt toreizējais satiksmes ministrs Vilis Krištopans sacīja: "Atliek tikai novēlēt, lai neviens nebūtu jāglābj."

Novēlējums, protams, ļoti labs, diemžēl vēl joprojām dienesta darbs ir aktuāls un bezdarbs tam nedraud.





Jūrnieku reģistrs – tas ir darbs ar cilvēku!

Kapteinis Harijs Līdaks (miris 2008. 25. VIII) bija pirmais atjaunotās Latvijas Jūrnieku reģistra vadītājs, kuru 1992. gada 25. maijā ar jūras lietu ministra Andreja Dandzberga pavēli Nr. 90 par Jūrnieku reģistra izveidošanu iecēla šajā amatā. Vēl padomju gados viņš kā Zvejas ostas kapteinis veica arī zvejas flotes jūrnieku

diplomēšanu, bet, kad deviņdesmito gadu pašā sākumā Zvejas ostas kapteiņdienestu likvidēja, darbs pie jūrnieku diplomēšanas turpinājās un arī kuģi gāja jūrā. Saskaņā ar Jūras lietu ministrijas pavēli visiem Latvijas jūrniekiem līdz 1994. gada 1. janvārim darba diplomus vajadzēja apmainīt pret jaunā parauga diplomiem.

„Es un manas darbinieces bijām tie speciālisti, kas tolaik pārvaldīja šos diplomēšanas noteikumus. Jūrnieku reģistrs jau tūlīt nodibināts netika, pēc ranga es skaitījos ostas kapteiņa vietnieks, un mans pienākums bija diplomēt jūrniekus un izdot jūrnieku pasēs,” savulaik stāstīja H. Līdaks. „1992. gada augustā izsniedzām pirmās jūrnieka grāmatiņas, bet daudz sarežģītāka par jūrnieka grāmatiņu izsniegšanu bija jūrnieku diplomēšana. 1993. gada 26. februārī jūrniekiem izsniedza pirmos Latvijas diplomus. Viens no klupšanas akmeņiem bija valsts valodas prašana, lai šo diplomu vispār varētu saņemt, par ko 1993. gada 31. martā bija izdota ministra pavēle.

Jūrnieku reģistra vadītāji:

- Harijs Līdaks 1992.–1998. gads (miris 2008.25.VIII)
- Arvīds Lācis 1998.–2000. gads
- Zigurds Lorencs 2000.–2002. gads
- Jāzeps Spridzāns kopš 2002. gada

Diemžēl daudzi latviešu valodu nezināja, un jaunās prasības viņos raisīja nepatiku un dusmas, tika sistas durvis un gaisāicinātas dūres. Bet kā tad īstenībā es varēju novērtēt viņu valodas prasmi? Tiem, kas gribēja tikt pie jaunā diploma, vajadzēja vismaz sasveicināties ar mani latviešu valodā un pateikt, kāpēc tad viņš te ir atnācis un ko vēlas.

Izziņas par valsts valodas zināšanām tika štancētas bez sava gala. Taču valodas nezinātāji iesākumā atrada arī citu izeju. Viņi brauca uz Sanktpēterburgu vai Kaļiņingradu, kur par 200 dolāriem saņēma jaunu diplomu, kas ļāva mierīgi kāpt arī uz Latvijas kuģiem.

1992. gada augustā jūrnieka grāmatiņu Nr. 1 izsniedza „Latvijas kuģniecības” tankkuģa „Hosē Martī” kapteinim Kārlim Zaksam, kuru pamatoti uzskatīja par vienu no kuģniecības labākajiem darbiniekiem. 1992. gadā intervijā viņš teica: „Kad pagājušā gada augustā Latvija atguva neatkarību, uz kuģiem sāka plīvot mūsu nacionālais

Harijs Līdaks



Jāzeps Spridzāns.



UZZIŅAI

Iesākumā Latvijas Jūrnieku reģistrs atradās Eksporta ielā 6. Lai izsniegtu jaunās jūrnieka grāmatiņas, stingri pārbaudīja jūrnieka pasi un darba diplomu, bija jānodod PSRS jūrnieka pase. Tolaik par grāmatiņu praktizantiem bija jāmaksā viens ASV dolārs, kabotāžās jūrniekiem trīs dolāri. Tikpat daudz maksāja arī zvejnieki, un šo kategoriju jūrnieki varēja norēķināties arī Latvijas naudā pēc bankas noteiktā dolāra kursa. Pārējiem jūrniekiem, kas ar Latvijas kuģiem devās ārzemju reisos, maksa bija 30 dolāru, bet tiem, kas strādāja zem ārvalstu karogiem, – 50 dolāru.

karogs. Visai kuģa dokumentācijai jābūt saskaņotai ar šo karogu. Tomēr visu pagājušo gadu mēs kuģojām ar bijušās PSRS pasēm. Ārzemju ostās mums bija grūti atbildēt uz jautājumu – kādas tautības ir mūsu apkalpe? Agrāk kuģa rullī bija rakstīts – PSRS. Tiesa, Eiropā lielas problēmas karoga un dokumentu neatbilstības dēļ neradās, taču Latīņamerikā gadījās arī nepatīkšanas. Jaunā jūrnieka grāmatiņa atrisina daudzas problēmas, jo tā ir ļoti parocīga kapteinim un sniedz vissvarīgākās ziņas par apkalpes locekļiem: par izglītību, attiecīgu kursu beigšanu un tamlīdzīgi. Pēc jūrnieka grāmatiņas var uzzināt, vai jūrnieks ir strādājis uz kuģiem vai mētājis no viena uz otru.”

Kad uzsāka diplomu maiņu, no agra rīta līdz vēlam vakaram cilvēki stāvēja rindā, un Jūrnieku reģistram bija milzīgi saspringtas un garas darba stundas. Visām citām problēmām piebiedrojās viltoto dokumentu lietas. „Visbiežāk tika viltoti matrožu darba diplomu. Cik tādu lietu savulaik tika nosūtīts izmeklēšanai, bet kāda no visa tā bija jēga! Neviens taču noķerts netika. Jau tad, kad vairākus gadus biju pensijā, man pāris reizes vajadzēja iet uz Jūrnieku reģistru, lai salīdzinātu parakstus, jo vēl joprojām tika atklāti dokumenti, kuros viltots mans paraksts,” atcerējās H. Līdaks.

Sākumā uzskatīja, ka Latvijas jūrnieka grāmatiņa izsniedzama tikai Latvijas Republikas pilsoņiem un pastāvīgajiem iedzīvotājiem, tomēr kuģu īpašnieki šādu variantu neatbalstīja un savu nostāju argumentēja ar faktu, ka tādā gadījumā nebūs, kas strādā uz Latvijas kuģiem.

Jūrnieka apliecībām, ko ārvalstniekiem izsniedza JR, derīguma termiņš bija pieci gadi, bet Latvijas pilsoņiem un pastāvīgajiem iedzīvotājiem piecpadsmit gadu. Pirmo reizi pēc 1940. gada, kad beidza pastāvēt ostu „vateršauta”, ziņas par Latvijas jūrniekiem atkal koncentrējās vienuviet. Sākumā gan tikai iegrāmatotas, jo datori nāca nedaudz vēlāk. Apkopojot informāciju, arvien precīzāk varēja izvērtēt Latvijas jūrnieku profesionalitāti un izanalizēt kopējās tendences jūrnieku darba tirgū.

Jūrnieka grāmatiņa – palīgs jūrniekiem

Viens no svarīgākajiem dokumentiem jūrniekam ir jūrnieka grāmatiņa. Tas ir dokuments, kas atvieglo ceļošanu, vīzu noformēšanu un biļešu iegādi. Jūrnieka grāmatiņa ir dokuments personas identificēšanai, tā atspoguļo jūrnieka darba gaitas, ar to viņš pierāda, cik ilgi un uz kādiem kuģiem strādājis. Pēc paša vēlēšanās vai darba devēja pieprasījuma grāmatiņā var tikt norādīti arī dati par kvalifikācijas paaugstināšanu. Sagatavojot jūrnieka grāmatiņas, inspektori datu bāzē aktualizē informāciju par konkrēto jūrnieku. Jūrnieka grāmatiņa tiek izsniegta uz noteiktu laiku – gadu vai mācību laiku studentiem, pieciem vai, maksimums, desmit gadiem strādājošiem jūrniekiem.

Kad 2002. gadā kapteinis Jāzeps Spridzāns no darba jūrā pārnāca strādāt par Latvijas Jūrnieku reģistra vadītāju, viņš vēl nenojauta, cik grūts un atbildīgs būs viņa darbs un cik nepopulārs nereti būs viņa jaunais amats. „Domāju, ka šī būs laba vieta, kur īpaši daudz darba nebūs, jo robežas jau ir iezīmētas un laucīgu mierīgi vajadzēs piekārtot. Taču, jo vairāk iedziļinājos visās lietās, jo vairāk pārliecinājos, ka padarīts jau ir daudz, bet arī darāmā vēl ne mazums. No jūras atnācu vesels

UZZIŅAI

1993. gada 12. martā jūras lietu ministrs Andrejs Dandzbergs svinīgos apstākļos četpadsmit Latvijas flotes veterāniem pasniedza pirmos jaunā parauga LR tālbraucēja kapteiņa un 1. klases mehāniķa diplomus.



Satiksmes ministrs Roberts Zīle viesojas JA Jūrnieku reģistrā.



cilvēks, bet gada laikā krasta darbā veselība jau *čupā*. Ja tā padomā, kas gan te varētu būt par stresiem, kuģis negrimst, nekādu citu ekstrēmu situāciju nav, bet te tevi beidz nost mūžīgi neatrisināmās problēmas. No spriedzes nevar tikt valā, tāpēc Zeltiņam jau reiz teicu – vai nu jāiet kapā, vai prom no darba,” atzina J. Spridzāns.

Pirms desmit gadiem Jāzeps Spridzāns teica: „Vēl pavisam nesen, kad šeit strādāja mani priekšgājēji, Jūrnieku reģistra darbinieki noņēmas tikai ar tiem jautājumiem, kas attiecas uz sertifikātu un jūrnieku grāmatiņu izsniegšanu, nedaudz ar mācību sistēmas pārraudzīšanu



un vēl šo to. Iepriekšējie Jūrnieka reģistra vadītāji ir ieguldījuši lielu darbu, patiesībā paveikuši to visgrūtāko – iedarbinājuši sistēmu. Taču jāatzīst, ka laiki mainās, mainās prasības un attieksme. Reizēm ir pieļautas arī kļūdas, kuras tagad nākas labot.”

Profesionāla komanda

J. Spridzāns: „Es nepiekrītu uzskatam, ka mums ir svarīgi aizpildīt darba vietu, pieņemot cilvēku, kurš ir gatavs strādāt kaut vai par minimālu atalgojumu. Man tāds cilvēciņš nav vajadzīgs. Šeit ir vajadzīgs visaugstākās klases speciālists, bet viņam arī jāmaksā atbilstošs atalgojums. Es skaidri pasaku tiem, kas nāk uz Jūrnieku reģistru meklēt darbu: ja tu vēlies tiešām nopietni veltīt sevi darbam, tad, lūdzu, tev darbs šeit atradīsies, bet, ja tu gribi vienkārši naudu saņemt, meklē vietu citur. Ir, kas pieņem manus noteikumus, bet ir, kas aiziet citur.”

Pēdējo desmit gadu laikā arī Jūrnieku reģistrā ir notikusi paaudžu maiņa, bet JR vadītāja principi nav mainījušies – viņam ir vajadzīgi profesionāli speciālisti. Jāzeps Spridzāns nebaidās ap sevi pulcēt spēcīgas personības, un tas nenoliedzami dod labu rezultātu – profesionāli stipru komandu.

Paveiktais un nepadarītais

Sākot jau no 2000. gada, Jūrnieku reģistrs jūrniecības izglītības jautājumus centies virzīt kā prioritārus: ir investēts dažādās programmās, lai no administratīvās regulēšanas viedokļa sakārtotu Jūrnieku reģistru atbilstoši starptautiskajiem standartiem un prasībām. Tomēr paši JR speciālisti atzīst, ka izglītība ir tā joma, kurā vēl daudz darāmā. Jāatjauno 2003. gadā izstrādātā Latvijas

jūrniecības izglītības koncepcija, lai tā atbilstu mūsdienu darba tirgus prasībām jūrniecībā un nodrošinātu kuģu virsnieku efektīvu sagatavošanu Latvijā. Jūrnieku reģistrs regulāri uzrauga profesionālo jūrniecības programmu īstenošanu un to atbilstību STCW konvencijas prasībām.

Pēc Jūrnieku reģistra reorganizācijas tā darbība sadalīta divos virzienos – Sertifikācijas un Konvencijālā daļa.

Sertifikācija

Nonākot JR, jūrnieki vispirms tiekas ar Sertificēšanas daļas inspektoriem, kuri pieņem jūrnieku dokumentus. Šeit jūrniekiem nākas atgriezties atkal un atkal – gan studentiem, kuri uzsāk darbu jūrniecības nozarē, gan profesionāļiem – lai paaugstinātu kvalifikāciju vai arī saglabātu līdzšinējo.

Atbildīgākais un droši vien arī nepatīkamākais piedzīvojums jūrniekiem ir eksāmenu kārtošana Jūrnieku reģistrā – pārrunas ar eksaminācijas komisijas locekļiem vai datorizēts tests, kas atkarīgs no tā, vai tas ir jūrā strādājošs virsnieks vai ierindas jūrnieks, kurš vēlas apliecināt vai paaugstināt kvalifikāciju, vai tāds, kurš vēlas atsākt darbu un atjaunot kvalifikāciju. Eksaminācijas komisijas locekļi ir ļoti pieredzējuši un kompetenti gan jūrā, gan krastā strādājoši jūrniecības profesionāļi – kapteiņi, mehāniķi, elektromehāniķi. Viņi visi ir beiguši noteiktus kursus un sertificēti. Sertifikātus atpazīst pēc krāsas – stūrmaņiem tie ir melni, mehāniķiem ķiršsarkani, ierindas jūrniekiem sarkani,

UZZIŅAI

Pēdējo piecu gadu laikā kompetences novērtēšana veikta 13 762 jūrniekiem. 14% neiztur kompetences novērtēšanu ar pirmo reizi. Sagatavotības līmenis dažāds, bet kopumā arī vērtētāji atzīst, ka tas kritās, kaut gan angļu valodas zināšanu līmenis ceļas. Vājākās tēmas – likumdošana (par Latvijas likumiem tikai nedaudzieni ir zināšanas), it īpaši mehāniķiem, klāja komandai – kuģa noturība un stiprība, vispārējā jūrniecības terminoloģija, t.sk. kuģa uzbūve. Studentiem kompleksais eksāmens parasti ir saskaņots, līdz ar to absolventi saņem CoC bez kvalifikācijas eksāmena JR.

UZZIŅAI

Latvijā pašlaik ir ap 13 000 aktīvo jūrnieku, no tiem 12 000 strādā starptautiskajā tirdzniecības flotē (pārējie – iekšējo ūdeņu un zvejas flotē). 6500 no šiem 12 000 ir ierindas jūrnieki, tai skaitā 70% ar vidējo izglītību. Ja tikai 20% no tiem būtu gatavi iesaistīties profesionālās pārkvalifikācijas programmā, tas mainītu virsnieku un ierindnieku attiecību par 7%. Latvijā virsnieku un ierindas jūrnieku attiecība šobrīd ir 46:54. Pēdējos gados proporciju ir izdevies pakāpeniski mainīt – 2005. gadā tā bija 40:60.

zvejniekiem zili un tā tālāk. Savukārt visa informācija par pašiem jūrniekiem, apstrādāta atbilstoši starptautiskās likumdošanas prasībām, tiek noglabāta JR arhīva skapjos, kā arī elektroniskajā datu bāzē.

Konvencionālā uzraudzība

Liels darba apjoms tiek veikts konvencionālās uzraudzības jomā: ir ievērojami uzlabota jūrnieku profesionālā sagatavošana, jūrnieku darbā iekārtošanas serviss, arvien retāk tiek fiksēti kļūdoši pārkāpumi vai kvalifikācijas dokumentu viltojumi, ir veikti būtiski uzlabojumi akadēmijas studiju un eksaminācijas procesos, attīstās „Novikontas” mācību centrs, tiek izstrādāts projekts perspektīvo ierindas jūrnieku pārpamācībai par jūras virsniekiem.

Latvijā tādas pašas problēmas kā Eiropā

Pasaulē, Eiropā un arī Latvijā par vienu no galvenajām problēmām jūrniecībā kļūst tieši izglītība. Pēc IMO veiktajiem pētījumiem, vairāk nekā 80% no incidentiem, negadījumiem un avārijām jūrā izraisa cilvēku kļūdas, tāpēc zinātnieku un jūrniecības profesionāļu secinājumi nerunā par labu jūrnieku profesionālajai sagatavotībai, kas, citu trūkumu starpā, nav bijusi gatava tehnoloģiskā sprādziena izaicinājumiem. Izgaismojas problēma, ka viss ir darīts pilnīgi no otra gala: jūrniecības koncepciju veidotāji, zinātnieki, kas rada jaunas tehnoloģijas, un kuģu īpašnieki, kas būvē arvien lielākus un modernākus kuģus, no redzesloka ir pazaudējuši jūrniecības profesionālo izglītību. Bet visa pamatā taču ir jūrniecības

izglītības sistēma, kas darba tirgum sagatavo tādus jūras un krasta speciālistus, kuri ir ne tikai profesionāļi savā nozarē, bet spēj daudz plašāk raudzīties uz kopsakarībām, kā arī apzināties savu lomu un atbildību.

Arī Latvijā šis ir jautājums, kas nodarbina jūrniecības sabiedrību – darba devējus, ierēdņus, pedagogus, jūrniecības sabiedriskās organizācijas un arī pašus studentus. Skaidrs ir viens – pārmaiņām noteikti ir jānāk. Pašlaik visnoteiktāk šo viedokli pauž Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs, kas, Roberta Gailīša vārdiem runājot, ir jūrniecības izglītības apsardzes kuģis.

J. Spridzāns: „Šodien vairs neder tā jūrniecības izglītības koncepcija, kas bija izstrādāta 2003. gadā, jo vajadzīgs cits skatījums uz jūrniecības izglītību Latvijā. Lai uzsāktu reālu darbu, vispirms izveidosim darba grupu, kurā kopā strādās JR speciālisti, visu jūrniecības izglītības mācību iestāžu pārstāvji, darba devēji, nevalstiskās organizācijas, un, kad koncepcija pamatos jau būs izdiskutēta, piesaistīsim Izglītības un Satiksmes ministrijas speciālistus. Koncepcijai jāatspoguļo reālās darba tirgus prasības un mācību iestāžu viedokļi. Mēs nekādā gadījumā koncepciju nesāksim veidot no nulles, bet izmantosim labāko pieredzi, lai veidotu modernu un jaunākajām prasībām atbilstošu mācību procesu. Jūrnieku reģistrs uzņemsies iniciatora un projekta vadītāja lomu, jo likums mums uzliek par pienākumu jūrniecības izglītības procesa uzraudzību, un arī divi pēdējie Jūrnieku reģistra pētījumi mums dod pietiekami plašu un vispusīgu informāciju par to, kā uz izglītības lietām skatās darba devēji, studenti un pasniedzēji.

Jūrnieku reģistra darbs ir specifisks, jo ir jārēķinās ar lielu apkalpojamo klientu skaitu: 13 300 jūrnieku, četras izglītības iestādes un deviņi jūrniecības mācību centri, 58 kruinga kompānijas. Lai iespējami kvalitatīvāk veiktu savu darbu, Jūrnieku reģistram ir cieša sadarbība ar Izglītības un zinātnes ministriju un tās aģentūrām. Esam iesaistīti funkciju optimizācijas darba grupās, kā arī sekojam līdzi IZM kompetencē esošo ārējo normatīvo aktu izmaiņām, tai skaitā visam, kas skar jūrniecības profesionālo izglītību. Izveidojusies



Projekta „RAK UP”
noslēguma seminārs Rīgā.



Roberts Gailītis (no kreisās),
Kalvis Innuss un Jāzeps Spridzāns.

produktīva sadarbība ar jūrnieku arodbiedrībām, un tas ir tikai loģiski, jo jūrniekus interesējošu jautājumu vai sūdzību izskatīšanā ir iesaistīta gan arodbiedrība, gan Jūrnieku reģistrs. Jūrnieku reģistrā bieži vēršas dažādu ārvalstu kuģu īpašnieki un to pārstāvji, lai precizētu visus tos jautājumus, kas skar jūrnieku starptautisko nodarbināšanu un profesionālās kvalitātes līmeni.”

JR ārzemju kolēģi ir augstu novērtējuši paveikto un atzīst, ka dažos jautājumos Latvijas Jūrnieku reģistra sistēma sakārtota labāk, nekā tas ir dažās citās Eiropas Savienības valstīs.

Jūrnieku aptauja liecina, ka jūrnieki kopumā pozitīvi vērtē JR darbu, lielāko daļu informācijas gūst no Jūras administrācijas mājas lapas www.lja.lv un pa informatīvo tālruni 67099419.

Roberts Gailītis: „Atskatoties uz JR darbu un galvenajiem sasniegumiem, varam uzsvērt divas galvenās jomas, kurās izdevies sasniegt labus rezultātus:

1. Ir nodrošināta Latvijas jūrnieku konkurētspēja, kas balstīta uz sakārtotām un labi uzturētām sistēmām:

- Jūrnieku sertificēšanas sistēma;
- Jūrnieku profesionālās sagatavošanas un apmācības sistēma;
- Jūrnieku ārstu uzraudzības sistēma;
- Jūrnieku darbā iekārtošanas kompāniju uzraudzības sistēma.

2. Ir izskausti jūrnieku dokumentu viltošanas gadījumi, un šodienas situāciju nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar to, kas bija pirms gadiem piecpadsmit. ■

Jūrnieru reģistrā darbs vērsts uz mērķi un rezultātu

„Tas, ka esmu kļuvis par jūrnieru, daļēji ir ģimenes tradīciju turpināšana. Mans vectēvs bija kapteinis uz zvejas kuģiem, tēvs kuģu mehāniķis, sākotnēji man nebija viegli pieņemt lēmumu – kļūt par stūrmani vai tomēr mehāniķi. Ilgi svārstījies, bija tā piecdesmit pret piecdesmit, vairākas reizes pat mainīju izvēli par labu vienai vai otrai profesijai. Beigās tomēr izlēmu mācīties par mehāniķi, iestājos Rīgas jūrskolā, pēc tam mācījos Latvijas Jūras akadēmijas koledžā un tad arī akadēmijā. Sākot mācīties jūrskolā, pirmais iespaids bija par fizikas un matemātikas ļoti intensīvo apguvi. Daudzi kursa biedri tika atskaitīti, daudzi aizgāja paši, no vairāk nekā 40 jūrskolā uzņemtajiem kuģu mehāniķiem akadēmiju absolvēja tikai seši. Mēs bijām cerējuši, ka jūrskolā mums uzreiz mācīs speciālos priekšmetus, mācīs, kas tad īsti ir kuģis un jūrnieru profesija. Jāatzīst, ka arī mācīties akadēmijā joprojām bija iespaids, ka fizikas un matemātikas ir stipri par daudz. Kāpēc tas vajadzīgs, sapratu tikai tad, kad sāku strādāt un teorētiskās zināšanas sāku izmantot praksē, kā arī mācoties Rīgas Tehniskajā universitātē,” tā savu ceļu uz jūru atceras Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieru reģistra Konvencionālās uzraudzības daļas vadītājs KALVIS INNUSS.

Kalvis atceras arī dažus kuriozus no savu jūrnieru gaitu pirmsākumiem. Pirmajā jūras praksē viņš devies 17 gadu vecumā kopā ar sava vecuma kadetu – topošo kuģu vadītāju. „Prakses vadītājs mums pateica, ka kuģis atrodas Pēterburgā, un iedeva ostas kontaktinformāciju, un tā nu mēs devāmies uz pilnīgi svešu un mums nepazīstamu zemi, ar krievu valodu mums kā bija, tā bija. Pirms došanās ceļā bija uztraukums gan par to, kā izdosies nokļūt līdz galamērķim, gan arī par paredzēto sešus mēnešus garo jūras praksi. Pēterburgā mani pārsteidza krievu cilvēku milzīgā atsaucība un laipnība, pateicoties tai nonācām galā bez liekiem sarežģījumiem. Prakses sākums man pagāja jūras slimības gaidīšanas režīmā. Vecākie kolēģi arī deva padomus, kā tai gatavoties, taču galu galā jūras slimību tā kārtīgi arī nepiedzīvoju. Pirmā ārņemju osta mums bija kādā Londonas priekšpilsētā, ar kapteini bija vienošanās, ka kadetu laidīs krastā. Mēs paprasījām kapteini vecākajam palīgam atļauju un devāmies ceļā, taču mums nebija ne mazākās nojausmas, kāda ir sistēma ostās. Nokāpjot



no kuģa, mēs vienkārši gājām kaut kur gar žoga malu, apkārt ostas iekārtām, pa plāvu, ārā no ostas. Kad tāpat atgriezāmies, mūs jau pie trapa sagaidīja pārskaities stūrmanis un tūlīt aizsūtīja pie kapteina. Izrādās, šī osta atrodas blakus militārajai rūpnīcai, un nevienam ārvalstu jūrnieram vispār nebija atļauts nokāpt krastā. Kapteinis vaicāja, kā mēs tikām ārā no ostas, mēs teicām, ka vienkārši gājām, kamēr izgājām, bet viņš mums neticēja. Visvairāk kapteinis uzturējās, vai tik neesam kādam pateikuši, no kura kuģa esam, bet mums neviens neko nebija prasījis, jo mēs jau nevienu vispār nebijām satikuši,” stāsta Kalvis.

Pabeidzot akadēmiju, Kalvis, tāpat kā daudzi jaunie latviešu jūras virsnieki, darba gaitas sāka kompānijā „Teekay Shipping”. „Tajā laikā mums visiem lielākais bubulis bija armija, tāpēc bija jādama, kur vēl varētu mācīties. Es iestājos maģistrantūrā Rīgas Tehniskās universitātes Enerģētikas un elektrotehnikas fakultātē. Tad tikai tā īsti varēju novērtēt savas akadēmijā apgūtās zināšanas, jo, kaut gan mācījos dienas nodalā, mācības viegli varēju savienot ar darbu uz kuģa, universitātē ierodoties gandrīz tikai uz sesijām. Jūrā nostrādāju salīdzinoši ilgi, un tad man radās iespēja pastrādāt Rīgas domes Vides departamentā, saistībā ar rūpnieciskā piesārņojuma jautājumiem. Pēc darba jūrā jutos šokēts par to, cik darbs krastā ir birokrātisks un vienkāršs. Darbība galīgi nebija vērsta uz rezultātu, tikai uz procesu – paša procesa pēc. Pretimnākšana cilvēkiem bija minimāla, uz iesniegumiem

pārsvarā tika atbildēts formāli atrakstoties, nemeklējot risinājumus un cēloņus problēmām. Jau pēc gada sapratu, ka tas nu galīgi nav man domāts, un gatavojos doties atpakaļ jūrā. Izejot veselības pārbaudi jūrnieru poliklīnikā, es žurnālā „Jūras Vēstis” izlasīju sludinājumu, ka Jūrnieru reģistrs meklē darbiniekus Konvencionālās uzraudzības daļā. Aizsūtīju savu CV un pieteikuma vēstuli, un tiku uzaicināts uz darba interviju. Tā ilga trīs stundas. Jau tajā pašā dienā mani nosūtīja uz datora testu, kam es galīgi nebiju gatavs, tomēr darbu dabūju un sāku strādāt par vecāko inspektoru,” atceras daļas vadītājs.

Salīdzinot ar darbu pašvaldībā, Kalvi ļoti pozitīvi pārsteidzis darba stils Jūras administrācijā – tas vairs nebija darbs, kas vērsts uz procesu, bet gan uz mērķi un rezultātu. „Otra lieta, kas mani pārsteidza, bija Jūrnieru reģistra vadītāja kapteina Spridzāna stingrais tvēriens – disciplīna, darba organizācija, striktā pienākumu sadale. Domē kolēģi kļuva nemierīgi un rosīgi jau vismaz stundu pirms darba beigām, te darba diena beidzas, bet neviens vēl mājās neiet, visi strādā,” saka Kalvis.

Konvencionālās uzraudzības daļas ikdienas darbs pirmkārt saistīts ar jūrnierības izglītības iestāžu, tai skaitā jūrnieru kursu, uzraudzību, lai mācību programmas atbilstu visiem starptautiskajiem standartiem un prasībām, kas ir obligāts priekšnosacījums Latvijas jūrnieru kvalifikācijas dokumentu atzīšanai starptautiskā mērogā. Bez tam tiek uzraudzīta arī jūrnieru darbā iekārtošanas kompāniju darbība, tiek atzīti jūrnieru ārsti, kuri novērtē jūrnieru veselības stāvokli. „Jūrnieru reģistrā ir izveidojusies lieliska komanda, te strādā cilvēki, uz kuriem var pilnībā paļauties, un tas ir ļoti svarīgi, lai varētu kaut ko sasniegt,” atzīst Kalvis. Strādājot Jūras administrācijā, ikdienā gan esot jūtams, ka Jūrnieru reģistra speciālistiem pietrūkst saskarsmes ar pārējo administrācijas kolektīvu. „Mēs te dzīvojam paši savu dzīvi, taču gribētos vairāk kopīgu pasākumu. Savulaik administrācija regulāri rīkoja sporta spēles, tas bija ļoti būtiski tieši kolektīva saliedēšanai.”

Krastā Kalvis nostrādājis jau astoņus gadus, taču domas par jūru vēl joprojām virmo, jo par darbu uz kuģa saglabājušās vispozitīvākās atmiņas.

Hidrogrāfijas dienests gatavs palielināt darbības jaudu

Latvijas Hidrogrāfijas dienests (HD) dibināts 1992. gadā. Hidrogrāfu ikdienas darbs ir kuģu ceļu un ostu dziļuma mērīšana, jūras karšu izgatavošana, navigācijas līdzekļu (bāku, boju un citu kuģiem domātu zīmju) kontrole un uzraudzība, kā arī kuģošanas drošības informācijas apkopošana un izplatīšana.

Viens no svarīgākajiem uzdevumiem, pie kā strādā JA hidrogrāfi, ir Baltijas jūras galveno kuģu ceļu uzmērīšana saskaņā ar Baltijas jūras vides aizsardzības komisijas (HELCOM) lēmumu. Hidrogrāfi šos mērījumus veic, izmantojot pašu projektēto hidrogrāfijas kuģi „Kristiāns Dāls”, kas darbu sāka 2001. gadā.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis: „Patiesībā var teikt, ka 1992. gadā bija jāsāk no nulles, jo nebija nekādu līdzekļu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai. Pirmie pašu konstruētie peldlīdzekļi bija tādas peldošas būdiņas, ko daudzi kolēģi vēl atceras. Tās izskatījās dīvaini, taču kalpoja teicami līdz pat 2008. gadam, kad hidrogrāfisko mērījumu veikšanai vietās, kur nevarēja piekļūt kuģis „Kristiāns Dāls”, tika iegādāts kuteris „Blessers”.

Hidrogrāfijas dienests lielas pārmaiņas piedzīvoja 2000. gadā, kad notika Jūras administrācijas reorganizācija. Hidrogrāfijas dienesta darbinieki palika tikai Jūras administrācijā un lielajās ostās. 2004. gadā tika ieviesta navigācijas līdzekļu monitoringa sistēma, tā palīdzēja atklāt nepilnības navigācijas līdzekļu darbībā, piemēram, atklājām, ka Kolkas un Irbes bākām ziemā ar saules bateriju enerģiju nepietiek. 2006. gadā tika pieņemti Ministru kabineta noteikumi par tehniskajām prasībām navigācijas līdzekļiem un to apsaimniekošanu,” atceras A. Gailis.

Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas speciālisti pamatoti var lepoties ar to, ka jau kopš 2012. gada ir ieviesta karšu drukāšana pēc pieprasījuma, līdz ar to vairs nav nepieciešamas noliktavas,



SM Jūrniecības departamenta direktore Laima Rītuma, MRCC RIGA priekšnieks kapteinleitnants Andris Skribis un JA Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Aigars Gailis JA rīkotajā Baltijas jūras kuģošanas drošības informācijas nacionālo koordinātoru sanāksmē.



Hidrogrāfijas dienesta speciālisti tiekas ar ostu navigācijas līdzekļu uzturēšanas darbiniekiem.

neveidojas gatavo karšu uzkrājumi, sāk izzust tāda lieta kā papīra navigācijas karšu korektūras, jo

vieglāk ir nopirkt jaunu karti, cenu starpība korektūrai un jaunai kartei vairs nav liela. Elektroniskās

2014. gadā Rīgā tikās kuģošanas drošības inspekcijas nacionālie koordinatori.



kartes šodien ir līdzvērtīgas papīra kartēm. Visi Latvijas teritoriālie udeņi ir pilnībā *pārklāti* gan ar papīra, gan elektroniskajām kartēm, turklāt Latvijas Hidrogrāfijas

dienests bija viens no pirmajiem pasaulē, kas nodrošināju savu udeņu pilnīgu pārklājumu ar elektroniskajām kartēm.

Pēdējos gados vairāki Hidrogrāfijas dienesta speciālisti – gan kartogrāfi, gan hidrogrāfi – ir mācījušies un saņēmuši sertifikātus, kas apliecina, ka viņi kvalificēti var strādāt jebkurā pasaules valstī. Dienestā pašlaik ir divi starptautiskās „B” kategorijas hidrogrāfi un divi „B” kategorijas kartogrāfi, un šādu speciālistu sagatavošanas praksi plānots turpināt.

Šogad Hidrogrāfijas dienests iegādājās jaunu kuteri, kam tika dots vārds „Sonārs”. Kuteris ir pilnībā aprīkots hidrogrāfisko mērījumu veikšanai. Salīdzinājumā ar iepriekšējo, 2008. gadā iegādāto kuteri, jaunais ir lielāks, ar augstāku jūras spēju, uz tā nodrošināti daudz labāki darba apstākļi. Taču A. Gailis neslēpj, ka tiek domāts arī par jauna hidrogrāfijas kuģa iegādi. „Kristiāns Dāls” godam kalpo jau 13 gadus, taču dienestam būtu nepieciešama lielāka mērījumu jauda. Mūsu kaimiņiem igauņiem ir trīs hidrogrāfijas kuģi, nemaz nerunājot par somiem un zviedriem. Protams,

jauns kuģis nav lēts prieks, taču ir cerības, ka lielāko daļu nepieciešamā finansējuma varētu segt no ES fondiem.

„Pašlaik gatavojamies iesaistīties Zviedrijas Jūras administrācijas koordinētā projektā par intensificētu dziļumu mērījumu veikšanu jūrā (HELCOM plāni) un modernas hidrogrāfijas informācijas sistēmas ieviešanu līdz 2020. gadam. Mēs nevaram atļauties stāvēt uz vietas, visu laiku ir jāmeklē iespējas attīstīties,” uzsver A. Gailis.

Latvijas Jūras administrācijas Hidrogrāfijas dienests aktīvi iesaistās Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) un Starptautiskās bāku asociācijas (IALA) darbā. Dienests starptautiskā līmenī ir atzinīgi novērtēts. 2012. gadā IHO 18. konferences vadība tika uzticēta Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājam, bijušajam ilggadējam Hidrogrāfijas dienesta vadītājam Jānim Krastiņam. Pēc konferences Latvijas Ārlietu ministrija un Satiksmes ministrija saņēma IHO prezidenta vēstuli ar pateicību par J. Krastiņa darbu konferences vadītāja amatā. ■



A. Gailis un J. Krastiņš IALA-AISM asamblejas konferencē Spānijā.



„Kristiāns Dāls” – Hidrogrāfijas dienesta lepnums

Hidrogrāfiskie mērījumi tiek veikti, izmantojot Latvijas hidrogrāfu projektēto hidrogrāfijas kuģi „Kristiāns Dāls” un dziļuma mērījumu katamarānus. „Kristiāns Dāls” būvēts Somijā 2001. gadā, un tas ir pirmais Latvijas brīvvalsts laikā uz-būvētais kuģis, kas paredzēts speciāli hidrogrāfijas vajadzībām. Pēc Latvijas hidrogrāfu projekta līdzīgi kuģi tika izgatavoti arī Somijas un Lietuvas hidrogrāfijas dienestiem.

Kuģis var strādāt kā atklātā jūrā, tā seklos ūdeņos un ostu akvatorijā. Mērījumu un pētījumu precizitāti garantē daudzstaru eholote, ar ko aprīkots „Kristiāns Dāls”. Kuģa krustmāte ir Vaira Vīķe-Freiberga, kuģa kristības notika 2001. gada 29. jūnijā.■



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

„KRISTIĀNS DĀLS”

- garums – 19,8 m,
- platums – 6,7 m,
- iegrime – 1,3 m,
- ātrums – līdz 11 mezgliem,
- aprīkojums – daudzstaru eholote „Reson SeaBat 8101”, divfrekvenču eholote „De-so-15”. Pozicionēšanas sistēma ar precizitāti līdz 1 cm un priekšskata hidrolokators,
- kuģis atbilst IMO un IHO noteiktajiem standartiem.



Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga kopā ar kuģa apkalpi – kuģa kapteini Juri Rīzkovu (no kreisās), kuģa mehāniķiem Nauri Gleglu, Valēriju Korjovu un matrozi Robertu Streiču.

Hidrogrāfijas dienesta panākumu atslēga – profesionāla komanda

Hidrogrāfijas dienesta galvenās funkcijas ir hidrogrāfisko mērījumu un pētījumu veikšana, jūras karšu un plānu, lociju un citu ar navigāciju saistītu palīg līdzekļu un jūrniece normatīvo aktu izdošanas un izplatīšanas organizēšana, navigācijas informācijas vākšana, navigācijas brīdinājumu un paziņojumu izdošana uz saņemtas un apkopotās informācijas pamata, kā arī bāku, boju un citu navigācijas līdzekļu un sistēmu izveidošanas un darbības uzraudzīšana Latvijas ūdeņos.

2010. gada decembra beigās, klūstot par JA valdes priekšsēdētāju, nu jau bijušais Hidrogrāfijas dienesta vadītājs Jānis Krastiņš atzina: „Hidrogrāfija ir diezgan plaša sfēra, kur vēl daudz darāmā. Ja izvērtē paveikto, var teikt, ka esmu gana daudz darba ieguldījis gan šeit pat Latvijā, gan arī starptautiskajās hidrogrāfijas organizācijās, tāpēc, no vienas puses, kļūst gandrīz vai žēl, ka tagad tas it kā jāatstāj. Pēdējā laikā Starptautiskajā Hidrogrāfijas organizācijā vadīju

apakškomiteju, kuras uzmanības lokā bija jautājumi par hidrogrāfijas kapacitātes paaugstināšanu pasaulē.” Pirms HD 2005. gadā kļuva par pilntiesīgu Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) biedru, tas jau bija paveicis vēlā nemamu darbu – Latvijas valsts jūras ūdeņi kopš 1997. gada pilnībā bija „pārklāti” ar jūras kartēm. Latvijas hidrogrāfi bija vieni no pirmajiem, kas sāka jūras kartes sagatavot elektroniski un tikai pēc tam „uzlikt” uz papīra, ieviešot jaunākās programmas, kuru izstrādāšanā arī paši piedalījās. HD kļuva par elektronisko jūras navigācijas karšu izplatītājas kompānijas „Primar Stavanger” (PS) dalībnieku, bet Jānis Krastiņš no 2006. līdz 2008. gadam rotācijas kārtībā vadīja PS padomi.

Divdesmit gadu laikā Latvijas hidrogrāfi ir apliecinājuši savu profesionalitāti un spēju sekmīgi risināt nopietnus jautājumus gan pašu mājās, gan starptautiskā līmenī, bet deviņdesmito gadu sākumā šajā nozarē pavērs pilnīgi cita aina.

Pēc neatkarības atgūšanas ne tikai pašām Baltijas valstīm aktuāls bija jautājums, kā nodrošināt kuģošanas drošību savā atbildības zonā, par to noraižējušās bija arī mūsu Baltijas jūras kaimiņvalstis. Starptautiskās hidrogrāfijas un bāku organizācijas konferencē, kas 1993. gadā notika Parīzē, viens no galvenajiem darba kārtības jautājumiem bija Baltijas valstu Hidrogrāfijas dienestu darbība un kuģošanas drošība šo triju valstu teritoriālajos ūdeņos. Tolaik vēl nebija vienkārši atrast kopēju valodu ar Krievijas valdību par bijušā PSRS Hidrogrāfijas dienesta

UZZIŅAI

1990. gada 2. oktobrī Latvijas Republikas Augstākā Padome savā lēmumā „Par ostu, ar kuģošanu un jūrnieceību saistīto uzņēmumu statusu” noteica, ka LR teritorijā esošās ostas, ar kuģošanu un jūrnieceību saistītie uzņēmumi ir neatņemama LR tautas saimniecības sastāvdaļa un ir pakļauti LR likumdošanai. 1992. gada 28. oktobrī LR Jūras lietu ministrija izdeva pavēli Nr. 170 „Par Latvijas Republikas Hidrogrāfijas dienesta izveidošanu”, kura uzdevums bija nodrošināt drošu kuģošanu Latvijas Republikas atbildības zonas ūdeņos.

pārziņā esošo navigācijas līdzekļu un tehniskā aprīkojuma pārņemšanu. Šajā laikā Latvija jau bija pievienojusies Starptautiskajai konvencijai par cilvēku dzīvības aizsardzību uz jūras (SOLAS konvencija), tāpēc bija pašsaprotami, ka vajadzēja uzņemties atbildību arī par hidrogrāfiskajām ierīcēm.

1993. gadā Latvijas Hidrogrāfijas dienests pārņēma daļu bijušā PSRS Hidrogrāfijas dienesta īpašuma: ēkas, navigācijas aprīkojuma līdzekļus – bākas, krasta navigācijas zīmes, bojas u.c., kas atradās Latvijas Republikas ūdeņos un piekrastē. Pārņemtā īpašuma lielākā daļa bija apmierinošā stāvoklī un problēmas ar bāku apkalpošanu neradās, liela daļa speciālistu tika uzaicināti strādāt jaundibinātajā dienestā.

Sistēma tikko sāka iestrādāties, kad HD piedzīvoja reorganizāciju: 1994. gada 15. jūlijā ar Satiksmes ministrijas pavēli Nr. 156 Hidrogrāfijas dienests tika iekļauts Latvijas Jūras administrācijas sastāvā kā tās struktūrvienība.



Hidrogrāfijas dienesta kolektīvs, kad dienesta priekšnieks bija I. Zemļakovs.



Elita Mamaja.



J. Krastiņš izsaka pateicību HD speciālistam Dzintaram Lācim.



Ilze Driksne (no kreisās), Elita Mamaja, Dzintars Lācis, Rita Klūga un Imants Zemļakovs.



Bijušais HD vadītājs, tagad JA valdes priekšsēdētājs J. Krastiņš spiež roku un izsaka pateicību savam pēctecim – HD vadītājam A. Gailim, par ko visnotaļ priecīga ir Baiba Strautmane.



Elita Mamaja (no kreisās), Liene Kalve, Ilze Driksne un Ilona Markusa nopūš HD 20 gadu dzimšanas dienas tortes svečītes.

Hidrogrāfi protestē pret jauno sistēmu

Hidrogrāfijas dienests, maigi sakot, nebija sajūsmā par šādu Satiksmes ministrijas lēmumu. Toreizējais Hidrogrāfijas dienesta priekšnieks Imants Burvis bija neapmierināts, jo pēc Latvijas Jūras administrācijas izveidošanas tikai daļa no bāku nodevām nonāca Hidrogrāfijas dienesta rīcībā bāku uzturēšanai. Pārējā nauda aizgāja centralizētām vajadzībām. Starp citu, 1994. gadā bāku nodevas veidoja aptuveni 1 milj. latu, bet bāku sakārtošanai un uzturēšanai bija nepieciešami vismaz 3,5 milj. latu. Burvim īsti nepatika ne Zviedrijas modeļa iedzīvināšana LJA veidošanā, ne valdības politika, kas, viņaprāt, bija tuvredzīga. I. Burvis pretojās jaunajai shēmai un uzskatīja, ka Hidrogrāfijas dienests piedzīvo tādus kā sociālisma pārdales laikus, bet patiesībā tam vajadzētu

būt patstāvīgam dienestam, kas līdzīgi kā Vācijā vai Francijā atrodas ministrijas pakļautībā un strādā autonomi. 1994. gada ziemā I. Burvis, sniedzot interviju laikrakstam „Jūras Vēstis”, zīmēja visai pesimistisku ainu, prognozējams, ka pēc gadiem pieciem kuģošana uz Latvijas ostām apstāsies, jo politika pārvilks svītru saimnieciskajai darbībai un nebūs neviena, kas atbildēs par bāku saimniecību, krasta uzmērījumiem un kartēm. Paldies Dievam, nepiepildījās Imanta Burvja pesimistiskās prognozes.

I. Burvis: „Kad neatkarīgo Hidrogrāfijas dienestu pakļāva jaunajai Jūras administrācijas struktūrai, kādu laiku, protams, pretojāmies,

UZZIŅAI

1992. gadā HD strādāja 289 darbinieki, 1994. gadā – 279, kopš 2001. gada darbinieku skaits vairs nav pārsniedzis 30 robežu.

jo katra administratīvā vienība līdz pēdējam brīdim cenšas pierādīt, ka tā ir visvajadzīgākā, un tas ir tikai normāli. Ar to esmu sastapies ne tikai jūrniecības pārvaldē, bet arī visur citur un vienmēr, un, atklāti runājot, tas nemaz nav nepareizi, jo, palasot tiesību vēsturi, var pārliecināties, ka tieši tādi paši joki ir bijuši senajā Romas impērijā, pirms tam arī senajā Spartā. Pārvaldes struktūras ļoti nemīl likvidēties.”

Kadri izšķir visu

Deviņdesmito gadu sākumā darbinieku skaits tuvojās trim simtiem, tāpēc nežēlīga varētu šķist Hidrogrāfijas dienesta skaitliskā samazināšana. Hidrogrāfijas pirmsākumos Latvijā bija trīs hidrogrāfijas rajoni – Rīgas, Ventspils, Liepājas, kā arī administratīvā pārvalde. Daudzi speciālisti hidrogrāfijā strādāja jau padomju laikos un turpināja strādāt arī jaunajos apstākļos, jo tie bija

cilvēki ar pamatīgu pieredzi un zināšanām. Piemēram, tāds bija navigācijas iekārtu speciālists Leonīds Gitāls, kurš vislabāk pārzināja visas Latvijas bākas, tāds bija pieredzējušais galvenais hidrogrāfs, arī bijušais kuģa „Kristiāns Dāls” kapteinis Jurijs Rižovs.

HD ir dinamiski attīstījies, viss ir gājis uz priekšu un gadu gaitā nākuši klāt jauni augstas klases speciālisti.

Ārzemnieki palīdz Latvijai

Deviņdesmito gadu sākumā Latvijai palīgā steidzās ārzemju kolēģi. Piemēram, 1993. gadā Dānijas valdība nodibināja speciālu fondu, lai palīdzētu Latvijai sakārtot Hidrogrāfijas un Ostu kapteiņu dienestus. Tika izstrādāts īpašs tehniskais projekts, kas ļauj bākas kontrolēt no attāluma ar telefona vai rācības palīdzību. Irbes un Kolkas bākas bija pirmās, kas ieguva mūsdienīgu aprīkojumu un sāka darboties automātiskā režīmā. Dānija, uzzinājusi, ka Latvijā nepieciešama bāku rekonstrukcija, bet šiem darbiem nepietiek līdzekļu, pieņēma lēmumu palīdzēt. Tie nebija tikai tukši vārdi un nekonkrēti solījumi. Bāku rekonstrukcijā vienu piektdaļu ieguldīja Latvija, bet pārējos līdzekļus – Dānija. Skatī jau tika apgalvots, ka Dānija to dara vienīgi tāpēc, ka atbalsta Latvijas neatkarību, ka izprot sarežģīto finansiālo situāciju un domā par kuģošanas drošības jautājumiem, kas



HD Kartogrāfijas daļas vadītājs Mikuss Ranka.



1994. gads. Karšu korektore Valentīna Aleksandrova.

vienlīdz svarīgi visām Baltijas jūras reģiona valstīm, jo problēmas, kas rodas vienas valsts atbildības zonā, var radīt problēmas arī citām valstīm un reģionam kopumā. Taču savulaik JA pirmais šefs Bruno Zeiliņš stāstīja, ka Dānija no draudzīgā atbalsta cerēja gūt arī kādu taustāmu labumu – savas aparātūras, aprīkojuma un tehnoloģiju ieviešanu Latvijā, bet ne vienmēr tas bija pats labākais iespējamais variants. Dāņu admirālis Grenčmanis bija ieinteresēts, lai Latvija no Dānijas pārņemtu loču kuterus, bet tie bija izgatavoti no plastmasas, tāpēc darbam mūsu ostās un mūsu navigācijas apstākļos nederēja. Dāņiem neizdevās realizēt šo projektu, tāpēc admirālis apvainojies un draudzība paputējusi. Tomēr Dānijas palīdzību, protams, visi piemin ar labu vārdu un arī pēc divdesmit gadiem novērtē to, kas no viņu puses bija izdarīts. Bet pašu lielāko paldies, nenoliedzami, visi saka Zviedrijai, kuras palīdzība tiešām bijusi nesavtīga.

Bāku uzraudzība

„Bāku daļa bija pati vieglākā, jo Latvijā bāku nav daudz, bet katrā ir sevišķa. Mums ļoti svarīgs bija Ventspils rajons, jo tur bija pati vecākā, pati augstākā, pati resnākā un pati jaunākā – visas *pati, pati* koncentrējās Ventspils rajonā.

Kad gāja prom Krievijas armijas vīri – jāatzīst, ka profesionāļi ir un paliek profesionāļi, viņi nespēj būt nelieši, – viņi visu, ko varēja, mums nodeva tādā stāvoklī, lai tas darbotos. Un arī pateica priekšā dažas labas lietas. Man kolosāls palīgs bija ASV bijušais pulkvedis Juris Jurisovs,” atceras I. Burvis.

1999. gadā visi navigācijas līdzekļi, kas atradās Rīgas, Ventspils, Liepājas un mazo ostu akvatorijās, tika nodoti ostu pārvalžu valdījumā, kā arī tika likvidēti trīs hidrogrāfijas rajoni un izveidota vienota navigācijas iekārtu daļa.

2001. gada 2. augustā, pamatojoties uz Likumu par ostām un Satiksmes ministrijas rīkojumu, bākas un bojas Irbes jūras šaurumā HD nodeva Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu pārvalžu valdījumā.

UZZIŅAI

1993. gadā HD no Krievijas Federācijas Jūras robežapsardzes karaspēka un Jūras kara flotes Hidrogrāfijas dienesta savā valdījumā pārņēma visus LR ūdeņos esošos navigācijas līdzekļus, aptuveni 177 vienības. Pēc vienošanās ar KF tika noņemtas radioaktīvās baterijas, bet sadarbībā ar Dānijas Jūras administrāciju bākās uzstādīja saules paneļus.

Kartogrāfija

Navigācijas kartes ir speciālas nozīmes kartes, kurās attēloti kuģošanai svarīgi elementi – jūras dziļums, grunts reljefs, tā raksturs, bīstamība, kā arī navigācijas tehniskie līdzekļi. Bez tam navigācijas kartes ir papildinātas ar grafisku informāciju, kas nepieciešama drošai kuģošanai.

Abi šo karšu veidi ir iegūstami gan no oficiālām valsts iestādēm, gan privātiem avotiem. Kuģošanas drošībai svarīga ir tieši navigācijas kartēs izdarīto labojumu



UZZIŅAI

2012. gada aprīlī JA HD Kartogrāfijas daļa piedalījās IHO 18. konferences ietvaros rīkotajā kartogrāfijas izstādē, kur atzinīgi tika novērtētas HD izdotās kartes un Latvijas stends 27 valstu konkurencē ierindojās ceturtajā vietā. Ievērojami pieaudzis arī HD izdoto karšu pārdošanas apjoms: 2004. gadā tika pārdotas 422 kartes, 2006. gadā – 2404, bet 2012. gadā pārdoto karšu skaits sasniedza 10 tūkstošus.

operativitāte – ja, piemēram, ir nogrimis kuģis un tā vraks apdraud citus kuģus, tad šī informācija kuģotājiem jāsaņem nekavējoties, nevis ar vairāku nedēļu aizkavēšanos.

Pašlaik vēl nav nodrošināts pilnīgs pasaules ūdeņu pārklājums ar elektroniskajām kartēm (Baltijas jūrā un lielākajā daļā pārējo Eiropas ūdeņu pārklājums ir pilnīgs). Tas ir galvenais iemesls, kas kavē pilnīgu pāriešanu uz elektroniskajām kartēm. Elektroniskajām kartēm veikt labojumus ir daudz vienkāršāk. Tās iespējams koriģēt automātiski, *on-line* režīmā, ar interneta palīdzību saņemot informāciju caur satelītu, mobilo telefonu vai kādā līdzīgā veidā jebkurā dienakts laikā. Kuģa virsnieks, kura uzdevums ir koriģēt elektroniskās kartes, ielādē sistēmā korektūru vai arī nomaina uzreiz visu karti pret jaunu.

JA HD kolekcijā pašlaik ir 24 papīra kartes, katru gadu tiek izdotas vidēji četras jaunas vai atkārtotas. Bez tam HD sagatavojis 21 elektronisko karti. Šīs kartes pārklāj visus Latvijas Republikas teritoriālos ūdeņus un ekskluzīvo ekonomisko zonu. HD nodrošina sagatavoto materiālu izplatīšanu gan Latvijas Republikā, gan ārvalstīs. Noslēgts sadarbības līgums ar Lielbritānijas Hidrogrāfijas dienestu un Vācijas Hidrogrāfijas dienestu par mūsu karšu iekļaušanu viņu kolekcijās, kas nodrošina Latvijā ražoto karšu izplatību visā pasaulē.

HD kontrolē jūras navigācijas iekārtu darbu, kā arī pilda nacionālā koordinatora funkcijas: apkopo informāciju par izmaiņām kuģošanas drošības režīmā – bāku un boju darbībā, ierobežojumiem kuģošanā militāru mācību

laikā u.c., šo informāciju analizē un izziņo kuģiem un krasta dienestiem. 2007. gadā JA HD sastāvā darbu sāka zemes mērījumu daļa, kas klientiem piedāvā ģeodēziskos, tai skaitā topogrāfiskos, mērījumus un licencētu zemes kadastrālo uzskaiti. HD piedāvā kompleksu risinājumu, kas ļauj iegūt arī apvienotus ūdens un zemes mērījumu rezultātus.

Imants Burvis

Imants Burvis: „Hidrogrāfijas dienestā nonācu, pateicoties mums visiem tik labi pazīstamajam Gunāram Šteinertam, kurš vairākas reizes uzstājīgi teica, ka vajadzētu nākt strādāt, jo katastrofāli trūkst cilvēku. Tajā laikā es vadīju deputātu grupiņu Rīgas Ziemeļu rajonā, un tā nu sanāca, ka biju pabrīvis tad, kad cilvēku trūka, arī Šteinerts neatstājās, līdz man tika pateikts, ka rīt no rīta jābūt pie ministra. Varēju, protams, atteikties, bet labam cilvēkam atteikties ir grūti. Tā, puspalokam runājot, es nonācu Hidrogrāfijas dienestā. Bet par to, kas ir hidrogrāfija, es skaidrībā tiku kādā trešajā mēnesī pēc tam, kad sāku vadīt dienestu.

Darbs dara darītāju. Vēl jo vairāk, ja es no tās lietas zināju visai maz, tieši tāpat kā visi citi Latvijā, izņemot diplomētus hidrogrāfus. Tomēr izdevās izveidot lielisku komandu, kurā bija arī daudz skaistu meiteņu un daži gudri zēni. Ilona Cipruse iemanījās ļoti ātri sakārtot grāmatvedību, daudz arī palīdzēja ministrijas

Imants Burvis.



grāmatvedes, citas meitenes pietiekami ātri apguva datorus, mēs tos dabūjām vieni no pirmajiem, patiesībā ar to arī sākām. Sagrašanās pēc kādai citai ministrijai nebija vajadzīgi spējīgi kartogrāfijas speciālisti, un pie mums atnāca Imants Zemļakovs, un tā karšu lieta mums aizgāja!

Ja runājam jau mazliet nopietnāk, tad sistēma un struktūra bija izveidotas ļoti labi un pareizi.



Jānis Budreika HD vadīja no 1995. līdz 2000. gadam. Viņa dzīve aprāvās 2001. gada 29. novembrī. Taču ikviens, kurš savulaik strādājis kopā un pazinis Jāni Budreiku, viņu atceras kā brīnišķīgu cilvēku un lielisku speciālistu. Un tas nozīmē, ka cilvēks šajā saulē atvēlēto laiku nav vadijis lieki. Arī jau smagi slims viņš spēja uzmundrināt citus un smaidīt, kā tas bija 2001. gada 24. oktobrī Mērsragā m/k "Silva" kristībā (attēlā), tikai mēnesi pirms savas aiziešanas mūžībā.

Hidrogrāfijas dienesta vadītāji:

- A. Kostišins (28.10.1992.–20.01.1993.)
- I. Burvis (20.01.1993.–04.11.1994.)
- I. Zemļakovs (pirmoreiz 04.11.1994.–01.02.1995., otrreiz 12.01.2000.–09.03.2001.)
- J. Jurisons (01.02.1995.–31.08.1995.)
- J. Budreika (01.09.1995.–14.01.2000.)
- J. Krastiņš (5.03.2001.–30.12.2010.)
- Aigars Gailis kopš 2010. gada 31. decembra.

J. Jurisons un J. Budreika aizgājuši aizsaulē.

Kad veidoja Jūras administrācijas struktūru, protams, sirds sāpēja un ļoti negribējās iet prom no pārvaldes, taču vienā migā vairāki lāči dzīvot nevar, tāpēc arī izvēlējās to labāko – Bruno Zeiliņu. Un to es saku no tīras sirds, ka toreiz Brunis noteikti bija vairāk vajadzīgs un noderīgs. Struktūra bija izveidota pareiza, tāpēc tā varēja *rulēt*. Kā saka, arī jūrniekam jūrā jāiet droši, neatkarīgi no tā, vai viņš jūrā aizgājis pēc šķiršanās no sievas vai pēc šķiršanās no viesmīļa. Jūras administrācija krastā tiek veidota vienam vienīgam mērķim – drošai kuģošanai Latvijas atbildības zonā.”

Imants Zemļakovs

Imants Zemļakovs HD nostrādāja vienpadsmit gadus, tāpēc lieliski var salīdzināt visu dienesta vadītāju darba metodes un stilu. Kā pats atzīst, katram bijis savs „piegājiens”. Arī pašam divas reizes nācies ņemt grožus savās rokās, taču tas nu gan neesot viņam sagādājis gandarījumu, un arī viņa ambīcijām vadītāja amats nav nepieciešams.

Kad tika dibināts HD, I. Zemļakovs strādāja Kartogrāfijas departamentā, kuru iznīcināja, bet uz tā bāzes radīja Zemes dienestu. Tā nu bez īpašiem sirdsapziņas pārmetumiem ļāvis sevi saāģītēt darbam hidrogrāfos. Te atnākot, sarunas bijušas tiešas, bez aplinkiem. Dienestu tolaik vadījis Imants Burvis, kurš teicis, lai iesniegumā raksta – pieņem darbu par priekšnieka vietnieku. Un – uz priekšu!

I. Zemļakovs: „No Krievijas armijas visu pārņēmām 1992. gada vasarā, un varu teikt, ka situācija mums bija visai labvēlīga. Ar tehnoloģijām bijām iepazinušies, zinājām arī, kas un kā darāms, būtu tik bijusi nauda. Godīgi sakot, par finansējumu īpaši nevarējām sūdzēties, jo HD vēl nemaz nebija izveidots, kad kaut kāda darbība tomēr jau notika un ministra vietnieks G. Šteinerts palīdzēja arī finansējumu atrast. Tobrīd bija aptuveni viens miljons latu, lai sagādātu nepieciešamo aparatūru. Iznāca tā, ka man tolaik gandrīz vai vienīgajam bija skaidrība



par to, kas tālāk darāms. Uz pāra uzmetām rīcības plānu, kā tagad saka – koncepciju, un vispirms iepirkām instrumentus. Par speciālistiem varu teikt: tie, kas tolaik sāka strādāt, tiešām bija īsti speciālisti, daudzi no viņiem arī tagad turpina strādāt Hidrogrāfijas dienestā. Hidrogrāfija ir specifiska nozare. No vienas puses, tās ir jūras lietas, bet uz tām tomēr jāskatās pavisam atšķirīgi – tie ir precīzi mērījumi, tā ir ģeodēzija, tā ir hidrogrāfija. Hidrogrāfiem darba nepietrūks. Arī Baltijas jūrā daudz vēl darāms. Nav izpētīti vraki, jāmeklē mīnas, liela daļa kuģu ceļu ir aizmirsti, tos tagad vajadzētu atjaunot, īpaši jau Irbes šaurumā. Baltijas jūra tā nopietni nav mērīta kopš aizpagājušā gadsimta, bet tas ir plašs darba lauks, kas saistīts ar lieliem izpētes darbiem un krietniem izdevumiem.”

UZZIŅAI

1995. gadā HD noslēdza sadarbības līgumu ar Sanktpēterburgas firmu „Morintech” par matemātiska pamatojuma un programmu izstrādi karšu datorizētai sagatavošanai. Tā radās pirmās dKart programmas. 1997. gadā HD pirmo reizi LR ūdeņiem nodrošināja pilnīgu pārklājumu ar elektroniskajām kartēm.

Jānis Krastiņš

Jānis Krastiņš (bijušais HD vadītājs, tagad JA valdes priekšsēdētājs): „Kad pats sāku darboties Hidrogrāfijas dienestā, tas jau bija iekļauts administrācijas struktūrā, bet 2001. gadā, kad kļuva par tā vadītāju, man nācās atdot ostām visu, kas vēl bija palicis pāri. Jau 1999. gadā ostu pārziņā bija nodoti navigācijas līdzekļi, 2001. gadā atdevām arī bākas un Irbes šauruma bojas, paturot savā kompetencē vien uzraudzības funkcijas. Ja tagad jānovērtē, kā ostas uztur bākas, tad jāatzīst, ka tas nav viennozīmīgi vērtējams process. 1995. gadā sāka navigācijas līdzekļu modernizāciju un monitoringa sistēmas ieviešanu. Savulaik no ostām izjutām spiedienu, izskanēja apgalvojumi, ka ostas pašas var uzturēt bākas un, paturot bāku nodevu, prātīs visu izdarīt daudz lētāk, nekā to dara Jūras administrā-

UZZIŅAI

2012. gada aprīlī JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš vadīja IHO 18. konferenci, par ko Latvijas Ārlietu ministrija un Satiksmes ministrija saņēma Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) prezidenta Aleksandrosa Marato vēstuli, kurā viņš izteica pateicību un atzinīgi novērtēja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja Jāņa Krastiņa darbu IHO 18. konferences vadītāja amatā. Līdz šim konferenču vadītāji bijuši tikai tādu jūras lielvalstu kā Francija, Anglija un ASV hidrogrāfijas speciālisti.

cija. Ostas mūžīgi pauda aizdomas par naudas šķērdēšanu. Tagad, runājot par naudu un tās taupīšanu, domāju, ka joprojām tas ir diskutējams jautājums, cik racionāli tiek izlietoti līdzekļi. Viedokļi šajā jautājumā dalās. Bākas ir sadalītas starp lielajām ostām, un neviens nevar atrast loģisku izskaidrojumu, kāds, piemēram, sakars Rīgas ostai ar Ainažu bāku vai Miķeltorni? Rīgai teorētiski vēl varētu piesaistīt Irbes bāku vai Kolkas bāku. Bet kā nu ir sadalīts, tā ir, ko paši gribēja, to dabūja!

Kad sāku strādāt Hidrogrāfijas dienestā, viss vairāk koncentrējās uz iekšējām aktivitātēm. Daļa starptautiskajos pasākumos nebija tik



Jānis Krastiņš vēl HD priekšnieka krēslā.

aktīva, vairāk tikai paskatīšanās līmenī, kam viens no iemesliem varbūt bija tā pati valodas problēma. Ļoti labi atceros, cik sarežģīti pat man, hidrogrāfam, bija orientēties dažādos tematos, kad sāku piedalīties starptautiskajos pasākumos. Sākumā nesapratu, par ko tad viņi tur runā. Pirmajās reizēs, kad piedalījies starptautiskajos saietos, jutu, ka visi skatās uz mani – kas tas tāds ir atnācīš?! Pats jau arī apzinājos, ka pēc gadiem neatbildu šai solīdajai hidrogrāfu sabiedrībai. Nemanot pagāja gadi, un ne tikai iejutos šajā vidē, bet arī esmu apliecinājis savu profesionālo varēšanu un izrādījis aktivitātes, strādājot dažādās darba grupās un komitejās.”

Aigars Gailis

Aigars Gailis: „Hidrogrāfija ir nozare, bez kuras nav iedomājama ne kuģošana, ne ostu darbs. Hidrogrāfi veic kuģu ceļu un ostu dziļumu mērījumus, izgatavo jūras kartes un nodrošina to izplatību, kā arī uzrauga un apsaimnieko navigācijas līdzekļus: bākas, bojas un citas kuģiem domātās zīmes un norādes. Mums ir ļoti laba sadarbība ar Ventspils, Rīgas un Liepājas ostas hidrogrāfiem.

Ventspilnieki ir pionieri bāku un boju aprīkošanā ar automātiskās identifikācijas sistēmas (AIS) transponderiem, un tagad jau viņu

UZZINAI

1992. gadā Krievija bāku un boju uzturēšanai Latvijā izlietoja 400 miljonus rubļu, Latvijas Hidrogrāfijas dienestam 1993. gadā šiem pašiem nolūkiem tika iedalīti 142 miljoni rubļu.

piemēram seko arī Rīgas un Liepājas ostas. Ventspilnieki apsaimnieko Ovišu, Akmeņraga un Užavas bākas, un tās jau ir aprīkotas ar AIS. Tagad uzsākts darbs, lai ar AIS aprīkotu Irbes šaurumā esošās bojas.

AIS sistēma savos pirmsākumos tika radīta, lai no kuģiem būtu iespējams pamanīt un identificēt citus kuģus nelabvēlīgos apstākļos.



Idejas autors ir kāds zviedru locis, kurš novērtēja šādas sistēmas nepieciešamību Zviedrijas piekrastē, kur redzamību apgrūtinā daudzas mazās šēru salas. Tikai pēc tam AIS pārņēma arī kuģu vadības centri krastā, izveidojot monitorinģa sistēmas, kas ļauj nepārtraukti novērot kuģu kustību, kā arī identificēt ar AIS raidītājiem aprīkotos kuģus. Baltijas jūra bija viena no pirmajām, kur tika izveidots visām dalībvalstīm kopīgs AIS tīkls, kas pazīstams kā HELCOM AIS sistēma. Jaunā sistēma ļauj visiem uztveršanas zonā esošajiem kuģiem saskatīt bākas jebkuros apstākļos, kā arī redzēt bāku parametrus un citu nepieciešamo informāciju. Vienlaicīgi visu nepieciešamo informāciju no ar AIS aprīkotajām bākām saņem arī bāku uzturēšanas dienesti. Nākamais solis – nodrošināt, lai bākas varētu arī pārraidīt kuģotājiem nepieciešamo meteorinformāciju, navigācijas brīdinājumus un citas ziņas. Kā redzat, Hidrogrāfijas dienestam darba netrūkst, jo drošības, par ko esam atbildīgi arī mēs, nekad nevar būt par daudz.”■

HD 20 gadi.



Kartogrāfi vērtē pārmaiņas jūrā un krastā

„Pēc izglītības esmu ģeogrāfe, pirms no-nācu Jūras administrācijā, strādāju privāt-firmā būvniecības nozarē. Kad atgriezos no dekrēta atvaļinājuma pēc pirmā bērna piedzimšanas, man bija pārdomu laiks, gribējās darbu, kas vairāk atbilstu manai izglītībai. Tad padzirdēju, ka ir tāda Jūras administrācija, kurā ir arī Mērniecības da-ļa. Aizsūtīju uz Jūras administrāciju savu CV, jo vairāki no bijušajiem kursabiedriem jau strādāja tieši šajā nozarē. Tikos ar toreizējo administrācijas valdes priekš-sēdētāju Ansi Zeltiņu, aprunājāmies, un tad viņš jautāja, vai nevēlētos strādāt par kartogrāfi – Hidrogrāfijas dienests tieši meklēja kartogrāfus. Tajā pašā dienā tikos ar Hidrogrāfijas dienesta vadītāju, arī ar Kartogrāfijas daļas vadītāju, ar nākamajiem kolēģiem. Tā nācu uz mērniecību, bet nonācu kartogrāfijā! Un labi, ka tā!” saka Hidrogrāfijas dienesta Kartogrāfijas daļas vecākā kartogrāfe LINDA PURIŅA.

Linda kategoriski apstrīd pieņēmumu, ka kartogrāfa darbs varētu šķist vienkāršs. „Var jau būt, ka no malas kādam tā izskatās, vieni vienīgi cipari, taču patiesībā tas ir darbs, kurā nekad neiestājas rutīna. Mēs visu laiku vērtējam, kas ir mainījies, vērtējam hidrogrāfu mērījumus un citu informāciju. Pat braucot ar ģimeni kaut kur pie jūras, visu laiku turpinām vērtēt, kā krasta līnija mainījies, kur kāds jauns tornis vai cits orientieris parādījies vai nomainījies, jo mums ne vienmēr laikus tiek sniegta informācija par izmaiņām krastā. Krasta vizuālā izskata *ēkošana* jau kļuvusi par tādu profesionālo kretenismu. Bet mums ir svarīgi, kas aktuāls, mēs izlemjam, kura informācija kartēs jāatjauno, jāmaina vai jāizzīņo. Turklāt visu laiku attīstās program-mas, nāk jaunas, mainās standarti, darbs ne brīdi nekļūst garlaicīgs vai vienkāršs. Ostās – tur jau vispār darbība ne mīkri ne-apsīkst, viss, kas attiecas uz kartēm, mai-nās nepārtraukti. Sadarbojamies ar kaimi-niem igauņiem, lietuviešiem, zviedriem, ar kuriem saiet mūsu ūdeņu robežas, pētām, kāpēc kaut kas atšķiras un nesakrīt,” par savu darbu stāta Linda.

Viņa labprāt atceras, ka kartogrāfi arī de-vušies jūrā kopā ar hidrogrāfiem, braukuši ar hidrogrāfu kuģi „Kristiāns Dāls”. „Bija ļoti svētīgi redzēt, kā hidrogrāfi strādā, kā tiek veikti mērījumi un kā nonāk pie tiem rezultātiem, kurus saņemam un ar ko tālāk strādājam mēs,” atzīst kartogrāfe.



Kartogrāfi sagatavo gan papīra, gan elek-troniskās kartes. Pamatprincipi jau tādi paši, taču atšķiras prasības, noformējums. „Protams, pieprasījums pēc papīra kartēm maz pamazām samazinās, tomēr tās ir va-jadzīgas joprojām, īpaši jau jahtotājiem, arī uz mazajiem atpūtas kuģiem. Lielajiem ku-ģiem, protams, ir elektroniskās kartes. Ta-ču man šķiet, ka neviena valsts pasaulē vēl nav pilnībā atteikusies no papīra kartēm,” spriež Linda.

Viņa novērtē, cik patīkami strādāt, ja pie-ejams viss nepieciešamais profesionālais aprīkojums, ko Jūras administrācijā strā-dājošie nereti uztver kā pašsaprotamu. „Ir jau tā, ka par iestādes vadību katrs savu reizi pakurn, taču patiesībā administrā-cijas vadība par cilvēkiem tiešām rūpējas. Nu, kaut vai mācības – atrod līdzekļus mācībām, kursiem, kas tiešām nav lēts pasākums, saglabā darba vietu, ja kursi ir mēnešiem gari. Turklāt netiek aizmirs-tas arī ģimenes, bērniem ir dāvanas uz Ziemassvētkiem, sievietes vienmēr tiek apsveiktas Mātes dienā. Es varu salīdzināt attieksmi, jo esmu strādājusi arī privātā

firmā, un zinu, ka ne visur ir tā kā Jūras ad-ministrācijā. Arī tad, kad gāju dekrēta atva-linājumā ar otro bērniņu, attieksme bija ļoti cilvēcīga – nekādu „bet kas tagad tavā vie-tā strādās?”. Nemaz jau nerunājot par to, ka darba vieta ir stabila, darbiniekiem nav jādomā par to, vai algas izmaksās noteiktā datumā vai kaut kad.”

Runājot par saviem kolēģiem administrā-cijā, Linda saka īsi: kolektīvs it foršs! Pro-tams, darba jautājumos gadās, ka viedokļi nesakrīt, gadās sastrīdēties, taču tas viss ir normāli darba procesā un nesabojā at-tiecības kolēģu starpā. „Gribētos gan, lai mēs visi paši būtu aktīvāki. Ir jau viegli kri-tizēt vadību – nekas nenotiek, nekādi pa-sākumi! Bet, kad tiek kaut kas organizēts, piemēram, Ziemassvētku balle, tad atsau-cība nemaz nav tik liela, kā varētu cerēt.”

Bet ir viena lieta, ko Linda kolēģos vērtē visaugstāk: „Te visiem ir vienkārši kolo-sāla humora izjūta! Gan mums pašiem savā starpā, gan aizejot pie hidrogrāfiem, gan satiekoties ar pārējiem kolēģiem. Cil-vēki Jūras administrācijā patiesībā ir ļoti pozitīvi!” ■

Hidrogrāfa darbs neapnīk un nekļūst vienmuļš

„Visa mana iepriekšējā darba dzīve bija saistīta ar zvejas floti. Taču 2008. gadā šajā nozarē bija jūtamas nopietnas problēmas gan ar kvotām, gan zvejas kuģu griešanu. Man gribējās stabilitāti, izaugsmes iespējas, gribējās arī kaut ko interesantāku nekā tikai ikdienas darba rutīnu. Un tieši šajā laikā izlasīju sludinājumu, ka Latvijas Jūras administrācija meklē hidrogrāfu. Hidrogrāfijas dienestu tolaik vadīja tagadējais administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, es piezvanīju, mēs aprunājāmies, un tā arī sāku strādāt,” atceras JA HD vecākais hidrogrāfs **BRUNO ŠPĒLS**.

Pagājuši seši gadi, un Bruno ir pārliecināts, ka darbs Jūras administrācijā pat pārspējis viņa cerības. „Ja cilvēks ir saistīts ar jūrniecību, strādā jūrā, tad viņš noteikti zina, kas ir hidrogrāfija. Ikdienas darbā, skatoties eholotes ekrānā, nepārtraukti nācās vērot jūras dibena ģeodēziskās formas, bet nu varēju to visu atklāt un izprast sīkumos. Es vienmēr savā dzīvē esmu meklējis kaut ko interesantu un saistošu, un hidrogrāfa darbs ir tieši tāds. Šis darbs nekad neapnīk un nekļūst vienmuļš, dodoties veikt mērījumus, mēs nekad pilnīgi droši nezinām, kas mūs sagaida. Bieži ir situācijas, kad svarīgi lēmumi jāpieņem uz vietas, darba procesā. Katru dienu ir jaunas situācijas un jauni apstākļi – gan laika apstākļi, gan dažādi faktori, kas ietekmē mērījumu veikšanu, nu, kaut vai peldoši vai nogrimuši kokki, celmi, grunts izmaiņas pēc vētrām, rakšanas vai citiem darbiem,” stāsta Bruno.

Sākot darbu Hidrogrāfijas dienestā, Bruno ātri vien saprata, ka ar viņa līdzšinējām zināšanām un izpratni ir par maz. „Sapratu, ka nepieciešams apgūt jaunas zināšanas, lai es būtu konkurētspējīgs, lai būtu izaugsme. Liels paldies jāsaka Jūras administrācijas vadībai, kas manu iniciatīvu un vēlmi mācīties atbalstīja. 2012. gadā četrus mēnešus mācījosursos Roterdamā, Nīderlandē. Tas bija ļoti interesants kurss, bijām cilvēki no 14 pasaules valstīm, tā bija arī lieliska iespēja apzināt citu valstu hidrogrāfu pieredzi, galvenokārt jau tehnoloģiju izmantošanā. Sapratu, kādas milzīgas vēl neapgūtas iespējas ir mūsu dienestam. Diemžēl pašlaik to apgūšanu bremzē ekonomiskā situācija,” atzīst hidrogrāfs.



Šogad Bruno Zviedrijā apguva vēl arī speciālo kursu tieši par daudzstaru eholoti, ko hidrogrāfi izmanto ikdienas darbā, par plašajām tās lietošanas iespējām. Taču paralēli darbam Hidrogrāfijas dienestā viņš pabeidzis arī Juridisko koledžu, apgūstot tiesībzinību programmu. Hidrogrāfs ir pārliecināts, ka likumu pārzināšana noteikti palīdz ikdienas darbā: līgumu sastādīšana, normatīvo aktu pielietošana – tas noteikti noder gan hidrogrāfijā, gan jūrniecībā kopumā.

Runājot par darbu Jūras administrācijā, Bruno skaidro, ka ļoti svarīgs ir patiešām labs kolektīvs – draudzīgs, izpalīdzīgs, atbalstošs. Ar zināšanām bagātākie kolēģi nekad neliedz pieredzi un padomu jaunākajiem. „Strādājot jūrā, hidrogrāfiem darba

procesā bieži vien gadās situācijas, kad ļoti svarīga ir blakus esoša pleca sajūta. Apziņa, ka tu uz saviem kolēģiem vari paļauties kā uz sevi pašu, ir neatsverama.”

Šogad lielāko gandarījumu hidrogrāfam rada jaunā mērījumu kuterā iegāde un darba uzsākšana ar to. Jaunais „darba instruments” nodrošina gan daudz labākus darba apstākļus, gan lielāku drošību jūrā, gan arī iespēju veikt mērījumus lielākā apjomā un attālumā no krasta. „Uz kuterā ir pietiekami daudz vietas, lai nākotnē uz tā varētu izvietot vēl vairāk un vēl sarežģītāku aparātūru, kas palīdzētu pilnveidot mūsu mērījumu kvalitāti, līdz ar to sniegtu jaunas iespējas jūras vides izziņāšanā!” gandarījumu neslēpj Bruno Špēls. ■

Kuģu reģistrācija ir uzticības bizness

Latvijas Kuģu reģistrs ar Ministru padomes lēmumu Nr. 238 izveidots 1991. gada 13. septembrī. 1992. gada 2. decembrī to iekļāva Jūras lietu ministrijas sistēmā kā valsts dienestu. Ar MK 1994. gada 14. jūnija lēmumu Nr. 75 Kuģu reģistrs kļūst par jaunizveidotās Latvijas Jūras administrācijas struktūrvienību.

Kuģu reģistra pamatfunkcija ir kuģu un atpūtas kuģu, kā arī ar tiem saistīto tiesību reģistrācija un kuģošanas līdzekļu reģistra publiskas ticamības uzturēšana. Jāatzīmē, ka tieši atpūtas kuģu reģistrēšana pēdējo divu gadu laikā ieņem arvien lielāku īpatsvaru Kuģu reģistra darbībā.

Taču pēdējos gados Kuģu reģistra speciālisti aizvien vairāk iesaistās pasākumos, kuru mērķis ir informēt ārvalstu kuģu īpašniekus par Latvijas karoga priekšrocībām un palielināt zem Latvijas karoga reģistrēto kuģu skaitu.

Lai piesaistītu kuģus Latvijas Kuģu reģistram, 2013. gadā Jūras kodeksā tika izdarīti grozījumi, kas nosaka, ka reģistrēt savus kuģus zem Latvijas karoga ir tiesības jebkuras valsts kuģu īpašnieku kompānijai. „Tas gan nozīmē, ka šādas tiesības ir juridiski, ierobežojumi pastāv tehniskā ziņā – kuģiem jāatbilst Latvijas un Eiropas prasībām. Nav tā, ka Latvija savā reģistrā uzņem jebkuru kuģi, svarīgs ir gan kuģa vecums, gan tehniskais stāvoklis, reģistrētie pārkāpumi un citi kritēriji. Latvija tomēr ir Parīzes saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*, un mēs gribam tur palikt arī

turpmāk,” uzsver Kuģu reģistra inspektors Ģirts Aleksandrovš.

Lai kuģu īpašnieki operatīvi un bez sarežģījumiem varētu saņemt jebkuru viņus interesējošu informāciju par kuģu reģistrēšanu zem Latvijas karoga un Latvijas karoga priekšrocībām, ir izveidota platforma *latvianshipregistry.eu*. Izmanojot šo mājas lapu, ir iespējams arī sazināties ar Kuģu reģistra speciālistiem. „Pasaules prakse rāda, ka ikviens, kam ir interese par kuģu reģistrēšanu, saziņu sāk ar kuģu reģistru, nevis, piemēram, jūrnieku reģistru, kādu no inspekcijām





vietas īstermiņa izdevīguma meklēšanai. Mūsu plusi ir *baltā saraks*ta karogs, nodokļu režīma priekšrocības, pozitīvas izmaiņas likumdošanā. Mīnuss ir atsevišķu ārvalstu banku neuzticēšanās Latvijai, kas ir nesenās finanšu krīzes sekas. Liela daļa kuģu īpašnieku nevar mainīt karogu, jo bankas tam nepiekrīt, taču, pacietīgi strādājot pie Latvijas karoga tēla popularizēšanas, kā arī pastāvīgi apliecinot, ka esam uzticams partneris, mēs ceram mainīt šo nepamatoto neuzticību pret Latvijas valsti un iespējamo kuģošanu zem tās karoga,” atzīst Kuģu reģistra inspektors.

Pašlaik noris aktīva komunikācija ar vairākām Vācijas kuģu kompānijām. Kompānija „Fehn Ship Management” martā bija uzaicinājusi JA pārstāvjus uz tikšanos, kurā piedalījās arī citi kuģu īpašnieki. Vairākas Vācijas kompānijas aktīvi sazinās ar Kuģu reģistra speciālistiem un izvērtē piedāvātas iespējas. Novembrī zem Latvijas karoga reģistrēts Vācijas firmas „Reederei Elbrecht GmbH&Co. KG” sauskraavas kuģis „Tomke”.

„Mēs meklējam dažādas iespējas kuģu kompāniju piesaistīšanai. Pašlaik tiek izvērtēts jautājums par reģistrācijas atlaižu piešķiršanu firmām, kuras zem Latvijas karoga reģistrētu vairākus kuģus,” saka Kuģu reģistra vadītājs Raimonds Vingris.

Kuģu reģistra darbinieki lielas cerības saista ar Latvijas prezidentūru Eiropas Savienībā, kuras laikā pāvērsies papildu iespējas informēt par kuģošanu zem Latvijas karoga, ieguvumiem un priekšrocībām, kas saistīti ar kuģu reģistrāciju Latvijā. ■



Kuģu reģistra vadītāju Raimonda Vingri sveic A. Brokovskis.

vai kādu citu struktūru. Tāpēc mēs esam izveidojuši sava veida vienas pieturas aģentūru – mūsu klientiem pietiek sazināties ar mums, un mēs gādājam, lai viņi saņemtu visu nepieciešamo informāciju „no vienām rokām”, atsevišķi nevēršoties dažādās Latvijas Jūras administrācijas struktūrās,” skaidro Ģ. Aleksandrovs.

2013. gada septembrī Latvijas Jūras administrācijas speciālisti Zviedrijā, Gēteborgā, piedalījās pasākumā „Donso Shipping Meet 2013”, kur tikās visas lielākās Zviedrijas kuģu kompānijas un

pakalpojumu sniedzēji. Latvijas pārstāvji iepazīstināja ar Latvijas karoga priekšrocībām un prezentēja jaunizveidoto platformu *latvianshipregistry.eu*. Nākamais šāds pasākums tiks organizēts 2015. gadā, un, iespējams, Kuģu reģistra pārstāvji piedalīsies arī tajā.

Interesi par Latvijas Kuģu reģistru izrāda kuģošanas sabiedrības gan no ES valstīm – Vācijas, Holandes, Itālijas, gan trešajām valstīm. Tomēr kuģošanas biznesā lēmumi netiek pieņemti sasteigti, tas parasti ir ilgstošs process. „Jāsaprot, ka tas ir uzticības bizness, kurā nav

Latvijas Kuģu reģistrs

Latvijas Kuģu reģistru izveidoja 1992. gadā un pēc Latvijas Jūras administrācijas nodibināšanas iekļāva tās sastāvā. Sākumā Kuģu reģistra pakļautībā strādāja arī Kuģu tehniskā inspekcija, uz tās bāzes vēlāk izveidoja tagadējo Kuģošanas drošības departamentu un kuģu tehnisko inspekciju. 1996. gadā to atdalīja no Kuģu reģistra un izveidoja atsevišķu Jūras administrācijas struktūrvienību – Kuģu tehnisko inspekciju.

UZZIŅAI

1990. gadā, Latvijas teritorijā sākoties ostu, kuģošanas un jūrniecības uzņēmumu pārņemšanai LR jurisdikcijā, kuģu pārreģistrāciju zem LR karoga veica Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu kapteiņdienesti. 1991. gadā, kad KR pārņēma šo funkciju, tā sastāvā tika iekļauts Latvijas jahtu reģistrs un Mazo kuģu inspekcija.

Kad sākās Atmoda un jūrniecības atdzimšanas process Latvijā, pirmais Kuģu reģistra vadītājs Staņislavs Šmulāns vēl strādāja Zvejnieku kolhozu savienības mācību centrā „Sala”, kur bija radiolokācijas treniņi zvejniekiem. Deviņdesmito gadu sākumā Bruno Zeļiņš strādāja Satiksmes ministrijā, un arī viņu aicināja darbā SM Jūrniecības departamentā, kur tolaik jau darbojās Imants Sarmulis, Kazačenko, Mihails Mihejevs un vēl citi vīri. Sākumā tieši I. Sarmulis bija paredzēts Kuģu reģistra vadītāja postenis, bet Šmulāns viņa vadībā būtu strādājis par galveno speciālistu. Taču viss izkārtos savādāk: tā kā Sarmulis bija beidzis Ārējās tirdzniecības akadēmiju Maskavā, viņš kļuva par SM Ārējo sakaru un tirdzniecības departamenta direktoru, bet Staņislavs Šmulāns par Kuģu reģistra vadītāju.

S. Šmulāns: „Darbinieku nebija daudz, kopā ar tehniskās inspekcijas

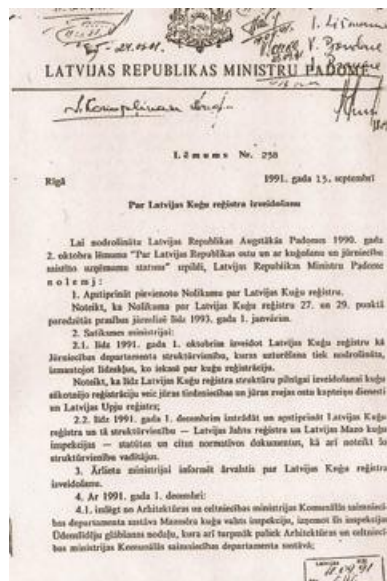
speciālistiem Kuģu reģistrā bijām aptuveni divdesmit cilvēku. Laikā, kad Latvijas Kuģu reģistrs iekļāvās Jūras administrācijā, tajā bija reģistrēti 154 kuģu īpašnieki un 656 kuģi, tai skaitā arī ārvalstu kuģu īpašnieki. Tie bija no Igaunijas.

Ar valsts uzņēmumiem „Latvijas kuģniecība”, „Rīgas kuģniecība” un „Rīgas transporta flote”, ar Liepājas un Rīgas zvejas flotes bāzēm problēmu nebija, jo bija Ministru Padomes lēmums, uz kura pamata visu mantu un kuģus, kas atradās Latvijas Republikas teritorijā, pārņēma Latvijas īpašumā. Bija arī lēmums par zvejnieku kolhozu privatizāciju, kas noteica, kā vienā vai otrā gadījumā rīkoties.

Sākās nopietns un grūts darbs, jo tobrīd nebija ne sistēmas, ne dokumentu, ne zināšanu, ne pieredzes. Vispirms pētījām, kā kuģus reģistrē citos pasaules kuģu reģistros. Tad ķērāmies pie nolikuma par Kuģu reģistru, jo patiesībā tas bija pamatu pamats, lai reģistrs vispār varētu tālāk darboties.

1991. gada 31. septembrī Kuģu reģistra nolikums bija sagatavots.”

Par šo dokumentu S. Šmulāns teica, ka tas bija ja ne gluži naivs, tad stipri vienkāršs, jo kaut vai par tādu nopietnu procesu kā *berbou-ta* reģistru



Pirmais Kuģu reģistra vadītājs Staņislavs Šmulāns.

pirmajā nolikumā bija tikai pāris rindīņu, kas pasaka, ka ir šāds reģistrs, bet kā praktiski rīkoties, nav pateikts nekas.

S. Šmulāns: „Teikšu pilnīgi atklāti, sākt bija ļoti grūti, jo mums vajadzēja pārkārtot savu domāšanu un pārslēgties no PSRS sistēmas, kur viss bija valsts īpašums, uz privāto saimniecības sistēmu. Tieši šim klupšanas akmenim ļoti grūti un sāpīgi nācās rāpties pāri. Tagad nāk jauni speciālisti, un viņu izglītības līmenis, protams, ir mūsdienas prasībām atbilstošs, bet, ja atceramies sevi, mēs taču izglītību bijām ieguvuši PSRS laikos, kad nevienam pat sapņos nerādījās, ka nāks citi laiki un cita saimniecības sistēma. Par tādiem jautājumiem kā kuģu reģistrācija atbildēja pavisam citas institūcijas, kapteinis tikai zināja, ka uz kuģa atrodas karoga un īpašuma apliecība.”

Deviņdesmito sākumā ar speciālistiem bija lielas problēmas. Kuģu reģistra speciālistiem, tālāni

sakot, nācās ne tikai iemācīties braukt ar velosipēdu, bet arī arvien uzlabot savu braukšanas tehniku: analizēt, salīdzināt un izvērtēt. Dzīve iet uz priekšu, nāk jaunas tehnoloģijas, un tagad Kuģu reģistra speciālisti ir pietiekami kompetenti, lai tās pārvaldītu.

Nenoliedzami sāpīgs bija laiks, kad „Latvijas kuģniecības” kuģi sāka aiziet zem svešiem karogiem, taču, kāpēc tā notiek, varēja ļoti labi saprast. Tolaik Kuģniecība gāja uz ārzonām un dibināja viena kuģa kompānijas, kas nav nekas jauns un ir pasaulē pieņemta prakse. Šmulāns uzskata, ka tas bija tālredzīgs lēmums, jo, piemēram, kāda tankkuģa avārijas gadījumā, ja jūrā izlītu liels daudzums naftas, Kuģniecībai nepietiktu mantas, lai kompensētu radušos zaudējumus. Viena kuģa kompānija atbild tikai ar savu mantu. Reģistrējot kuģus zem svešiem karogiem, lai aizbēgtu no drakoniskās nodokļu sistēmas, tie patiesībā tika saglabāti.

Svarīgākais – sagatavot pēctecību

Pēc četrpadsmit Kuģu reģistrā nostrādātiem gadiem S. Šmulāns teica: „Dzīve saka priekšā, ka stāvēt uz vietas nedrīkst. Iesākumā nebija nekā, viena rakstāmāšīna, kam nebija pat latviešu šrifta, kuģu statistiku rēķinājām ar

UZZINAI

Kuģu reģistru no 1991. līdz 2005. gadam vadīja Staņislavs Šmulāns, kopš 2005. gada – Raimonds Vingris.

kalkulatoru. Bet viss tik strauji gāja uz priekšu. Protams, pieredze ir uzkrāta, bet jāprot to nodot tālāk. Es pilnīgi droši un ar mierīgu prātu varu aiziet pensijā, jo zinu, ka manam darbam ir turpinājums, zinošs un jau pieredzējis speciālists, dažos jautājumos, kas saistīti ar jaunākajām starptautiskajām vēsmām, pat zinošāks par mani. Katram vadītājam jau laikus jādomā, kas paliks viņa vietā. Jaunas asinis ir vajadzīgas, un tiem, kas uzkrājuši pieredzi, ir pienākums palīdzēt jaunajiem. Savukārt jaunajiem vispirms jau

ir jāvēlas strādāt un ņemt preti to, ko mēs spējam dot.”

Mēs varam!

Kuģu reģistra vadītājs Raimonds Vingris: „Ja kuģis ir reģistrēts zem kādas valsts karoga, tas vēl nenozīmē, ka kuģis pieder karoga valstij. Ir pilnīgi iespējams, ka, piemēram, Latvijas karoga kuģis visā savā kuģa mūžā ne reizi neienāk kādā no Latvijas ostām. Taču lielai flotei ir liela pievienotā vērtība – tā ir interesanta gan apdrošinātājiem, gan kravu aģentiem, arī bankām. Tātad jauni kuģi reģistrā ved sev līdzī ekonomikas aktivitātes. Bet, lai pieņemtu lēmumu, firmai ir jābūt pārliecinātai, ka Latvijas likumdošanā pēkšņi neparādās kādi dīvaini grozījumi. Kuģu īpašnieki visus lēmumus pieņem, tikai balstoties uz ilgtermiņa stratēģijas diktētiem apsvērumiem. Neviens neregistrē kuģi ar domu, ka galu galā pēc pusgada jau var pāriet atkal uz citu reģistru, ja šis nebūs labs.

Primārais ir valsts politika, tomēr ir lietas, ko var paveikt arī pati Jūras administrācija, lai mūsu Kuģu reģistru padarītu pievilcīgāku.

Jūras administrācija veic kuģošanas drošības un kuģu un ostu aizsardzības prasību ievērošanas kontroli un uzraudzību. Lai neatbaidītu kuģu īpašniekus no kuģu reģistrēšanas zem Latvijas karoga, mums jānodrošina, lai šis process būtu maksimāli saprotams, tolerant, bez liekas birokrātijas un sarežģījumiem, vienlaikus, protams, nepazeminot vērtēšanas kritērijus, jo tikai tā varam garantēt, ka mūsu reģistrā būs droši kuģi.”

Ja valdes priekšsēdētāja padomnieks Ansis Zeltiņš 2013. gadā teica: „Jūras administrācija, domājot par tālākās attīstības stratēģiju, ir nonākusi pie visai skarba secinājuma: lai Latvija kā kuģu karoga valsts varētu sekmīgi turpināt pildīt savas funkcijas, uzturēt kapacitāti un profesionālismu, mums ir nepieciešama moderna flote, kurā būtu aptuveni piecdesmit tirdzniecības kuģu. Tāpēc vajadzētu panākt, ka iespējami vairāk kuģu tiek reģistrēti zem Latvijas karoga, un tas, ko Jūras administrācija

tagad var piedāvāt, ir ļoti labs produkts. Jāteic, ka mūsu Kuģu reģistra plānos neietilpst konkurēt ar Bahamu vai Libērijas karogu. Tas nav jautājums par *lēto karogu*, jo definīcija *lētais karogs* mūsdienās vairs neiztur kritiku. Reģistrēšanas vai pārreģistrācijas maksas uz visu citu izdevumu fona kuģu īpaš-



KR 10 gadu jubileja.



1992. gadā KR vadītājs S. Šmulāns kopā ar „Lloyd's Register” delegāciju un SM Jūrniecības departamenta darbinieci Lindu Legzdiju.

niekiem veido tik niecīgu summu, ka lēmuma pieņemšanā nekādā gadījumā tām nav izšķirošas lomas. Mēs sevi pozicionējam kā nacionālo karogu, kā Eiropas Savienības karogu, un uz Eiropas valstu fona mūsu reģistrācijas principi un nodokļu sistēma ir konkurētspējīgi. Vēl pirms desmit gadiem uz Kuģu reģistru skatījāmies kā uz tādu monolītu kompleksu ar atsevišķu struktūru. Īstenībā jau kuģu īpašnieks neiedziļinās mūsu iekšējās struktūrās, bet skatās uz Latvijas karogu kopumā. Tagad informāciju par mūsu pakalpojumiem veidojam un pasniedzam tā, lai tā būtu maksimāli viegli uztverama. Laiks vienmēr ievieš savas korekcijas.

Mēs varam! – tas ir viens no mūsu šodienas uzstādījumiem.■

Prieks par to, ka klients aiziet apmierināts

„Kuģu reģistrā sāku strādāt 1996. gada 20. februārī, tātad drīz būs jau 20 gadu! Tolaik Kuģu reģistrs darbojās atsevišķās telpās Vecrīgā, Šķūņu ielā, 5. stāvā, bija ilūzija, ka esam pavisam neatkarīgi. Taču jau nākamajā gadā pārcēlāmies uz Trijādības ielu, kur jau atradās lielākā daļa no Latvijas Jūras administrācijas. Sākumā likās, ka esam kaut kur pavisam nomājus, prom no dzīves, jo Vecrīgā varējām pa logu redzēt Doma laukumu, visu laiku bija jūtama rosība. Taču šeit, Trijādības ielā, pluss nenoliedzami ir tas, ka ir, kur nolikt mašīnas. Mūsu klientiem, kas brauc ne tikai no Rīgas, tas noteikti ir ļoti svarīgi,” stāsta Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra inspektore SVETLANA ŠALAJA.

Kuģu reģistrā viņa nonāca kā datu bāzes programmētāja. „Notika konkurss, un, kā vēlāk uzzināju, par vienu no maniem plusiem ticis uzskatīts tas, ka man nebija bērnu. Ir jau tāds stereotips, ka mātēm ar maziem bērniem bieži ir slimības lapas, jo bērni slimo. Taču man jau nākamajā gadā piedzima dēls. Man kā mammai bērns, protams, ir ļoti svarīgs, taču allaž esmu centusies, lai manu problēmu dēļ neciestu kolēģi un klienti. Ja vien slimība nav patiešām nopietna, cenšos noorganizēt, lai ir kāds, kas viņu pieskata. Kad sāku strādāt, mēs Kuģu reģistrā bijām seši cilvēki, bija sekretāre un grāmatvede, bija vadītāja vietnieks, kurš strādāja ar klientiem, pie manis nonāca tikai dokumenti. Tagad, pēc visām reorganizācijām, esam palikuši trīs, es gan strādāju ar klientiem, gan pildu sekretāres un arī datu bāzes programmētājas funkcijas. Protams, mēs mēģinām cits citu aizvietot, taču, piemēram, atgriežoties no atvaļinājuma, uz galda vienmēr ir sakrājusies darāmo darbu kaudzīte,” skaidro Svetlana.

Inspektore atzīst, ka viena no Jūras administrācijas lielākajām vērtībām ir lieliskais kolektīvs. „Ir dienesti, ar kuriem ikdienas darbā iznāk saskarties retāk, taču ir speciālisti, ar kuriem jāsastrādājas ikdienā. Noteikti gribas pieminēt Artūru Ošu, Kuģošanas drošības inspekcijas vadītāju, viņš ir ļoti zinošs, nekad neatteiksies palīdzēt un nepateiks nē. Ja Artūrs aiziet atvaļinājumā, es to uzreiz jūtu. Arī Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns ir ļoti atsaucīgs, cilvēks savā vietā. Lieliska sadarbība ir ar Juridiskā dienesta meitenēm. Kolosāls cilvēks ir Gunārs Šteinerts, kurš ilgus gadus vadīja Kuģošanas drošības departamentu.



Labā sadarbība mums ir ar kuģošanas drošības inspektoriem, kuri strādā Liepājā un Ventspilī,” saka Svetlana.

Svetlanas ikdienas darbs vistiešāk saistīts ar klientiem, un viņa uzsver, ka vienmēr ir prieks, ja klients aiziet apmierināts. „Cenšos savu iespēju robežās dokumentu sākotnējo apstrādi veikt elektroniski, man ir svarīgi, lai klientam nav jānāk lieku reizi. Protams, ja mūs salīdzina, piemēram, ar CSDD, tad tur viss notiek vienkāršāk – nodod dokumentus un tajā pašā dienā saņem reģistrācijas apliecību. Kuģis tomēr nav mašīna, ne velti tas reizēm tiek pielīdzināts nekustamajam īpašumam. Lielākais kompliments, ko nesen dzirdēju no kāda klienta no Vācijas: „Jūs man izglābāt dzīvību!”,” smejas inspektore. Taču šāds kompliments nemaz nav tik pārspīlēts, zīnot, ka lielākajā daļā lielo jūras valstu kuģu reģistri nestrādā tik tiešā komunikācijā ar klientiem. „Man ir ļoti svarīgi, lai klientam nav jāgaida, uz konkrētiem jautājumiem cenšos atbildēt nekavējoties, negaidot kaut kādu likumā noteiktu laiku. Ja tas ir vajadzīgs klientam, es varu atbraukt uz darbu arī brīvdienā. Ja klienti ir apmierināti, tā mums ir labākā reklāma. Labi saprotu, ka Latvijas vārds daudzās valstīs joprojām pilnīgi neko neizsaka, mums sevi vēl ilgi būs jāpierāda,” atzīst inspektore.

Viņa secinājusi, ka no Latvijā reģistrēto kuģu īpašniekiem visorganizētākie un precīzākie ir kompānijas „Tallink” speciālisti: nekad nekādu pārpratumu vai lieku

diskusiju, runāts – darīts. Pasaulē par akurātākajiem tiek uzskatīti vācieši, bet Svetlanai šķiet, ka šādu titulu vairāk pelnījuši igauņi, gan nosacīti, jo kompānijā strādā ne tikai igauņi.

Darbā, protams, gadās arī rūgti brīži, gadās, ka inspektoros kāds nolamā par birokrātiem. Tie gan parasti ir jahtu īpašnieki, ar lielo kuģu īpašniekiem tādas domstarpības nerodas. „Ja cilvēks kaut kur ārzemēs pērk mašīnu un grib to pieteikties Latvijā, viņš pirms tam parasti noskaidro, kas būs nepieciešams, lai mašīnu reģistrētu. Savukārt jahtas nereti tiek pirktas pēc principa „ieraudzīju smuku jahtu un nopirku, reģistrējiet!”. Tomēr ļoti liela daļa jahtu īpašnieku man ir simpātiski, jo tie ir entuziasti, viņiem jahta nav luksusa prece, turības apliecinājums, bet gan sirdslieta,” skaidro inspektore.

Vienā vietā nostrādātus teju 20 gadus Svetlana neuzskata par kaut ko īpašu. „Man šķiet, ka tas mums jau ģimenē: gan tēvs, gan mamma visu mūsu strādāja vienā organizācijā. Laikam jau esmu iemācījusies no viņiem, ka nevajag skraidīt apkārt. Ja tev šajā vietā ir labi, tad nav jāmeklē, kur būs vēl labāk. Man ir svarīgi visi kolēģi, ar kuriem šajā laikā nācies strādāt kopā. Ļoti cenšos nekad neaizmirst mūsu pensionārus, mēs sazvanāties, apsveicam cits citu svētkos. Viņiem tas ir ļoti svarīgi, un man arī – laiks iet ātri, gan pienāks mums arī tas pensijas vecums!” saka Svetlana Šalaja.■

Divdesmit gadi skaitļos un faktos

Divdesmit gadu. Daudz vai maz? Kā uz to skatās. Ja pasaules radišanas mērogā, tad tikai tāds nieks. Bet, ja Latvijas neatkarības atgūšanas kontekstā, tad pietiekami daudz, lai nobaudītu paveiktā darba pirmos augļus.

Deviņdesmito gadu sākumā Latvijai, tajā skaitā jūrniecībai, viss bija jāveido no jauna, jo jaunajai neatkarīgās Latvijas sistēmai no vecās padomju sistēmas nebija ko paņemt. Tikai cilvēki, un arī tiem bija jāspēj lauzt sevī vecos stereotipus, jāmacās un jāskatās domāt jaunās kategorijās. Deviņdesmito sākumā aizsākās arī kardinālas pārmaiņas jūrniecības starptautiskajā regulējumā. Pēc būtības jautājumus, kas saistīti ar kuģošanas drošību pēdējo divdesmit gadu laikā, varētu salīdzināt ar progresu datoru nozarē: no *koka kompjūtera* līdz mūsdienu augstajām tehnoloģijām. Starptautiskā jūrniecības likumdošana ir kardināli mainījusies, un to pieprasīja nozares straujā attīstība. Latvijai sāka no nulles un divdesmit gadu laikā ir sekmīgi izpildījusi daudzus mājas darbus. 2015. gadā Latvijai sagaida liels izaicinājums – tā būs Eiropas Savienības prezidējošā valsts un atbildēs arī par Eiropas jūrniecības tālāko stratēģiju. Bet kā tad viss aizsākās?

1990. gads

■ Latvijas PSR Augstākā Padome 1990. gada 4. maijā pieņēma deklarāciju „Par Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanu”. Ar deklarāciju tika atjaunota 1918. gada 18. novembrī proklamētā Latvijas Republika. Vienlaikus parlaments noteica Latvijas Republikas valsts varas *de facto* atjaunošanas pārejas posmu, kas noslēdzās 1991. gada 21. augustā, kad pieņēma Latvijas Republikas Augstākās Padomes konstitucionālo likumu „Par Latvijas Republikas valstisko statusu”, pasludinot Latvijas Republikas pilnīgu neatkarību un izbeidzot 4. maija deklarācijā noteikto pārejas periodu.

■ Sākoties ostu, kuģošanas un jūrniecības uzņēmumu pārņemšanai LR jurisdikcijā, kuģu pārreģistrāciju

zem LR karoga veica Rīgas, Liepājas un Ventspils ostu kapteiņdienesti.



Mihails Mihejevs (1942.8.1.–2010.2.V) 1990.–1991. gadā bija Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktora vietnieks un piedalījās jūrniecības likumdošanas veidošanā, bet no 1998. gada līdz pat sava mūža pēdējai dienai strādāja Latvijas Jūras administrācijā par vecāko kuģu kontroles inspektoru, bija Latvijas Jūras akadēmijas docents, Kuģu mehāniku nodaļas pasniedzējs.

■ 1990. gada 7. jūlijā LR valdība Satiksmes ministrijas ietvaros nodibināja Jūrniecības departamentu, par kura vadītāju kļuva G. Šteinerts. Tā kā spēkā joprojām bija PSRS jūras tirdzniecības kodekss un ar to saistītie PSRS normatīvie akti, departamenta galvenais uzdevums bija radīt neatkarīgu Latvijas jūrniecības likumdošanu un Latvijas jūrniecības kodeksu.



KR vadītājs Staņislavs Šmulāns un Pēteris Avotiņš, kurš kļuva par „Latvijas kuģniecības” direktoru, pārņemot PSRS Jūras floti.

1991. gads

■ LR Zivsaimniecības ministrija pārņēma zvejas ostu kapteiņdienestus un izveidoja Zvejas ostu galveno kapteiņdienestu, kas pildīja valsts uzraudzības funkcijas: pārzināja un koordinēja kuģu tehnisko stāvokli, kuģu un apkalpu atbilstību starptautisko konvenciju prasībām, jūras un ostu ceļu, būvju un navigācijas iekārtu atbilstību kuģošanas drošībai.

■ 1991. gadā LR Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta ietvaros nodibināja Latvijas Kuģu reģistru, kura sastāvā iekļāva Latvijas jahtu reģistru un Mazo kuģu inspekciju.

■ 1991. gada 15. jūlijs. Pēc LR satiksmes ministra J. Janovska iniciatīvas notiek sarunas ar PSRS Jūras flotes ministru J. Volmeru, kurās piedalās arī Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors G. Šteinerts un Latvijas jūras kuģniecības priekšnieks J. Paderovs. Tikšanās mērķis – PSRS Jūras flotes pāriešana Latvijas jurisdikcijā.

■ 1991. gada 17. septembris. Baltijas valstis ar novērotāju tiesībām piedalās IMO darbā. Tas Latvijai izmaksā aptuveni 40 tūkstošus angļu mārciņu gadā, kas tam laikam ir pietiekami nopietna summa.

■ 1991. gada decembris. Likvidē Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamentu un Latvijas Zivsaimniecības ministriju. To vietā izveido Jūras lietu ministriju, par kuras vadītāju ieceļ Andreju Dandzbergu. Jūras lietu ministrija pārrauga jūrniecības nozari, un tās uzdevums ir veidot jūrniecības politiku valstī, bet trūkst profesionāļu, kuri varētu veidot politiku un iedarbināt sistēmu.

■ 1991. gadā sāka veidot Latvijas ostu galveno kapteiņdienestu.



1991. gada 30. augusts. Uz kuģa „Rēzekne” paceļ pirmo atjaunotās Latvijas Republikas karogu.

1992. gads

■ 1992. gada februāris. Jūras lietu ministrijā izveidots Jūras administrācijas departaments, kura astoņi speciālisti strādā direktora Bruno Zeiliņa vadībā. Tā paša gada beigās departamentu pārveido par Latvijas ostu galveno kapteiņdienestu, ko turpina vadīt Bruno Zeiliņš un kas pārrauga Rīgas, Ventspils, Liepājas un mazo ostu kapteiņdienestus. Pildot dienesta pienākumus, ostas kapteiņa dienesta darbiniekiem jāvalkā formas tērps ar atšķirības zīmēm.

■ 1992. gadā Kuģu reģistru iekļāva Jūras lietu ministrijā, tas saņēma juridiskas personas statusu, un tā sastāvā darbojās kuģu tehniskā inspekcija.



1993. gada augusta sākums. Tiek likvidēta Jūras lietu ministrija. Paplašinot Latvijas ostu galvenā kapteiņa dienesta darba apjomu un atbildību, tiek pamatus Latvijas Jūras administrācijai. Jaunā sistēma izpelnās kritiku gan no ostu pārvalžu, gan pašvaldību puses, jo pašvaldības vēlas kapteiņdienestus, tātad kontroles funkcijas, paturēt savā pārziņā.

■ 1992. gada 1. septembrī Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta pakļautībā tiek izveidots Latvijas Jūras avāriju un glābšanas dienests, par kura direktoru kļūst Andris Bernāns un kura pienākumos ietilpst cilvēku glābšana un naftas noplūdes likvidēšana.

■ 1992. gada 28. oktobris. LR Jūras lietu ministrija izdod pavēli Nr. 170 „Par Latvijas Republikas Hidrogrāfijas dienesta izveidošanu”, kura uzdevums ir gādāt par kuģošanas drošību LR atbildības zonas ūdeņos. HD sāk pārņemt LR ūdeņos un piekrastē esošās Baltijas jūras kara flotes hidrogrāfiskā dienesta ēkas, bākas, krasta navigācijas zīmes, bojas. Navigācijas līdzekļu apkalpošanu veic filiāles – Rīgas, Ventspils un Liepājas hidrogrāfijas rajoni. HD strādā 289 darbinieki.

■ 1992. gadā Rīgas jūras tirdzniecības ostas pakļautībā tika izveidots Jūrnieku reģistrs. Jūrnieku dokumentus izsniedza ostas kapteiņa vietnieks, kurš bija arī jūrnieku reģistra vadītājs. Pirmā LR jūrnieka grāmatiņa tika izsniegta 1992. gadā „Latvijas kuģniecības” tankkuģa „Hosē Martī” kapteinim Kārlim Zaksam.

1993. gads

■ Latvija kļūst par IMO dalībvalsti.

■ Pēc Zviedrijas Jūras administrācijas modeļa, pielāgojot to Latvijas apstākļiem un reālajai situācijai, Latvijā uzsāk veidot vienotu jūrlietu kontroles sistēmu.

■ 1993. gada 23. februāris. Latvijas jūrniekiem izsniedz pirmos Latvijas diplomus.

■ 1993. gada septembris. Par SM Jūrniecības departamenta direktoru kļūst Imants Sarmulis.

■ 1993. gada 1. oktobris. Bruno Zeiliņu, kurš līdz tam ir vadījis Galvenā kapteiņa dienestu, apstiprina par jaunizveidotās Latvijas Jūras administrācijas direktoru.

■ HD no Krievijas Federācijas robežsardzes un Jūras kara flotes Hidrogrāfijas dienesta savā valdījumā pārņem visus LR ūdeņos esošos navigācijas līdzekļus, aptuveni 177 vienības.

1994. gads

■ „Jūras ceļi ir daļa no satiksmes,” 1994. gada pavasarī teica tā laika Satiksmes ministrijas valsts

sekretārs Uldis Pētersons un piebilda: „Ministrijai ir politiski stratēģiska funkcija, bet no tās ir jāatdala valsts pārvaldes funkcijas – arī jūrniecība ir jāpārvalda neatkarīgi no tā, kāda politiska grupa veido valdību un ministriju. Un Jūras administrācija tad arī ir tā dominante, kas būs mūžīga.”

■ Notika darbs pie likumdošanas izstrādes, kas reglamentē Kapteiņa dienesta, Kuģu reģistra, Jūrnieku reģistra, Hidrogrāfijas un Glābšanas dienesta darbību.

■ 1994. gada sākumā Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors Imants Sarmulis atzina, ka departamenta galvenais uzdevums ir likumdošanas normatīvās bāzes izstrādāšana. Jūras kodekss un Ostu likums – lūk, stūrakmeņi, kas jāliek jūrniecības pārvaldes pamatos.

■ 1994. gada vidū Jūras administrācija vēl nedarbojās, bet ap to jau virmoja kaislības par finanšu sadali. Rīgas mērs Andris Teikmanis un Ventspils mērs Aivars Lembergs nepiekrita novirzīt iekasētās bāku un loču nodevas Jūras administrācijas rīcībā, neskatoties uz to, ka administrācijai nauda nepieciešama kuģošanas drošības uzraudzībai. Rezultātā 10% no loču nodevām atdeva ostu pārvaldēm, kuras juridiski izveidoja tikai 1994. gada jūlijā.

■ 1994. gadā bāku nodevas veidoja aptuveni 1 miljonu latu, bet, lai uzturētu un sakārtotu Latvijas bākas, bija nepieciešami vismaz 3,5 miljoni latu.

■ Tikko izveidotajā Latvijas Jūras administrācijas struktūrā sākās pirmā reorganizācija. Notika asa polemika par Hidrogrāfijas dienesta, kurā tolaik strādāja visvairāk cilvēku – 279, pievienošanu JA. 1994. gada 15. jūlijā ar Satiksmes ministrijas pavēli Nr. 156 Hidrogrāfijas dienestu iekļāva LJA sastāvā kā struktūrvienību.

■ 1994. gadā JA strādāja 643 cilvēki. Liela daļa no tiem bija bāku uzraugi, jo tolaik bākām vēl nebija automātiskās apkalpes sistēmas.

■ 1994. gadā pieņēma Likumu par ostām un Jūras kodeksu.

Pamatojoties uz šiem likumiem, beidzot ir noteikta valsts pārvaldes kontrole jūrniecībā – pilnībā izveidota un nokomplektēta Jūras administrācija, un Latvija Baltijas valstīs to izdārīja pirmā.

■ 1994. gada 5. jūlijs. JA no Somijas kuģu būvētavas saņem jaunbūvēto loču kuteri „Daina”, kas izmaksājis 500 tūkstošus ASV dolāru. Bija plānots būvēt vēl vienu šādu kuteri, bet Latvijas Ostu padome līdzekļus vairs nepiešķīra, tāpēc plāns palika nerealizēts.

■ 1994. gada 16. novembris. Latvija kā humāno palīdzību no Zviedrijas valdības saņem glābšanas kuteri „Dēkla”, ko ar pateicību pieņem tā laika Ministru prezidents Māris Gailis, satiksmes ministrs Andris Gūtmanis un JS direktors Bruno Zeiliņš.

1995. gads

■ 1995. gadā JA sākās reāls darbs, lai kuģošana Latvijas ūdeņos būtu droša un pārvaldes sistēma darbotos profesionāli. Liels klupšanas akmens bija speciālistu vājās angļu valodas zināšanas. JA sākās izglītošanas darbs: JA speciālisti apmeklēja starptautiskus seminārus, konferences un izstādes. Arvien vairāk un aktīvāk diskutēja par Latvijas iekļaušanos Eiropas vienotajā transporta sistēmā, tāpēc ostu darbam un kuģošanas drošībai jābūt starptautisko prasību līmenī.

■ Latvija savu projektu realizācijai sāk izmantot starptautisko finansējumu, kas piesaista ārzemju speciālistu un konsultantu interesi. Interese, protams, nav nesavtīga.

■ Latvija sāk gatavoties GMDSS ieviešanai, kad 1999. gadā stāsies spēkā Latvijas ratificētā starptautiskā konvencija, kas nosaka, ka visiem kuģiem jābūt aprīkoti ar aparāturu, lai varētu iesaistīties globālajā meklēšanas un glābšanas sistēmā.

■ 1995. gadā uzsāk lielo programmu – kuģu kustības drošības sistēmu izveidi Rīgas un Liepājas ostā. Rīgā joprojām darbojās

UZZIŅAI

■ Satiksmes ministri:

Jānis Janovskis,
Andris Gūtmanis, Vilis Krištopans,
Anatolijs Gorbunovs, Roberts Zīle,
Ainārs Šlesers, Krišjānis Peters,
Kaspars Gerhards, Uldis Augulis,
Aivis Ronis un pašlaik
Anrijs Matīss.

■ SM Jūrniecības (tagad Jūrlietu) departamentu vadījuši:

Gunārs Šteinerts,
Imants Sarmulis, Jānis Butnors,
Aigars Krastiņš, pašlaik
Laima Rituma.

■ JA direktori (valdes priekšsēdētāji):

Bruno Zeiliņš, Ansis Zeltiņš,
Artūrs Brokovskis-Vaivods,
Nils Freivalds, Aigars Krastiņš,
pašlaik Jānis Krastiņš.

novecojušie PSRS radari „Okean”, kas neatbilda jaunajām prasībām.

■ 1995. gada maija vidū Ventspilī svinīgi atklāja Ventspils kuģošanas drošības centru, kura pamatā bija iekārtu komplekss, kas domāts operatīvas, kvalitatīvas un simtprocentīgi drošas sakaru sistēmas nodrošināšanai Baltijas jūrā. Centru veidoja Latvijas un Dānijas speciālisti JA un Dānijas valdības kopīga projekta ietvaros. Projekta izmaksas sasniedza 1 milj. ASV dolāru, no kuriem 800 tūkst. sedza Dānijas puse.

■ JA izvirzīja mērķi pievienoties Parīzes memorandam.

1996. gads

■ Joprojām spēkā paliek izvirzītie un vēl nesasniegtie mērķi: izveidot profesionālu personālu, krāt starptautisku pieredzi. Latvija pievienojusies 17 starptautiskajām konvencijām. Par valsts naudu, ko sadala Latvijas Ostu padome, bet administrē JA, notiek saimnieciskā darbība mazajās ostās.

■ Izdod pirmo publikāciju „Ugunis un zīmes Latvijas Republikas ūdeņos”.



■ JA iegādājusies kuģus „Astra” un „Māra” cilvēku meklēšanas un glābšanas darbu veikšanai jūrā.

1997. gads

■ 1997. gada 1. janvāris. JA kļūst par valsts bezpeļņas akciju sabiedrību, kuras akcionārs ir valsts, bet par uzņēmuma darbības uzraugiem kļūst valsts pilnvarnieku armija. JA turpina izglītēt savus darbiniekus, un īpašu palīdzību sniedz zviedri.

■ JA Hidrogrāfijas dienests sāk izdot elektroniskās jūras kartes un ar tām pilnībā pārklāj Latvijas ūdeņus.

■ Rīgas ostas Kuģu satiksmes centra projektu konkursā no trim iesniegtajiem par labāko tiek atzīts projekts „Kuģis”.

■ Lai koordinētu Baltijas valstu jūras administrāciju darbu, kā arī iepazītos vai pat pārņemtu kaimiņvalstu pozitīvo pieredzi konkrētu jautājumu risināšanā, tiek iedibināta tradīcija katru gadu rīkot Latvijas, Lietuvas un Igaunijas jūras administrāciju vadītāju tikšanos.

■ 1997. gada 20. oktobris. Satiksmes ministrijā apstiprināti Latvijas Republikas Jūrnieku sagatavošanas un diplomēšanas noteikumi. Regulāri tiek atjaunota Jūrnieku reģistra datu bāze.

1998. gads

■ JA uzmanības centrā ir kuģošanas drošības un vides aizsardzības projekti, tāpēc notiek intensīvs

darbs, lai izveidotu Kuģu satiksmes vadības sistēmu Rīgas un Liepājas ostā un modernizētu Ventspils ostā.

■ Notiek bāku kontroles automatizācija.

■ 1998. gada 28. janvārī sāka būvēt Rīgas ostas KSV centru, ko nodeva ekspluatācijā 1998. gada 17. decembrī.

1999. gads

■ Rīgas un Liepājas ostā uzstāda jaunu, bet Ventspilī modernizē kuģu satiksmes vadības aparāturu. Likvidē arī trīs hidrogrāfijas rajonus, izveidojot vienotu navigācijas iekārtu daļu.

■ Visi navigācijas līdzekļi, kas atrodas Rīgas, Ventspils, Liepājas un mazo ostu akvatorijās, tiek nodoti ostu pārvalžu valdījumā.

2000. gads

■ JA notiek vadības maiņa: pensijā aiziet Bruno Zeiliņš, par JA direktoru konkursa kārtībā ieceļ Ansis Zeltiņš.



Viens otru sveic bijušais JA direktors Bruno Zeiliņš un esošais direktors Ansis Zeltiņš.

■ Kapteiņu dienesti pāriet ostu pārvalžu pārziņā.

■ Uzsāk Meklēšanas un glābšanas dienesta nodošanu LR Nacionālo bruņoto spēku Jūras spēkiem. JA saglabā koordinācijas funkcijas.

■ JA izveido Kuģošanas drošības departamentu, kura sastāvā iekļauj Kuģošanas drošības inspekciju.

■ Departamentu no 2000. līdz 2006. gadam vada Gunārs Šteinerts. IMO iekļauj Latviju *baltajā sarakstā*, tā apliecinot Latvijas jūrnieku augsto kvalifikāciju un sagatavotības līmeņa atbilstību starptautiskajām prasībām.

■ Par JA Jūrnieku reģistra prioritāti kļūst jūrnieku izglītības jautājums.

2001. gads

■ 2001. gada 29. jūnijs. Notiek pirmā Latvijas brīvvalsts laikā uzbūvētā hidrogrāfijas kuģa „Kristiāns Dāls” kristības. Par kuģa krustmāti kļūst LR Valsts prezidente Vaira Vīķe-Freiberga.

■ 2001. gada 2. augusts. Pamatojoties uz Likumu par ostām un Satiksmes ministrijas rīkojumu, bākas un bojas Irbes jūras šaurumā HD nodod Rīgas, Ventspils un Liepājas ostu pārvalžu valdījumā.

■ Latvijas Kuģu reģistrs atzīmē 10. dzimšanas dienu.

■ 2001. gada 3. oktobris. Pabeidz Globālās jūras avārijas sakaru

sistēmas (GMDSS) ieviešanas projektu, turpmāk šī sistēma nodrošinās sakarus Latvijas atbildības zonā.



JA direktors A. Zeltiņš priecīgs par GMDSS projekta ieviešanu.

■ JA ieviests starptautiskais kvalitātes standarts ISO 9001/2000 „Kvalitātes vadības sistēma” un papildus Jūrnieku reģistrā arī EN 45013 „Eiropas standarts institūcijām, kuras veic personāla sertifikāciju”.



JA darbinieki Žukovs un Andersons saņemmuši ISO sertifikātu.

2002. gads

■ JA kļūst par Parīzes memoranda asociēto locekli.

■ Pilnībā pabeidz Meklēšanas un glābšanas centra nodošanu NBS Jūras spēkiem.

■ Valdība akceptē jauno kuģošanas politiku, kura paredz atvieglotu nodokļu politiku, kas varētu būt pamats, lai kuģi atgrieztos Latvijas Kuģu reģistrā. Diemžēl cerības īsti

nepiepildās, jo Kuģu reģistrā reģistrēto kuģu skaits samazinās.

■ Hidrogrāfijas dienests atzīmē 10 gadu jubileju, izdod grāmatu „Baltijas jūras locijas. Latvijas piekraste” un pievienojas starptautiskajam karšu izplatīšanas centram „Primar Stavanger”.

■ Par Jūrnieku reģistra vadītāju kļūst Jāzeps Spridzāns.

2003. gads

■ 2003. gadā JA lielu vērību velta JA dienestu darba sakārtošanai un uzlabošanai.

■ TWINNING projekta ietvaros, kam piesaistīts ES PHARE finansē-



jums un ES dalībvalstu jūrniecības eksperti, tiek izvērtēta JA administratīvās sistēmas darbība un likumdošanas atbilstība ES prasībām.

■ JA izveido Kuģu un ostu aizsardzības nodaļu (vēlāk – Kuģu un ostu aizsardzības inspekcija), ko vada Harijs Arnicāns.

2004. gads

■ 2004. gada 1. jūlijā spēkā stājas ISPS kodekss.

■ JA notiek reorganizācija. Saskaņā ar 2001. gada 20. decembrī

pieņemtajā Komerclikuma spēkā stāšanās kārtības likumā noteiktajām prasībām bezpeļņas organizācija valsts akciju sabiedrība „Latvijas Jūras administrācija” 2004. gada 1. novembrī pārreģistrēta par valsts akciju sabiedrību „Latvijas Jūras administrācija”.

■ Tiek izveidota Avāriju izmeklēšanas nodaļa.

■ 10. maijā Baltijas jūrā avarē zvejas kuģis „Astrīda”, bojā iet visi seši apkalpes locekļi. JA speciālistu veiktās izmeklēšanas rezultātā izdodas pierādīt, ka avārijā vainojams Kipras kara kuģis „Vladimir” (avārijas izraisītāji pie atbildības nav saukti joprojām).

■ JA atzīmē 10 gadu jubileju.

Svinības kopā bija pulcējušies JA darbinieki, viesi un uzaicinātās amatpersonas. No kreisās: SM valsts sekretārs Vīgo Legzdīns, satiksmes ministrs Ainārs Šlesers, JA direktors Ansis Zeltiņš, Zeltiņa kundze un JA direktora vietnieks Artūrs Brokovskis.

2005. gads

■ 2005. gadā Latvijā tiek ieviesta Automātiskā identifikācijas sistēma (AIS).

■ Latvija kļūst par pilntiesīgu Parīzes memoranda dalībvalsti.

■ Hidrogrāfijas dienests pievienojas Starptautiskajai Hidrogrāfijas organizācijai (IHO). Latvijā notiek Baltijas jūras valstu hidrogrāfu konference.

■ Saeimā pieņemtie grozījumi Jūras kodeksā nosaka, ka Latvijas Kuģu reģistrā turpmāk varēs reģistrēt arī ārvalsts fiziskai vai juridiskai personai piederošus kuģus.

■ JA izveido sabiedrisko attiecību speciālista amatu.

■ Pensijā dodas KR vadītājs Staņislavs Šmulāns un viņa vietā par KR vadītāju kļūst R. Vingris.

2006. gads

■ Jūrnieku reģistrs kļūst par vadošo organizāciju ES līdzfinansētajam pilotprojektam „Jūrnieku sertifikātu viltojumi – drauds jūrnieku sagatavošanas sistēmai”. Pilnībā uzsāk jauno Jūrnieku sertifikācijas noteikumu piemērošanu.

■ Pirmo reizi Latvijā svin Starptautisko hidrogrāfijas dienu, un JA Hidrogrāfijas dienests, atzīmējot šos svētkus, pirmo reizi ciemos uz sava kuģa „Kristiāns Dāls” ielūdz bērnus no audžuģimenēm, tā iedibinot jaunu tradīciju.

■ Hidrogrāfijas dienesta sagatavoto elektronisko jūras karšu izplatīšanas apjoms divu gadu laikā pieaudzis desmit reīzu.

■ JA sagatavo nacionālo jūrniecības normatīvo aktu krājumu.

■ JA rīko akciju vidusskolniekiem „Gaidām kapteiņus, arī Tevi!”, kas vēlāk kļūst par televīzijas konkursu vidusskolniekiem „Enkurs”.

■ Hidrogrāfijas dienests kļuvis par elektronisko jūras navigācijas karšu izplatītājas kompānijas „Primar Stavanger” dalībnieku, bet Jānis Krastiņš no 2006. līdz 2008. gadam rotācijas kārtībā vada tās padomi.

2007. gads

■ Baltijas jūrā norisinās NATO starptautiskās meklēšanas un glābšanas mācības „Bold Mercy”, kurās piedalās arī JA Kuģu un ostu aizsardzības inspekcija.

■ Sāk iznākt Jūras administrācijas žurnāls „Jūrnieks”.

■ Uzsāk darbu jauna kuģu ceļa izveidošanai Irbes jūras šaurumā.

■ Rīgā notiek Jūrnieku reģistra rīkots starptautisks seminārs par jūrnieku sertifikācijas jautājumiem.

■ EMSA (Eiropas Jūras drošības aģentūra) auditori pirmo reizi izvērtē Kuģošanas drošības inspekcijas darbu, saņemtais vērtējums ir atzinīgs.

■ Hidrogrāfijas dienests ievieš jauno navigācijas līdzekļu monitoringa sistēmu.

2008. gads

■ Hidrogrāfijas dienests pēc vairāku gadu prombūtnes no Andrejostas atgriežas Jūras administrācijas „centrālajā mītnē” – Trijādības ielā 5.

■ Rīgā notiek starptautiskā elektronisko jūras navigācijas karšu izplatīšanas centra „Primar Stavanger” padomes sanāksme. HD iegādājas jaunu kuteri hidrogrāfisko mērījumu veikšanai.

■ Pabeigts darbs pie Eiropas Savienības sponsorētā pilotprojekta „Jūrnieku sertifikātu viltojumi – drauds jūrnieku sagatavošanas sistēmai”.

■ Kuģošanas drošības departamentu sāk vadīt Raitis Mūrnieks.

2009. gads

■ Stājušies spēkā jaunie Ministru Kabineta noteikumi par kuģu kara valsts uzraudzības īstenošanu, kas paredz aizturētajiem kuģiem noteikt pastiprinātu inspekciju režīmu. 2009. gadā divi Latvijas kara kuģi – „Oostzee” un „Irbe Venta” – aizturēti Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli dalībvalstu ostās, tāpēc Latvijas karogs 2010. gadā vēl atrodas *pelēkajā sarakstā*.

■ JA notiek strukturāla reorganizācija – Kuģošanas drošības departamentā tiek iekļautas Kuģošanas drošības inspekcija un Kuģu un ostu aizsardzības inspekcija, kā arī no jauna izveidotā Jūrniecības standartu un attīstības nodaļa.

■ 2009. gadā divas reizes notiek direktoru maiņa – no amata aiziet A. Zeltiņš, viņa vietā nāk Artūrs Brokovskis, kuru gada beigās nomaina Nils Freivalds. Par direktora vietnieku un Kuģošanas drošības departamenta direktoru kļūst Juris Miškins.

■ JA strādā 163 darbinieki, Kuģu reģistrā no jauna reģistrēti 12 kuģi, tai skaitā četri ar bruto tilpību virs 500, pilnībā pabeigta JA elektroniskās informācijas sistēmas ieviešana, bet viens no galvenajiem darbiem ir Irbes jūras šauruma kuģu ceļu izmaiņu ieviešana, lai Rīgas brīvostai būtu lielākas iespējas kravu piesaistei un tālākai attīstībai.

2010. gads

■ No 2009. gada vidus, kad no direktora amata aizgāja Ansis Zeltiņš, līdz 2010. gada beigām JA piedzīvoja četrus vadītājus: Artūru Brokovski-Vaivodu (no 2009. gada jūlija līdz novembrim), Nilu Freivaldu (no 2009. gada novembra līdz 2010. gada augustam), Aigaru Krastiņu (no 2010. gada augusta līdz decembrim), Jāni Krastiņu (no 2010. gada decembra).

■ 2010. gada 29. decembrī Satiksmes ministrija kā JA akcionāre veica izmaiņas uzņēmuma valdē: par valdes priekšsēdētāju iecēla JA Hidrogrāfijas dienesta vadītāju Jāni Krastiņu un par valdes locekli – Rīgas brīvostas kapteiņa vietnieku Artūru Brokovski-Vaivodu, kurš ilgus gadus pildīja JA valdes locekļa pienākumus un bija valdes priekšsēdētājs.

■ Oktobrī JA notika IMO audits. Tas izvērtēja, kā un cik efektīvi Latvijā tiek ieviesti un lietoti IMO normatīvie akti, kas reglamentē jūrlietu pārvaldi un Latvijai ir obligāti saistoši. JA veikumu novērēja pozitīvi.

■ Hidrogrāfijas dienests izdeva jaunu karšu komplektu atpūtas kuģiem.

■ Jūnijā Rīgā notika Parīzes memoranda dalībvalstu jubilejas seminārs (piecdesmitais) par ostas valsts kontroles jautājumiem, ko organizēja JA.

■ 2010. gadā Latvijas karoga kuģiem ārvalstu ostās inspekcijas veiktas 39 reizes. Ne reizi netika konstatēti pārkāpumi, tāpēc Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks un Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs izteica pateicību kuģu īpašniekiem, kapteiņiem un apkalpēm par godprātīgu un atbildīgu attieksmi pret savu darbu.

2011. gads

■ Ar Latvijas Jūras administrācijas valdes 2011. gada 1. marta sēdes lēmumu izveido JA zinātnisko padomi. Padomē darbojas Rīgas Tehniskās universitātes mācībspēki un zinātnieki Dr. Kārlis Agris Gross, Dr. Kaspars Kalniņš, Dr. Gints Jēkabsons, Dr. Dagnija Loča, Dr. Artis Teilāns. Īpaši aktuāli ir ar vidi saistītie jautājumi, kas risināmi sadarbībā ar zinātniekiem, bet pavisam konkrēts – Irbes šauruma turpmākās attīstības jautājums.

■ Viens no svarīgākajiem uzdevumiem, varētu pat teikt – JA stratēģiskais plāns, ir ieinteresēt kuģu īpašniekus reģistrēt savus kuģus Latvijas Kuģu reģistrā. JA gatavoja MLC konvencijas ieviešanai. Liels izaicinājums ir Kuģošanas drošības inspekcijai, kas pirmo gadu strādā jaunā inspekcijas režīma apstākļos.

■ Daudzus gadus Latvijas ir tiekusies uz *balto sarakstu*, nu varam priecāties, ka beidzot uz gadu tajā esam iekļuvuši, jo mūsu karoga kuģi nav aizturēti un tiem par pārkāpumiem nav izteikti aizrādījumi.

■ 2011. gada 12. augustā Latvija pievienojas Starptautiskajai konvencijai par darbu jūrniecībā (MLC), kuras ratifikācijas process iesākās jau 2006. gadā.

2012. gads

■ Latvijas Jūras akadēmijas 2012. gada ziemas izlaidumā kuģu vadītāja diplomu saņēma pirmais JA iedibinātā vidusskolēnu konkursa „Enkura” dalībnieks.

■ Hidrogrāfijas dienests atzīmēja 20 gadu jubileju.

■ No 2012. gada 23. līdz 27. aprīlim Monako notika Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) 18. konference, ko vadīja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš. Latvijas Ārlietu ministrija un Satiksmes ministrija saņēma Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas prezidenta Aleksandrosa Marato vēstuli, kurā viņš izteica pateicību un atzinīgi novērtēja Latvijas Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja Jāņa Krastiņa darbu IHO 18. konferences vadītāja amatā, par ko viņš saņēma arī satiksmes ministra Aivja Roņa atzinību.

■ „Lloyd's Register Quality Assurance” JA veica kārtējo uzraudzības auditu. Auditoru atzinums par uzņēmumu ir pozitīvs: kvalitātes sistēma atbilst ISO 9001:2008 standarta prasībām un tiek uzturēta atbilstoši standartam un visām likumdošanas normām.

■ Lai informētu navigācijas līdzekļu apsaimniekotājus par nozares jaunumiem un kopīgi pārrunātu aktuālākās problēmas, Hidrogrāfijas dienesta speciālisti Ventspils ostā organizēja tikšanos Latvijas ostu pārstāvjiem, kuri veic navigācijas līdzekļu – bāku, boju un citu jūrniekiem domātu zīmju un norāžu apsaimniekošanu Latvijas teritorīalajos ūdeņos.

2013. gads

■ Latvijas Jūras administrācija pievienojās iniciatīvas „Godīgs eiro ieviesējs” memorandumam.

■ 22. maijā Ainažu jūrskolas muzejā notika ikgadējais Latvijas jūrnieku salidojums, kura laikā tika atvērta JA un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas

izdotā grāmata „Latvijas bākas”. Tas ir izdevums ar māksliniecisku, informatīvu un arī vēsturisku vērtību. Grāmata „Latvijas bākas” nodota Tautas grāmatu plauktam.

■ JA hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls”, iesaistoties Baltijas jūras valstu kopīgajā HELCOM projektā, no Liepājas ostas devās jūrā, lai veiktu HELCOM mērījumus, kas palīdzēs uzlabot kuģošanas drošību un vides aizsardzību.

■ Ķīpsalas izstāžu centrā notika tradicionālā izstāde „Skola 2013”, kurā pirmo reizi piedalījās arī JA, veidojot kopīgu stendu ar Latvijas Jūras akadēmiju, lai reklamētu iespēju mācīties Jūras akadēmijā un piedalīties jūrniecības konkursā vidusskolēniem „Enkurs”.

■ Jūrnieku reģistrs iegulda lielu papildu darbu, strādājot ar jūrniekiem, jūrniecības mācību iestādēm un mācību centriem, kā arī rīkojot seminārus STCW konvencijas Manilas grozījumu ieviešanai.

■ 2013. gadā JA uzsāk kuģu reģistrēšanas procesa optimizēšanu, lai padarītu to klientiem draudzīgāku un vienkāršāku, vienlaikus veidojot un popularizējot arī paša Kuģu reģistra tēlu. Šis darbs vēl turpinās.

■ Sāk iznākt JA žurnāla „Jūrnieks” atjaunotais variants.

■ JA Jūrnieku reģistrs 2013. gada nogalē veica pētījumu par Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas sistēmas ilgtspēju. Pētījuma gaitā tika apstrādāti dati no JR jūrnieku sertificēšanas datubāzes, kā arī iegūts darba devēju vērtējums par Latvijas jūrnieku nodarbinātību.

2014. gads

■ Starptautiskā kuģniecības kamera sadarbībā ar Starptautisko kuģniecības federāciju ir publicējusi kuģniecības industrijas karogvalstu novērtējumu, kurā Latvija ieguvusi pozitīvu vērtējumu.

■ Pēc Latvijas Jūras administrācijas iniciatīvas izstādē „Skola 2014” pirmo reizi Latvijas jūrniecības

mācību iestādes tika prezentētas kopīgā jūrniecības izglītības standā.

■ JA Rīgā organizēja Baltijas jūras kuģošanas drošības informācijas nacionālo koordinātoru un citu iesaistīto institūciju sanāksmi.

■ Jau astoto gadu JA, sadarbojoties ar jūrniecības nevalstiskajām organizācijām, jūrniecības mācību iestādēm, ostām un privāto biznesu, rīkoja konkursu vidusskolniekiem „Enkurs”. Īpaša pateicība 2014. gadā pienākas individuālam dziedotājam Pāvelam Rebenokam.

■ Līdz ar Ministru kabineta noteikumu „Noteikumi par jūrnieku veselības atbilstību darbam uz kuģa” stāšanās spēkā Latvijā veiksmīgi ieviestas 2010. gada STCW konvencijas Manilas grozījumu prasības.

■ 10. jūnijā akreditētā sertificējošā institūcija „Lloyd’s Register Quality Assurance” veica JA kārtējo kvalitātes vadības uzraudzības auditu un atkārtoti izsniedza sertifikātu. Kvalitātes vadības sistēma JA darbojas kopš 2001. gada.

■ 2014. gada rudenī Parīzes un Tokijas memoranda valstīs notika gadskārtējā koncentrētā ostas valsts kontroles inspekciju kampaņa, kuras laikā pastiprināti tika izvērtēta kuģu apkalpju darba un atpūtas laika nodrošināšana atbilstoši STCW konvencijas prasībām.

■ Notika kārtējā Baltijas valstu JA tikšanās.

■ Jūrnieku reģistrs veica pētījumu, kurā apzināts audzēkņu un pasniedzēju viedoklis par esošo jūrniecības izglītības programmu īstenošanu.

■ JR uzsācis darbu pie jaunas jūrniecības izglītības koncepcijas izstrādes.

■ Ierindā stājies jaunais hidrogrāfisko mērījumu kuteris „Sonārs”, ko JA iegādājās, lai nomaiņītu līdz šim ekspluatēto „Blessers 510” tipa kuteri.

■ JA svin savu 20 gadu jubileju. ■

Arī tā notika...

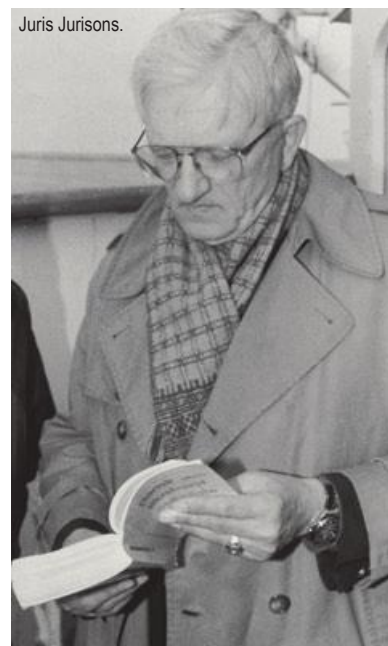
Kā palīdzēja valodas (ne)zināšana

Atceras pirmais Hidrogrāfijas dienesta priekšnieks Imants Burvis: „Par to, kā mums noderēja Jura Jurisona krievu valodas zināšanas, ir atsevišķs stāsts.

Krievu valodā ir tāds vārds, kas beidzās ar ...ģec. Juris Jurisons, bijušais ASV pulkvedis, bija liels palīgs hidrogrāfijas jautājumos. Viņš krievu valodu nesaprot un man vienreiz jautā: „Imant, ko tas vārds īsti nozīmē? Lai ko jūs runātu, jūs vienmēr to piesaucat, un es to nekādi nevaru saprast.” Mēģināju viņam stāstīt, ka tas ir atvasināts no kāda krievu valodas dialekta, un skaidroju, ko šis atvasinājums tieši nozīmē. Tajā pašā laikā es viņam centos paskaidrot, ka tas var nozīmēt pilnīgi visu. Tas var būt ļoti labi, tas var būt briesmīgi slikti, tas noteikti var būt attiecināms uz situāciju, kad viss norunātais noteikti notiks, un tikpat labi nozīmēt arī to, ka nekas nenotiks. Bet, lai kā es centos skaidrot, tajā brīdī Juris neko nesaprata. Līdz pienāca īstā reize.

Bija tāda epopeja, kad Latvija nolēma no bākām ņemt nost atoma baterijas. Visas ar to saistītās darbības ir ne tikai laika un cilvēku ietilpīgas, bet arī finansiāli dārgas. Tā nu Pēterburgā notiek lielās sarunas, pie galda sēž Dānijas admirālis Grenčmanis, mūsu padomdevējs, kurš runā tikai angliiski, Juris Jurisons, daži krievu virsnieki, daži igauņi. Un vēl tikai neliela atkāpe. Mēs, četri cilvēki, uz Pēterpili braucām ar vilcienu. Dabiski, ka visu nakti dzērām stipru tēju. Kad mūs Pēterburgā sagaidīja, restorānā pie pusdienu galda deva tikai „slāpās uzkodas”, tai skaitā stipru tēju. Tad uz viesnīcu pie manis ciemos atbrauca kolēģis no Krievijas bāku daļas, kurš tikko kā bija saņēmis admirāļa pakāpi. Iedomājieties ainu: durvīs parādās gandrīz divus metrus garš plecīgs piecdesmit divus gadus vecs jauneklis admirāļa formā! Vienā rokā rupjmaizes kukulis un desas lupki, uz otras kaste ar konjaka pudeļiem, pilnām. Šajā vakarā baudīt

tēju praktiski nedabūjām, jo bija jādzer konjaks. Bet atgriezīsimies pie sarunu galda: tur sēž liels bars cilvēku, visiem nopietnas sejas, arī sarunas nopietnas. Nāk ierosinājums sarīkot nelielu pauzi, tās laikā tiek atvērts liels seifs, kurā stāv kaste ar šņabi. Kādu pusstundu pa-



runājamies un dodamies atpakaļ pie sarunu galda. Nu gan galvas un sarunas kļuvušas daudz smagākas. Kāds no Krievijas armijas vīriem saka, ka Kolkasraga bākai bateriju apmaiņa varētu izmaksāt kādus simt piecdesmit tūkstošus dolāru. Ja vēl atceraties, tad toreiz dolāriem bija nedaudz cita vērtība. Gribo atgādināt, ka saruna notiek tulkojot. Es tulkoju Jurisonam latviešu valodā, viņam pēc nakts tējas dzeršanas nav neko viegli. Kāds igauņis Grenčmanim tulko angļu valodā. Uz brīdi aizmirstu, ka man jātulko Jurim, un sāku strīdēties ar virsniekiem par nosauktajiem cipariem, savukārt Juris uzmanīgi cenšas saklausīt, ko igauņis tulko dānīm. Tad Jurisons jautā man: cik, cik mums tas izmaksās? Es apstiprinu, ka tiek prasīta milzīga summa. Un tad Juris pilnā balsī prasa: vai tagad būs tas ...ģec, ko jūs visu

laiku piesaucat? Zālē iestājās absolūts klusums, bet, pateicoties Jurisona krievu valodas zināšanām, Latvija par aptuveni 20 tūkstošiem dolāru nomainīja visām bākām atoma baterijas."

Bez degvielas mašina nekust

Bijušais JA Kuģošanas drošības departamenta direktora vietnieks Valdis Dreimanis: „Deviņdesmito gadu sākumā katastrofāli trūka naudas. Tas notika vēl Jūras lietu ministrijas laikos. Ļoti daudz toreiz mums palīdzēja zviedru eksperti. Reiz kopā ar zviedru kolēģiem bija paredzēts brauciens uz Ventspili un Liepāju. Mašīnu ministrija iedeva, bet nebija naudas, lai nopirktu degvielu. Izlīdzēja zviedru kolēģi, kuri par savu naudu nopirka benzīnu."

Kontrole pār kontroli

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

Uz kuģa no gaisa

2007. gads sākās dramatiski – ar vētrām un vairākiem jūras negadījumiem. Līdz janvāra beigām nopietnus bojājumus bija guvuši turpat divreiz vairāk Latvijas karoga vai Latvijas ūdeņos peldošu kuģu nekā visā 2006. gadā. Šo



Igors Lapšins pēc nolaišanās uz „Golden Sky” klāja.

bēdīgo statistiku atklāja un vissmagāk cieta Kipras karoga kuģis „Golden Sky”, kas naktī no 14. uz 15. janvāri uzskrēja sēklim netālu no Ventspils. Lai novērtētu kuģa bojājumus, pirmie uz „Golden Sky” ieradās Latvijas Jūras administrācijas speciālisti – vecākais avāriju izmeklēšanas inspektors kapteinis Staņislavs Čakšs, vecākais kuģu kontroles inspektors Igors Lapšins un kuģu kontroles inspektors Andrejs Tīrmanis.

„Es savulaik biju teorētiski apguvis, kā uz kuģa tiek nolaists vai no kuģa pacelts cilvēks. Praktiski ir nācies vētras laikā no helikoptera uz kuģa uzņemt loci. Vēl bija gadījums, man praksē esot, kad no kuģa vajadzēja evakuēt slimnieku – viņš tika celts ar visām nestuvēm. Bet pašam līdz šim šādas sajūtas izbaudīt nebija izdevies. Patiesībā pasākums bija interesants, ar krietnu adrenalīna devu. Pati nosēšanās bija ļoti maiga, kaut gan apmēram no metra augstuma bija tāds kā brīvais kritiens, taču pacelšanās bija grūtāka. Gatavojoties pacelties, es ievēroju, ka helikoptera propellers griežas turpat vai pie kuģa dūmeņa, un tad gan ienāca prātā, kas būtu, ja nu pēkšņi dūmenis tiktu aizķerts... Taču jāatzīst, ka gan helikoptera apkalpe, gan glābšanas dienesta vīri strādāja ļoti profesionāli,” stāsta Staņislavs Čakšs.

Igors Lapšins: „Patiesībā jūrniekiem reti gadās situācijas, kad vajadzētu nolaisties vai pacelties uz helikoptera. Man pašam, strādājot jūrā, tikai vairākas reizes nācies pāriet no viena kuģa uz otru. Tas notiek ar speciālu ierīču, trošu un „grozu” palīdzību. Taču, kad Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs teica, ka nepieciešams, lai situāciju uz „Golden Sky” novērtētu kuģu mehāniķis, man neradās jautājums, kā tur nokļūt. Savulaik esmu beidzis Kaļiņingradas jūrskolu un pēc tam Kaļiņingradas augstāko jūrskolu, tās bija skolas ar militāru apmācību, tur iemācījies izpildīt to, ko no manis prasa.

Galvenais jau bija klausīt, ko teica glābēji, kuri mūs nolaišanās un pacelšanās laikā „drošināja”. Augstums varēja būt ap 30 metru, bet apkārt skatīties daudz nebija laika. Tiklīdz atpakaļ helikopterā – jā, tas bija grūtāk, ar muguru pret lūku, un vajadzēja mēģināt pievilkties ar rokām, tās uz augšu necelot. Brīdī, kad jāielien pa lūku, tas glābējs, ar kuru kopā pacēlos, vairs neko palīdzēt nevarēja, palīdzēt varēja tikai tas, kurš bija helikopterā iekšā."

Neskaidrības vajag noskaidrot

Ja jūrniekam ir kādi jautājumi, visbiežāk jau saistīti tieši ar sertifikāciju, viņš tos var (un arī vajag) noskaidrot vēl pirms ierašanās JR, zvanot pa informācijas tālruni 67099419. „Visbiežāk zvana jūrnieki, kuri iesnieguši dokumentus un kuri iesniegtie dokumenti tiek pārbaudīti. Viņiem ir svarīgi noskaidrot pārbaudes rezultātus, lai varētu nākt un kārtot eksāmenus. Sarunas parasti notiek krievu valodā. Ir, protams, arī visādi kuriozi. Piemēram, zvana puišis no Ventspils, es viņam izstāstu, kādi dokumenti jāiesniedz, tai skaitā fotogrāfijas, bet viņš man jautā: vai jūs nezināt, kur man te būtu tuvākais fotoateljē? Kādam citam arī pasaku, ka vajag divas fotogrāfijas, 35 reiz 45 milimetri, un viņš pārprasa: divas fotogrāfijas, vienu 35 un otru 45? Taču vistrakāk ir tad, kad vīru jūrnieku vietā zvana sievas, jo viņas jau pašas vispār nesaprot, par ko ir runa,” atzīst vecākā inspektore Jekaterina Pleiko-Ižika.■

Jūrniecības pārvalde pirmās Latvijas brīvvalsts laikā

Pēc Latvijas Republikas proklamēšanas sākās darbs arī pie Latvijas jūrniecības pārvaldes veidošanas. Triju gadu laikā izveidoja Latvijas jūrniecības pārvaldi. Tā bez lielām izmaiņām darbojās līdz 1940. gadam. Jūrniecības departamenta darbība veicināja Latvijas jūrniecības attīstību. Palielinājās tirdzniecības flote, turpināja attīstīties Latvijas ostas. Pilnveidojās dienesti, kas nodrošināja kuģošanas drošību. Jūrniecības departaments sekmīgi nodrošināja Latvijas kā jūras valsts attīstību.



Jaunās Latvijas pirmā valdība ar Ministru Prezidentu Kārli Umani priekšgalā.

Jau 1919. gada sākumā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas pakļautībā izveidoja Jūrlietu nodaļu, ko, Pagaidu valdībai no Liepājas atgriežoties Rīgā, pārveidoja par Jūrniecības departamentu. 1919. gada 1. augustā par departamenta pirmo direktoru iecēla Pēteri Dannebergu, kurš bija pazīstams kuģu īpašnieks un savu rēdereju bija izveidojis jau pirms Pirmā pasaules kara. Sākumā departamentā bija divas nodaļas – Vispārējā un Valsts kuģu ekspluatācijas, tad 1920. gada pavasarī



Jūrniecības departamenta
pirmais direktors Pēteris
Dannebergs.

manījās Jūrniecības departamenta struktūra un tika nodibināta Kuģniecības nodaļa, kuras vadību uzticēja tālbraucējam kapteinim Krišam Liepiņam, bet 1921. gada 1. septembrī Vispārējo nodaļu pārveidoja par Administratīvi – saimniecisko nodaļu, kuras vadību uzticēja Ernestam Cilpem.

1919. gada vasarā Jūrniecības departamenta galvenie uzdevumi bija kuģu satiksmes nodrošināšana ar ārzemēm, kuģošanas drošība gar Latvijas piekrasti. Svarīgs uzdevums bija kuģu ceļa iezīmēšana Baltijas jūrā un Rīgas jūras līcī, kur no Pirmā pasaules kara bija palikuši Krievijas kara flotes izveidotie mīnu lauki, kā arī vāciešu izliktās mīnas. Plaši mīnu lauki bija pie Ragacie- ma un Daugavgrīvas, bet kuģu ceļā atradās vairāk nekā 20 nogrimušu kuģu. Par situācijas nopietnību liecināja daudzās kuģu bojāejas. Piemēram, 1919. gada 6. augustā Rīgas jūras līcī uz mīnas uzsprāga burinieks „Pauls”, 13. decembrī netālu no Lielupes līdžs liktenis piemeklēja vācu burinieku „Forsette”. Tāpēc Jūrniecības departaments Rīgā, Ventspilī un Liepājā organizēja mīnu loču dienestu un lūdza Latvijas krastu apgaismošanas valdi atsūtīt Latvijas piekrastes jūras kartes, kurās būtu iezīmēts kuģu ceļš mīnu laukos. Lai paātrinātu mīnu neitralizēšanu, Jūrniecības departaments izteica priekšlikumu Ministru prezidentam pārņemt no armijas Jūras daļas mīnu tralēšanu. 1920. gada augustā bija tikai viens oficiāls kuģu ceļš Irbes šaurumā un Rīgas jūras līcī. 1921. gada 14. janvārī Apsardzības ministrija mīnu tralēšanu nodeva Tirdzniecības un rūpniecības ministrijai. Jūrniecības departamenta

organizēta mīnu tralēšana notika 1922. gadā. Ekspedīcijā piedalījās astoņi kuģi un bāzes kuģis „Laima”. Iztralēja rajonu pie Daugavgrīvas 88 kvadrātjūdžu platībā.

Jūrniecības departaments veica arī citus ar jūrniecību saistītus uzdevumus. Tas noorganizēja Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostu pārvaldi. 1920. gada 18. septembrī pie Jūrniecības departamenta dibināja komisiju kuģu reevakuācijai no padomju Krievijas. Tās darbības rezultātā 1921. gadā no Petrogradas Latvijā atgriezās astoņi tvaikoņi un daudzi peldošie līdzekļi. 1920. gada 28. novembrī darbu sāka Krišjāņa Valdemāra jūrskola. Lai veicinātu kuģniecību, Satver- smes sapulce 1920. gada 7. decembrī pieņēma likumu par koku izsniegšanu no valsts mežiem kuģu un liellaivu būvei un remontam par taksas cenām. Likums darbojās trīs gadus, uz tā pamata izsniedza Ls 32 900. Jūrniecības departaments izskatīja kokmateriālu pieprasījumus un veica kuģu būves un remonta uzraudzību.

Norisēja aktīvs darbs pie likumdošanas izstrādes, jo vēl 1921. gadā jūrniecības lietas Latvijā regulēja Krievijas likumdošana, kas Latvijas robežas pastāvēja līdz 1917. gada 24. oktobrim. Latvija pārņēma arī daļu Krievijas tirdzniecības kuģniecības likumu, kuru nomaina ar Latvijas likumiem pakāpeniski norisinājās 20. un 30. gados.

Darbs budžeta deficīta apstākļos

Jaunajai valstij bija ierobežots budžets, tāpēc lielāko darbu pirmajos gados veica Valsts kuģu



Kuģis „Saratow”.

eksploatācijas nodaļa, kura izmantoja no kuģu eksploatācijas iegūtos līdzekļus. 1919. gada sākumā Latvijas karogu pacēla uz tvaikojiem „Saratow” un „Windau”.

Pirms Pirmā pasaules kara uzturēja satiksmi starp Liepāju un Hallu (Lielbritānija). Kara laikā „Saratow” konfiscēja Vācijas okupācijas iestādes un izmantoja kā munīcijas noliktavu, 1918. gadā atkal to nodot īpašniekam – Krievijas Ziemeļrietumu kuģniecības sabiedrībai. 1919. gada 8. janvārī kuģi konfiscēja (Apsardzības ministra pavēle Nr. 707) ar Latvijas Pagaidu valdības rīkojumu un novietoja Liepājas reidā britu karakuģu apsardzībā. Vēlāk izmantots militāro kravu piegādei armijai. 1920.–1921. gadā veica reisus uz Baltijas jūras un Lielbritānijas ostām.

Oktobrī ar Lejaskurzemes kara apgabala štāba priekšnieka Oskara Dankera pavēli Liepājas ostā konfiscēja vācu tvaikoņus „Holsatia”, „Helene Hugo Stinnes”, „Westerplatte”, „Pomona”, velkoņus „Atlas”, „Passat”, „Holm”, „Titan”, „Frey”. Daļu kuģu, kas bija nepieciešami kravu pārvadāšanai, īrēja vai rekvizēja. 1919. gada beigās valsts rīcībā bija astoņi tirdzniecības tvaikojņi, kurus izmantoja saziņā ar Apsardzības ministriju. Tos kuģus, kas nebija padoti armijas Jūras daļai, pakļāva Jūrniecības departamentam. Šāds stāvoklis radīja domstarpības. 1919. gada 25. novembrī atlaida tvaikoņa „Vera” kapteini Dāvidu Tomsonu par kuģa stāvokļa neziņošanu. Viņš aizbildinājās, ka Jūras daļa ieteikusi Jūrniecības departamenta instrukcijas neievērot. Noskaidrojot pārpratumus, kapteinis savā amatā tika atjaunots.

1926. gada 9. septembrī Rīgas jūras līcī iepretim Vecāķiem piecu



Bēdīgi slavenās „Neibādes” apkalpe.

kilometru attālumā no krasta nogrima kuģis „Neibāde” ar 39 pasažieriem, 11 apkalpes locekļiem un kravu. Izglābās vien daži pasažieri un apkalpes locekļi, tajā skaitā kuģa kapteinis Gustavs Lielkalns.

1920. gada 20. janvārī ar Ministru kabineta lēmumu visi valstij piederošie kuģi tika nodoti Jūrniecības departamenta Valsts kuģu eksploatācijas nodaļas rīcībā, bet, noskaidrojot īpašuma tiesības, daļu kuģu vēlāk atdeva īpašniekiem. Kuģus izmantoja dažādu kravu un pasažieru pārvadājumiem starp Rīgu, Ventspili un Liepāju.

Jūras ceļi un bākas

1919. gada 1. jūlijā Liepājā nodibināja Latvijas krastu apgaismošanas valdi. Tās galvenie uzdevumi bija jūras ceļu apzīmēšana, bāku, ostu ugunu un jūras zīmju eksploatācijas nodrošināšana. Pagaidu valdība par valdes priekšnieku iecēla inženieri Kārli Purnu. 1919. gada jūlijā beigās valdes rīcībā bija 34 ugunsbākas (10 bākas, 22 ostas ugunis, divas ugunsbojas), no kurām

darbojās sešpadsmit, 80 jūras zīmes, mehāniskā darbnīca remontam, stoderu būvplacis ar darbnīcu, boju un materiālu noliktavas.

Darbiem jūrā izmantoja tvaikoni „Weichsel”, kuru 1919. gada jūlijā iznomāja no vāciešiem līdz gada beigām par vienu vācu marku dienā. 1920. gada 4. jūnijā Latvijas prizes tiesa kuģi piesprieda Latvijai. Jūlijā to pārdēvēja par „Hidrografs”. Latvijas krastu apgaismošanas valdes rīcībā bija tikai daļa no pirmskara inventāra, jo 1915. gadā liela daļa apgaismes piederumu tika aizvesta uz Igauniju. Vēlāk vācieši daļu no tiem atveda uz Liepāju, bet daļu veda tālāk uz Vāciju. 1919. gadā nedarbojās Papes, Ovišu un Kolkasraga bākas, jo tām gaismas aparāti bija noņemti un aizvesti uz Krieviju. Pilnīgi sagrautas bija Akmeņraga, Užavas un Daugavgrīvas bākas. Septembrī Latvijas krastu apgaismošanas valde pārcēlās uz Rīgu, un to pievienoja Jūrniecības departamentam kā Hidrogrāfisko daļu. Tai bez iepriekšējiem uzdevumiem uzdeva pārzināt jūras hidrogrāfiju. Hidrogrāfiskā daļa jau 1919. gada otrajā pusē izsniedza rēderejām jūras kartes ar iezīmētu un mīnām brīvu jūras ceļu. Decembrī tika izsniegtas 14 tādas kartes. Tā kā savas kartes vēl nebija izveidotas, izmantoja krievu un vācu jūras kartes.

1919. gada jūlijā Satiksmes ministrijā izveidoja Ceļu un būvju virsvaldi, viena no tās četrām



Jūrniecības departamenta hidrogrāfiskais tvaikonis „Hidrografs”, 20. gs. 30. gadi.

daļām bija Ūdensceļu valde, kas pārzināja valsts iekšējo ūdensceļu būvi un remontu, hidroloģiskos darbus, likumprojektu izstrādāšanu, ūdens transporta reģistrāciju. Vēlāk to pārdēvēja par Ūdensceļu direkciju, kuras sastāvā bija tehniskā, hidrogrāfiskā un ekspluatācijas nodaļa un kurā strādāja pieci ūdensceļu pārziņi un daži ūdensceļu uzraugi. Ūdensceļu uzraudzību izveidoja 1919. gada augustā.

Ostu drošība

1919. gada augustā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijā dibināja Ostu būvju virsvaldi. Tā pārzināja ostu un bāku būvi, to uzturēšanu. Ostu būvju virsvaldei bija pakļautas Rīgas, Liepājas, Ventspils ostu būvvaldes, un to svarīgākie darbi bija Rīgas, Liepājas un Ventspils ostās nogremdēto vraku izcelšana un sagrauto bāku atjaunošana. 1920. gada jūlijā sāka būvēt Akmeņraga bāku, ko pabeidza nākamā gada augustā. Gaismas ierīci iegādājās Zviedrijā un uzstādīja 1922. gadā. 1920. gada augustā sākās Daugavgrīvas bākas celtniecība. To projektēja inženieri E. Veiss un E. Jakobi. Darbu pabeidza 1921. gada jūnijā. Dzelzsbetona bāku uzcēla 103 dienās. Bākas lukuri iegādājās Vācijā.

1921. gada 16. augustā Ministru kabinets pieņēma lēmumu par Ostu būvju virsvaldes likvidāciju un 1. septembrī to pievienoja Jūrniecības departamentam kā tehnisko daļu, savukārt ostu būvvaldes pievienoja ostu valdēm.

Jūrniecības departamenta atbildība

1921. gadā mainījās Jūrniecības departamenta pakļautība: Ministru kabinets 16. augusta sēdē apstiprināja tā pāreju no bijušās Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas uz Finanšu ministriju. Jūrniecības departamentu veidoja Kuģniecības, Valsts kuģu ekspluatācijas, Administratīvi – saimnieciskā nodaļa, Tehniskā un Hidrogrāfiskā daļa. Reformas rezultātā departamenta darbinieku skaits palielinājās no 27 līdz 50. Mainījās direktori: 1920. gada martā darbu atstāja P. Dannebergs, neilgu laiku, no 5. marta līdz 13.



Liepājas osta, 20. gs. 30. gadi.



Andreja Lonfelda piemiņas vieta.

jūlijam, departamentu vadīja tālbraucējs kapteinis Mārtiņš Zariņš, bet no 1920. gada 1. augusta Jūrniecības departamenta direktors bija tālbraucējs kapteinis Andrejs Lonfelds.

Andreja Lonfelda mājā „Kausi”, kurā viņš dzīvoja no 1940. gada, otrajā stāvā bija iebūvēta kapteiņa kajīte no kāda viņam piederējušā tvaikoņa. Andrejs Lonfelds to iekārtojās pēc 1930. gada.

1922. gada 1. aprīlī valsts jūrniecības pārvaldes izveidošana noslēdzās. Par galveno Latvijas valsts iestādi kļuva Jūrniecības departaments. Tā uzdevums bija regulēt un veicināt kuģniecību un satiksmi jūrā un iekšējos ūdensceļos; pārziņāt ostu un ūdensceļu uzturēšanu un būvi, kā arī hidroenerģijas ieguvu uz upēm; pētīt jūras un iekšējos ūdeņus; nodrošināt kuģošanas un jūras zvejniecības drošību.

Jūrniecības departamentā darbojās:

■ **Kuģniecības nodaļa**, kas pārzināja kuģu un ūdens satiksmes līdzekļu reģistrāciju, kuģu izmērīšanu, aplūkošanu un komplektēšanu ar personālu, pārzināja kuģniecības izglītību, ierosināja un izstrādāja likumu, instrukciju un noteikumu projektus par kuģniecību, izdarīja kuģniecības nelaimes gadījumu iepriekšēju izmeklēšanu, pārraudzīja Jūrnieku nama darbību, sekoja kuģniecības attīstībai iekšzemē un ārzemēs.

■ **Tehniskā daļa**, kas pārzināja tirdzniecības un patvēruma ostu izbūvi un uzturēšanu, bāku būvi un remontu, citas krasta zīmes kuģniecības vajadzībām, jūras būves krastu aizsargāšanai, piestātņu ierīkošanai un citām vajadzībām, ūdensceļu padziļināšanu un tīrīšanu, iekšējo ūdeņu izbūvi un uzturēšanu satiksmes un plūdu briesmu novēršanai, regulēja kuģniecību, koku pludināšanu un plostošanu pa iekšējiem ūdeņiem, plānoja hidroenerģētisko resursu izmantošanu uz upēm.

■ **Hidrogrāfiskā daļa**, kas pārzināja kuģu ceļa apzīmēšanu, navigācijas ierīces kuģniecības nodrošināšanai, veica jūras un iekšējo ūdeņu pētīšanu, jūras un iekšējo ūdensceļu karšu izdošanu, hidrogrāfisko, hidroloģisko, meteoroloģisko materiālu vākšanu un publicēšanu, pārraudzīja Glābšanas biedrību uz ūdeņiem.

■ **Administratīvi – saimnieciskā nodaļa**, kas pārzināja departamenta grāmatvedību, budžetu, depozītus, rīcības kapitālus, norēķinus, personāllietas, saimniecību, arhīvu.

Jūrniecības departamentam bija pakļautas Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostu valdes. To uzdevums bija pastāvošo kuģniecības likumu un ostu noteikumu pildīšanas uzraudzība, uzraudzība pār kuģu, laivu, plostu kustību un stāvēšanu ostā, kuģu aplūkošana un pārbaude, ostas piestātņu, teritoriju un citu ierīču lietošanas, kuģu iekraušanas un izkraušanas uzraudzība, palīdzības sniegšana kuģniecības nelaimes gadījumos, tirdzniecības kuģu uzmērīšana, loču dienests.■

A. Miklāvs



Piedāvājam darbu KUĢU KONTROLES INSPEKTORAM Kuģošanas drošības inspekcijā

DARBA APRAKSTS

- Latvijas Kuģu reģistrā reģistrēto un reģistrējamo kuģu karoga valsts kontrole un tehniskā uzraudzība,
- ostas valsts kontroles inspekciju veikšana Latvijas ostās ienākušajiem ārvalstu kuģiem,
- piedalīšanās Starptautiskā drošas pārvaldes kodeksa ieviešanas auditos uz Latvijas karoga kuģiem un Latvijas kuģošanas uzņēmumos,
- Latvijas karoga kuģu drošības operatīvās kontroles veikšana.

PRASĪBAS

- augstākā jūrniecības izglītība;
- vecākā stūrmaņa diploms darbam uz kuģiem ar tilpību 3000 BT un lielākiem un 5 gadu pieredze darbā,
- vai otrā mehāniķa diploms darbam uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu 3000 kW un vairāk un 5 gadu pieredze darbā,
- vai augstākā izglītība kuģu būves, mehānikas vai citā ar kuģiem saistītā specialitātē un praktiskā darba pieredze šajā specialitātē ne mazāka par 5 gadiem;
- pārzināt jūrniecībā lietojamos starptautiskos, Eiropas Savienības un nacionālos normatīvos aktus;
- valsts valodas prasme (C līmeņa 1. pakāpe);
- lietotāja prasme darbam ar MS Office programmām;
- angļu valodas zināšanas – spēja saprast un izmantot valodas funkciju dažādību, lai sniegtu vai prasītu informāciju un raksturotu lietas, cilvēkus un vietas. Spēja lasīt ar darbu saistītus dokumentus un sagatavot atbildes dokumentus;
- krievu valodas zināšanas;
- "B" kategorijas autovadītāja apliecība.

PIEDĀVĀJAM

atbildīgu, intensīvu un radošu darbu, labus darba apstākļus, iespēju profesionāli pilnveidoties.

Jūsu motivācijas vēstuli un CV lūdzam sūtīt uz adresi:

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048, Personāla daļai

vai e-pastā: arturs.oss@lja.lv vai ilga.kocina@lja.lv

Par konkursa rezultātiem informēsim tikai uz darba interviju uzaicinātos pretendentes!

Atbildīgā persona: Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs, tālr. 67062166



BANKA JŪRNIEKIEM

Jūrniekiem DNB banka piedāvā īpaši pielāgotus finanšu risinājumus un nosacījumus dažādiem bankas pakalpojumiem - izdevīgākiem ikdienas norēķiniem, valūtas pārskaitījumiem, aizdevumu saņemšanai mājokļa un auto iegādei. Specializēti piedāvājumi arī jūrnieku ģimenēm.

Savs finanšu darījumu vadītājs palīdzēs rast risinājumu ikvienā finanšu jautājumā, lai arī kurā pasaules daļā Jūs atrastos.