



JŪRNIĒKS

NR. 6 (109) 2018



2019

**Hidrogrāfija
toreiz un tagad –
jūra tā pati, bet
kartes jau citas**

**Ventspils ostas kapteinis
ARVĪDS BUKS:**

“Mans viedoklis ir
nemainīgs: vienalga,
kā pakļautībā esot,
kapteiņdienesta
uzdevumus nosaka
starptautiskais
regulējums, un
svarīgāka par
visu ir kuģošanas
drošība ostā.”

**Ārkārtas
situācijas prasa
profesionālu, ātru
un izsvērtu rīcību**

2018

2017

2016

2015

2014

**Atziņas pēc
pirmās jūras
prakses:
tu iegūsi tik, cik
pats no prakses
vēlēsi ņemt**

Laimīgu 2019. –

LATVIJAS VALSTISKĀS JŪRNICĪBAS SIMTGADES GADU!



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

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



@LVJurasAd



Saturs

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Uz 2018. gada notikumiem atskatoties
- 4 Gunāram Šteinertam STI balva par mūža ieguldījumu
- 5 Tiek nostiprināta sieviešu līdztiesība jūrniecībā
Jūras administrācijā tiekas satiksmes nozares uzņēmumu auditori
- 6 Pieaug interese par Krievijas Transporta nedēļu
Loģistikas nozares padome pozitīvi vērtē tranzitkravu apgrozījuma pieaugumu
- 7 Rīgā viesojas Šenženas un Libekas ostu pārstāvji
- 8 KD inspektori sagatavoti darbam ekstremālās situācijās
- 9 Projekti Baltijas jūras aizsardzībai
- 10 IMO jaunumi
- 11 Kam piederēs Arktika?
- 14 ICS prezidents pauž bažas par nopietniem draudiem globālajai tirdzniecībai

NUMURA TĒMA – HIDROGRĀFIJA

- 15 Jūra tā pati, bet kartes gan citas
- 18 Beidzas FAMOS projekta otrais posms
Hidrogrāfijas nākotne – stingrākas prasības, augstāka precizitāte
- 19 Starptautiskais regulējums nosaka pienākumus un uzliek atbildību
- 21 Jebkuri uzdevumi ir izpildāmi
- 22 Pazaudētā pasaule. Stāsti par zemūdens noslēpumiem
- 24 Okeāna noslēpumi joprojām paliek noslēpumi

IZGLĪTĪBA

- 27 Atklātā jūrā viss ir savādāk
- 30 Jūrskolnieki gūst pirmo darba rūdījumu
- 32 Sākusies konkursa "Enkurs" 13. sezona
- 33 Tumša novembra nakts (Cilvēks aiz borta)

JŪRĀ UN KRASŌ

- 34 Āzijas reģions iestājas par savu jūrnieku tiesisko aizsardzību
Triju gadu laikā par 27 USD tiks palielināta jūrnieku minimālā alga
- 35 Tankkuģis "Stena Imperial" piedzīvojis pirātu uzbrukumu pie Jemenas krastiem
Roboti nāk tīrīt kuģus
NYK piesaka "Super Eco Ship 2050"
Gādājot par drošību jūrā
- 36 Par jūras vidi domājot

OSTAS

- 39 Kruīza kuģi Baltijas ostās
- 40 Statistika
- 41 Rīgas ostas attīstības programma iezīmē ražošanas attīstību
Digitalizācija – aktuālākais termins ostu biznesā
- 42 Krievu salas termināli izmanto mūsdienīgas un dabai draudzīgas tehnoloģijas
Rīgas ostā iezīmē Spilves plāvu nākotnes attīstības vīziju
Rīdzenieki un osta zīmē kopīgo nākotnes vīziju
- 43 Svarīgākais no Rīgas brīvostas pārvaldes akūti risināmajiem jautājumiem
Liepājas ostā modernizē muitas kontroli
- 44 Vērienīgi darbi Klaipēdas ostā

BRĪVBRĪDIS

- 45 Jūrniecības boulinga kauss stiprina draudzību un saprašanos
- 46 Vēsturisks liecības Mencendorfa namā
- 47 Jūrnieki ir māpīgi jaudis

Jūrniecības jubileju gads vēl tikai priekšā

Esam izdzīvojuši Latvijas lielo – Latvijas simto gadu, kas līcis mums aizdomāties par to, kādi tad īsti esam, ko vēlamies un ko darām, lai sasniegtu to, ko vēlamies. Un te nu, protams, nav vienas atbildes, tieši tāpat, kā nav divu vienādu cilvēku. Esam ļoti dažādi un visu redzam tik atšķirīgi. Vieni domā, ko es varētu darīt Latvijas labā, bet citi no tās spiež laukā visu, ko vien var izspiest. Vieni skatās uz Rietumiem, bet citu skatiens ir vērst uz Austrumiem. Tā vienmēr ir bijis, ir un, visticamāk, arī nākotnē nekas nemainīsies. Nereti tie, kuri runā par kompromisa māklu, vismazāk spēj ieklausīties diskusijas partneros, un tam visistākais apliecinājums ir Saeimas pēcvēlēšanu ārpriests valdības veidošanas absurda izrādē. Mums ikvienam, un arī jūrniecības nozarei nav vienalga, kādi jaudis stūrēs Latvijas kuģi, kas notiks ar mūsu ostām un jūrniecības izglītību.

Bet kā tad aizvadītajā gadā veicies jūrniecības nozarei? Labā ziņa ir tā, ka nozare nav piedzīvojusi lielus satricinājumus. Drīzāk ir notikušas pozitīvas pārmaiņas, kas ļauj cerēt uz jūrniecības lietu kārtību, protams, ja vien paši nozares speciālisti to pa istam vēlēties vai vismaz neliels šķēršļu jaunu ideju realizēšanai. Latvijas Jūras akadēmija tikusi pie jaunas un spējīgas rektores, kurai viegli vis neklājas, jo jātiek galā ar praktiskiem un saimnieciskiem jautājumiem, kas bijuši atstāti novārtā, jāpieņem nepopulāri lēmumi, kas rada neapmierinātību un kurnēšanu kolēģu vidū. Jācer, ka rektorei būs stipra griba, spēcīgs tvēriens un komanda, kas viņu atbalstīs, jo veca patiesība māca, ka viens nav cīnītājs.

Latvijas karogs joprojām ir Parīzes saprašanās memoranda Baltajā sarakstā un Latvijas jūrnieki joprojām ir pieprasīti starptautiskajā darba tirgū. Jūrniecības savienībā arvien vairāk ienāk jaunie, kas ļauj cerēt uz loģisku paaudžu maiņu, kad jaunie un labi izglītotie nozares speciālisti iesaistās arī sabiedriskajās aktivitātēs, jūrniecības tradīciju kopšanā un jaunu tradīciju veidošanā. Vēl jo vairāk tas ir svarīgi, domājot par LJS nākotni un aizvadītajiem 30 darbības gadiem, kurus izvērtēsim 2019. gadā.

Latvijas jūrniecības nozarei 2019. gads būs iezīmīgs ar daudziem nozīmīgiem gada skaitļiem: Latvijas valsts jūrniecības nozares pārvaldes izveidošanu 1919. gadā, Latvijas Jūrniecības savienības dibināšanu 1989. gadā, Latvijas Jūras administrācijas izveidi 1994. gadā.

Lai gan Latvijas jūrniecībai ir sena pagātne, jo piecsimt kilometru garumā aiz kāpām šalcošā jūra mūsu senčus vienmēr ir aicinājusi doties tālās jūras gaitās un kopā ar jūrniecības dižgaru Krišjāni Valdemāru modinājusi alkas pēc izglītības un vajadzību būvēt buriniekus, tā nu iznāk, ka 1919. gads bija Latvijas valsts jūrniecības dibināšanas gads, tātad nākamais būs mūsu valstiskās jūrniecības simtgades gads. Kas noticis, piedzīvots, zaudēts un sasniegts šajos gados, par to nākamgad domāsim, runāsim un rakstīsim. Izdzīvosim kopā Latvijas jūrniecības simtgadi un katrs sev atbildēsim uz tik seno un jau par klišēju kļuvošo, bet savu nozīmi joprojām nezaudējušo jautājumu: ko es varu darīt lietas labā?

*Piepildītu Latvijas jūrniecības simtgadi novēlot,
Anita Freiberga, žurnāla redaktore*

Žurnāls "Jūrnieks". Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048.

Tālr. 67062125. E-pasts: jurnieks@lja.lv

Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Normunda Smalinskā, Rīgas brīvostas, LSEZ, Satiksmes ministrijas, "Latvijas dzelzceļa", Latvijas Jūras spēku, "Tēvijas Sarga", Latvijas Jūras akadēmijas, LJA Jūrskolas, nra.lv, "Polar Mechanics", Starptautiskās Kuģošanas kameras (ICS), "Polar Shipping", Klaipēdas ostas, "Reuters", ITF, ECSA, RIA "Novosti", "Our Ocean", AFP un IMO publicitātes foto. Foto no Arvida Buka, Tomasa Kārļa Iljenko un Līvas Gobas personīgā fotoarhīva un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus sagatavoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopoja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Uz 2018. gada

Septiņdesmit gadu kopš Starptautiskās Jūrniecības organizācijas dibināšanas

2018. gadā apritēja septiņdesmit gadu kopš Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) dibināšanas. Jubilejas gads tika atzīmēts ar dažādiem pasākumiem, tā kopējais moto bija "IMO 70. Droša kuģošana labākai nākotnei". IMO ir specializēta ANO aģentūra, kas atbild par starptautiskās kuģošanas drošību un aizsardzību, vides piesārņojuma novēršanu, jūrniecības izglītības un apmācības standartiem.



IMO dibināšanas konference 1948. gada 6. martā Ženēvā.

Mājas – kuģa lieta tāds čiks viens bija

2018. gada janvārī uzpeldēja Pāvilostas mājas – kuģa lieta. Tā ieguva patiešām milzīgu rezonansi: kājās tika sacelta valdība, premjers bija sašutis un pieprasīja skaidrojumus, lietu pētīja piecas ministrijas – Vides aizsardzības un reģionālās attīstības, Satiksmes, Tieslietu, Ekonomikas un Zemkopības. JA valdes priekšsēdētājam Jānim Krastiņam nācās skaidrot, ko tad ir vai nav pieņemts uzskatīt par peldlīdzekli un vai Jūras administrācija tiešām māju ir reģistrējusi kā kuģi. Saimes Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisija sprieda, kas būtu jāmaina likumā. Un medijiem, protams, bija ar ko noņemties. Tikai mājas – kuģa lietas vaininieks Argods Lūsiņš sminēja bārdā. Būtībā tā visa izrādījās bezjēdzīga cepšanās, it kā valstī nebūtu svarīgāku lietu, par ko spriest. Pēc milzīgās šūmēšanās visiem interese noplaka, un augusta beigās māja – kuģis bez kaitējuma nodarīšanas videi tika pārvietots tālāk no kāpu aizsargjoslas. Un viss, nekāda sausā atlikuma.



Latvijas Jūras akadēmijas 25. izlaidums

2018. gada 13. janvārī kultūras pilī "Ziemeļblāzma" notika Latvijas Jūras akadēmijas 25. izlaidums, LJA absolvēja 78 jaunie jūrniecības nozares speciālisti.

Pasaules Jūras universitāte svinēja pastāvēšanas 35 gadus

2018. gadā reizē ar IMO 70. gadadienu Pasaules Jūras universitāte (WMU) svinēja pastāvēšanas 35 gadus. WMU pasaules mērogā ir popularizējusi jūrniecības izglītību un veicinājusi pētniecību un prasmju veidošanu. Aizvadītajos gados universitāti absolvējuši 4654 studenti no 167 valstīm.



notikumiem atskatoties

Sudraba kategorija "Ilgspējas indeksa" novērtējumā un Ģimenei draudzīga komersanta statuss

2018. gadā Latvijas Jūras administrācija (JA), otro reizi piedaloties "Ilgspējas indeksa" novērtējumā, ieguva Sudraba kategoriju. Piesaoties "Ilgspējas indeksa" novērtējumam, tika veikts pilnīgs publiskš uzņēmuma darbības novērtējums, kas apstiprināja JA atbildīgo un tālredzīgo uzņēmējdarbības pieeju.



Latvija pievienojas Balasta konvencijai

2018. gada 4. jūlijā Latvijas Valsts prezidents izsludināja Saeimā pieņemto likumu "Par 2004. gada Starptautisko konvenciju par kuģu balasta ūdens un nosēdumu kontroli un pārvaldību (Balasta konvencija)", kas stāsies spēkā 2019. gada 11. janvārī.

Jūra cīnās ar krastu

Baltijas jūra pamazām aprij daļu Jūrkalnes, Bernātu un Nīcas stāvkrastu Kurzemes pusē un Balto kāpu Vidzemes piekrastē. Jūra paņēmusi arī Staldzenes jūras krastam tik zīmīgo priedi. Ģeogrāfijas doktors Jānis Lapinskis izsaka prognozi, ka līdz 2060. gadam Bernātu dabas lieguma teritorijā krasts atkāpsies par kādiem simt līdz pusotra simta metriem.

Starptautiskais regulējums

- 2018. gada 1. janvārī stājās spēkā grozījumi IMO Konvencijā par starptautiskās jūras satiksmes atvieglošanu (FAL konvencija).
- 2018. gada 1. martā stājās spēkā grozījumi MARPOL V pielikumā par piesārņošanas novēršanu no kuģiem.

2018. gadā pasaulē turpināja diskutēt:

- par kibernetiskās drošības jautājumiem pasaules jūrās un ostās;
- par prasību sēra saturu degvielā samazināt līdz 0,5%, kas stāsies spēkā 2020. gada 1. janvārī;
- par polārās kuģošanas tālāko attīstību;
- par Eiropas kuģniecības kompāniju kuģu nelikumīgu nonākšanu sagriešanai tā sauktajās Dienvidāzijas pludmalēs;
- par piesārņojuma samazināšanu pasaules jūrās un okeānos;
- par jūrnieka profesijas popularizēšanu pasaulē, lai nepieļautu jūras virsnienu deficītu starptautiskajā tirdzniecības flotē;
- par kuģošanas drošības uzlabošanu un pilnveidošanu;
- par autonomo kuģu ienākšanu tirdzniecības flotē;
- par nelegālās migrācijas neatrisinātajiem jautājumiem.

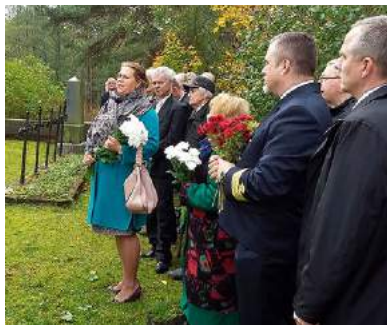
Jūrskolām jauni mācību standarti

Latvijas jūrskolām jaunais mācību gads nāca ar jauniem mācību standartiem, jo bija pieņemti visi nepieciešamie normatīvie dokumenti, lai Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolu audzēkņi sāktu mācības pēc jaunām licencētām programmām, un turpmāk jauno speciālistu kvalifikācija būs: kuģu vadītājs uz kuģiem līdz 3000 BT un kuģu mehāniķis uz kuģiem ar galvenā dzinēja jaudu līdz 3000 kW.

Personības

Latvijas Jūras akadēmijai jauna rektore

2018. gada 28. maijā par LJA rektori tika ievēlēta Dr. sc. ing. Kristīne Carjova, kura 2007. gadā absolvēja LJA 2. līmeņa profesionālo izglītības programmu "Kuģu vadīšana", iegūstot kuģu vadītāja kvalifikāciju, bet 2010. gadā LJA ieguva maģistra grādu un inženiera kvalifikāciju programmā "Jūras transports", savukārt doktora disertāciju aizstāvēja 2016. gadā Rīgas Tehniskās universitātes (RTU) Mašīnzinību, transporta un aeronautikas fakultātē (MTAF) nozarē "Transports un satiksme". "Mums ir dots laiks sakārtot savas lietas. Vai būs vēl otra tāda iespēja?



Veco jūrnieku piemiņas brīdis Ainažu vecajos kapos 2018. gada 20. oktobrī.

Šis bija pirmais jautājums, ko rektore uzdeva gan sev, gan akadēmijas personālam. "Mums jāpalīdz jauniešiem atrast pareizo atslēgu, kas atvērtu arī viņiem ceļu uz jūru." Tādu uzdevumu sev izvirzījusi Kristīne Carjova.



Atzinības un apbalvojumi

2018. gadā Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu par ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā saņēma kapteinis Antons Ikaunieks un kapteinis Kārlis Sesks.

2018. gadā Ordeņu kapituls lēma un Valsts prezidents Raimonds Vējonis 3. maijā un 17. novembrī Prezidenta pilī pasniedza Triju Zvaigžņu ordeni Ventspils brīvostas kapteinim tālbraucējam kapteinim Arvidam Bukam un Atzinības krustu kapteinim Aleksandram Nadežnikovam, žurnālistei Anitai Freibergai, žurnālistei Maijai Miglai un Ainažu muzeja direktorei Ivetai Erdmane.

Pirmā starptautiski atzītā "A" kategorijas hidrogrāfe Baltijas valstīs

Latvijas Jūras administrācijas kartogrāfe Līva Goba ir pirmā speciāliste Baltijas valstīs, kas ieguvusi

starptautiski atzītu "A" kategorijas hidrogrāfa sertifikātu, pabeidzot mācību kursu Ņūhempšīras universitātes Piekrastes un okeāna kartēšanas centra /Apvienotajā hidrogrāfijas centrā (CCOM/JHC – Center for Coastal and Ocean Mapping/ Joint Hydrographic Center). Līva ir pirmā Latvijas studente, kas mācījusies Ņūhempšīras universitātē, tādēļ universitāte pasūtījusi Latvijas karogu, kas tagad kopā ar citu valstu karogiem rotā šīs mācību iestādes sienu. Un Latvijas kara vimpelis turpmāk būs redzams arī CCOM/JHC telpās.



Gunāram Šteinertam STI balva par mūža ieguldījumu

Katru gadu starptautiskā burāšanas mācību organizācija "Sail Training International" (STI) savā gadskārtējā konferencē, kas šogad notika Spānijas pilsētā Seviljā, pasniedz balvas par izciliem sasniegumiem burāšanas popularizēšanā visā pasaulē. Balvu par mūža ieguldījumu burāšanas popularizēšanā saņēma jahtas "Spaniel" īpašnieks LBMA ilggadējais valdes loceklis Gunārs Šteinerts!

Latvijas Burāšanas Mācību asociācija (LBMA) un visa jūrniecības



sabiedrība uzskata, ka bez Gunāra nebūtu jahtas "Spaniel" tās pašreizējā formātā, kura jau 20 gadus piedalās "Tall Ships Races" regatēs, nesot Latvijas vārdu un karogu tuvās un tālās jūrās! Bez Gunāra nebūtu Latvijas Burāšanas mācību asociācijas! Bez Gunāra ierosinājumiem, atbalsta un padomiem Rīga divas reizes – 2003. un 2013. gadā – nebūtu uzņēmusi "Tall Ships Races" regates. ■

Tiek nostiprināta sievietes līdztiesība jūrniecībā

“Sieviešu līdztiesība jūrniecības kopienā” – tāds ir IMO pasludinātais Pasaules jūrniecības dienas moto 2019. gadā.

IMO atzīst, ka ļoti svarīgi ir vairot izpratni par dzimumu līdztiesības nozīmi, ko aktualizējusi arī ANO, uzsvērt nepieciešamību novērst šķēršļus, kas joprojām stājas sievietei ceļā uz darbu jūrā un jūrniecības krasta specialitātēs.

IMO ģenerālsekretārs Kitacki Lims IMO vārdā paudis stingru apņemšanos panākt, lai sievietes apgūst jūrniecības profesijas un tiek darba tirgū uztvertas kā līdztiesīgs darbaspēks. Lai to sasniegtu, IMO ir gatava sadarboties ar dažāda līmeņa jūrniecības organizācijām un sniegt plašu informāciju visām ieinteresētajām pusēm, lai veicinātu izpratni un panāktu, ka sievietes ieņem stabilu vietu jūrniecības darba tirgū gan jūras, gan krasta specialitātēs jūras administrācijās, ostās, mācību iestādēs un citos jūrniecības uzņēmumos.

Vēsturiski kuģniecība ir bijusi nozare, kurā dominē vīrieši, un cīnīties ar aizspriedumiem pret sieviešu ienākšanu jūrniecības nozarē nav bijis viegli. Taču ir veikti saskaņoti pasākumi, lai palīdzētu nozarei pārvarēt aizspriedumus un sievietes



varētu realizēt iespēju strādāt jūrā un jūrniecības krasta profesijās, kas atbilst divdesmit pirmā gadsimta tendencēm.

Jau 1988. gadā daži jūrniecības mācību institūti atvēra durvis sievietēm. ANO specializētās aģentūras izveidoja globālu programmu, kas pazīstama kā “Sieviešu integrācija jūrniecības nozarē”. Izejot cauri vairākiem posmiem, IMO ir izdevies ieviest institucionālu sistēmu, pieņemt rezolūcijas, lai nodrošinātu iespēju sievietēm iegūt jūrniecības izglītību un ļautu sievietēm strādāt jūrniecības nozarē.

“IMO ir pilnībā novērtējusi sievietes ļoti svarīgo lomu jūrniecības nozares ilgtspējīgā attīstībā, kuģošanas drošības

nodrošināšanā un ekonomikas straujākā izaugsmē pasaulē,” uzsvēra K. Lims.

Pasaules Jūras universitātes (WMU) un Starptautiskā Jūras tiesību institūta (IMLI) absolventes šodien ar labiem panākumiem strādā atbildīgos amatos jūrniecības organizācijās un pieņem profesionālus lēmumus nozares tālākai izaugsmei, un viņu pozitīvais piemērs ir stimuls jauniešiem izvēlēties šo interesanto un perspektīvo darba ceļu. Īpaši atbalstītas tiek sievietes jaunattīstības valstīs, atvieglojot viņām profesijas apguvi, piešķirot stipendijas.

2019. gada tēma “Sieviešu līdztiesība jūrniecības kopienā” pavērs jaunas iespējas sieviešu darbam jūrniecības nozarē.■

Jūras administrācijā tiekas satiksmes nozares uzņēmumu auditori

7. novembrī Latvijas Jūras administrācijā viesojās Satiksmes ministrijas uzņēmumu un kapitālsabiedrību iekšējie auditori un kvalitātes vadības sistēmas vadītāji. JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš viņus

iepazīstināja ar JA funkcijām un darbību, savukārt JA kvalitātes vadības sistēmas vadītāja Lelde Lipšāne ar kvalitātes vadības jautājumiem uzņēmumā un iekšējo auditu veikšanas kārtību.

Šādas SM padotības iestāžu iekšējo auditoru tikšanās tiek organizētas divas reizes gadā kādā no uzņēmumiem, dodot auditoriem iespēju iepazīties ar kolēģu darbu. Sanāksmju laikā auditori tiek iepazīstināti ar kopīgām aktualitātēm, tiek izdiskutētas problēmas un to risinājumi transporta un sakaru nozares uzņēmumos.

Pēc iepazīšanās ar JA darbību pārējo uzņēmumu auditori pauda pārstāvību par to, cik plašs ir JA funkciju un sniegto pakalpojumu spektrs.

Pēc auditoru tikšanās Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš izteica pateicību JA par iesaisti un sniegto atbalstu, sekmējot veiksmīgu nozares iekšējo auditoru foruma norisi.■



Pieaug interese par Krievijas Transporta nedēļu

Satiksmes ministrs Uldis Augulis kopā ar Satiksmes ministrijas valsts sekretāru Kasparu Ozoliņu, valsts sekretāra vietnieku, Latvijas – Krievijas starpvaldību komisijas Transporta grupas Latvijas puses priekšsēdētāju Uldi Reimani un Latvijas

i UZZINĀI

Transporta nedēļa ir ikgadējs biznesa pasākums, ko jau divdesmit gadus rīko KF Transporta ministrija, lai apspriestu aktuālākos transporta jautājumus un stiprinātu sadarbību starp valsts pārvaldi un uzņēmējiem.



transporta nozares lielāko uzņēmumu VAS "Latvijas dzelzceļš", Liepājas SEZ, Rīgas brīvdostas, Ventspils brīvdostas un VAS "Starptautiskā lidosta "Rīga"" pārstāvjiem no 19. līdz 22. novembrim uzturējās darba vizītē Maskavā, kur piedalījās Transporta nedēļas 2018 pasākumos.

Vizītes gaitā satiksmes ministrs Uldis Augulis tikās ar Krievijas transporta ministru Jevgeņiju Dītrihu, ar kuru



Loģistikas nozares padome pozitīvi vērtē tranzītkravu apgrozījuma pieaugumu

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra Kaspars Ozoliņa vadībā notikušajā Loģistikas nozares padomes sēdē apsprieda tranzīta un loģistikas aktualitātes, tai skaitā plānošanas un stratēģiskās prioritātes tranzīta nozarē 2021.–2027. gadā.

K. Ozoliņš norādīja, ka 2018. gada deviņos mēnešos kopējais kravu apgrozījums Latvijas ostās palielinājies par 2,1%, bet Latvijas dzelzceļā par 8,4%. Konteinerkravu apjoms šajā laikā pieaudzis par 7%. Liepājas ostā kravu apgrozījums audzis par 16,2%, Rīgas brīvdostā par 4,8%. Pozitīvas tendences turpinās kravu segmentos ar augstāku pievienoto vērtību. Tāpat pieaudzis *ro-ro* kravu apjoms (par 12,6%) un turpina attīstīties prāmju satiksme.

Valsts sekretārs norādīja uz pozitīvām tendencēm aviopārvadājumos

un e-komercijā. Avio kravas pieaugušas par 21,9 %.

Ostu pārstāvji atzina, ka 2018. gada rezultāti dod pamatu optimismam, atzīmējot, ka attīstītās jauni maršruti un konteinerlīnijas. Ventspils brīvdostā kopš šā gada maija vērojams ievērojams kravu apjoma kāpums, kas dod pamatu prognozēt, ka līdz gada beigām kopējais kravu apjoms varētu pārsniegt pagājušā gada rādītājus. Brīvdostā īstenotie industriālie projekti nodrošina papildu kravas, t.sk. konteinerkravas ar augstu pievienoto vērtību. Tāpat šogad Ventspils ostā ienākuši trīs kruiža kuģi ar vairāk nekā 1100 pasažieriem.

SM sāksusi darbu pie jaunu Transporta attīstības pamatnostādņu (2021.–2027. gadam) izstrādes, kurā iesaistās arī nozaru asociācijas



Kaspars Ozoliņš
un Uldis Augulis.

un apvienības, kā arī plānošanas reģioni, pārstāvēt nozares, kas tieši vai pastarpināti ir saistītas ar transportu. SM Tranzīta politikas departamenta direktors Andris Maldups informēja, ka veikta aptauja, lai noteiktu ieinteresēto pušu izpratni un interesi par pamatnostādņu



pārrunāja aktuālus transporta nozares jautājumus un sadarbības perspektīvas, piedalījās J. Dītriha rīkotajās lietišķajās brokastīs transporta ministriem un biznesa pārstāvjiem, starptautiskā foruma pasākumos, kā arī apmeklēja transporta nozares izstādi.

Transporta nedēļas galvenais notikums ir forums un izstāde "Krievijas transports", šā pasākuma ietvaros notiek konferences par autotransporta, aviācijas, dzelzceļa, jūras un upju transporta darbības un attīstības jautājumiem. Izstādē tiek demonstrēti transporta nozares jaunumi.

Forumā un izstādē ik gadus piedalās pāri par deviņiem tūkstošiem cilvēku, bet Transporta nedēļas dalībnieku skaits pārsniedz divpadsmit tūkstošus.■

mērķiem, no kuriem visvairāk atbalstītais ir transporta sistēma, kas nodrošina efektīvu (ilgtspējīgu, drošu, gudru) kravu un cilvēku pārvietošanu, tādējādi veicinot valsts ekonomisko izaugsmi, cilvēku mobilitātes iespējas un dodot ieguldījumu pārejā uz zema emisiju līmeņa sabiedrību. A. Maldups arī informēja Loģistikas nozares padomi par notikušajiem un plānotajiem starptautiskajiem pasākumiem, aicinot nozares pārstāvjus aktīvāk iesaistīties plānotajos pasākumos un vizītēs uz Āziju, lai īpaši sadarbībā ar Ķīnas uzņēmumiem.

Padomes locekļi atzinīgi novērtēja valdībā apstiprināto Indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu pieciem gadiem (2018.–2022. gadam), kas nosaka būtiskus infrastruktūras attīstības principus un skaidri iezīmē visu pušu saistības. Padomes locekļi arī pauda atbalstu Latvijas dzelzceļa elektrifikācijas projekta tālākai virzībai.■

Rīgā viesojas Šeņņežas un Lībēkas ostu pārstāvji

Rīgā norisinājās Šeņņežas ostas vadības iniciēta tikšanās ar VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) un Rīgas brīvostas pārstāvjiem, kuras laikā tika pārrunātas Latvijas tranzīta nozares iespējas jau no nākamā gada iesaistīties pārvadājumos no Ķīnas uz Eiropu iniciatīvas "Viena josla – viens ceļš" ietvaros.

LDz prezidents Edvīns Bērziņš ar Šeņņežas ostas ģenerāldirektora vietnieku Dondu Janzi apsprieda pārvadājumu organizēšanu no Honkongas un Šeņņežas caur Latviju uz Hamburgu un Rotterdamu Vācijā, izmantojot dzelzceļa pakalpojumus un kravu pārkraušanas iespējas Rīgas brīvostā.

UZZIŅAI

Šeņņežas osta ir viena no lielākajām ostām pasaulē un vadošā osta Ķīnā. Īstenoto reformu rezultātā Ķīna ir kļuvusi par ekonomikas, tranzīta, biznesa un finanšu lielvalsti, kas dod iespēju attīstīt projektus ar Eiropu, tostarp arī ar Latviju, LDz un Rīgas brīvostu.

Savukārt sarunā ar "China Merchants Group" tika uzsvērtas LDz un Rīgas brīvostas priekšrocības Ķīnas kravu pārvadāšanā caur Baltkrieviju uz Eiropu, ko nodrošina LDz meitasuzņēmuma SIA "LDz Loģistika" šoruden Baltkrievijā noslēgtais līgums ar industriālā parka "Lielais akmens" investoriem.

Turpinot attīstīt biznesa sakarus ar Rietumeiropas valstīm, uz kurām tālāk tiek transportēta lielākā daļa Ķīnas izcelsmes kravu, LDz vadība tikās ar Vācijas Lībēkas ostā operējošā multimodālo pakalpojumu uzņēmuma "European Cargo Logistics" izpilddirektoru Jorgu Ulrihu. LDz prezidents minēja labo sadarbību ar trim lielākajām Latvijas ostām, tostarp arī kravu pārvadājumos no Āzijas uz Eiropu. Savukārt Lībēkas ostai būtu īpaši liels sadarbības potenciāls ar Liepājas ostu, kas dotu būtisku laika ietaupījumu kravu nogādāšanā starp abām valstīm.



J. Ulrihs kā sava pārstāvētā uzņēmuma priekšrocību minēja iespēju kravu pārvadājumu procesa laikā elastīgi mainīt galamērķi un izmantoto transporta veidu un kā Lībēkas ostas priekšrocību nākotnes sadarbībā tās salīdzinoši nelielo attālumu no Latvijas. J. Ulriha pārstāvētais uzņēmums piedāvā ne vien kravu pārvadājumus ar kuģiem, bet arī pa dzelzceļu, nogādājot kravas uz ostām Vācijas iekšzemē.■

KDI inspektori sagatavoti darbam ekstremālās situācijās

Darba aizsardzības apmācības ietvaros Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori apguva koncentrētu apmācības kursu darbam ekstremālās situācijās. Kursa pirmā daļa bija veltīta darbam augstumā, ar ko inspektoriem dažos gadījumos nākas saskarties, piemēram, kāpjot uz kuģa pa vētras trapu vai nokāpjot kuģu tankos. Mācību laikā kursanti iepazinās ar nepieciešamo aprīkojumu un tā izmantošanas iespējām, arī veidiem, kā palīdzēt, ja, strādājot augstumā, kāds no kolēģiem cietis negadījumā vai zaudējis samaņu.

Kursa otrajā daļā inspektori apguva pamatus izdzīvošanai aukstā ūdenī.

Strādājot uz kuģiem, šāds negadījums teorētiski ir iespējams, turklāt tādā gadījumā cilvēki visbiežāk iet bojā šoka rezultātā vai tāpēc, ka nezina, kā pareizi rīkoties, lai sagādātu palīdzību.

Kursanti ne tikai apguva teorētiskās zināšanas, bet arī pārbaudīja tās praksē. Kursi notika "Novikontas" Jūras koledžā un jūrnieku mācību centrā BOTC.



Grāmatas

Divdesmit astoņu gadu laikā divdesmit piecas gadagrāmatas

Latvijas jūrniecības gadagrāmata piedzīvoja 25. izdevumu. No Atmodas laika un Jūrniecības vēstures kopas idejas tā izaugusi par piecsmi-

lappušu biezu grāmatu, kurā ik gadus tiek atspoguļoti svarīgākie jūrniecības notikumi un vēstures liecības, publicēti raksti par jūrniecības veterāniem un sarunas ar jaunajiem jūrniekiem.

2018. gadā izdotas grāmatas:

■ kapteiņa Antona Ikaunieka atmiņu grāmata "Ceļš uz jūru";

■ Otomāra Kalpiņa grāmata "Sāļumā. Ragaciema jūras karaļa stāsts";

■ jūrnieku stāstu grāmata "Par tiem, kas jūrā";

■ Edītes Sandovičas grāmata „Gaidi mani, gaidi...” par atjaunotās Latvijas pirmo admirāli Gaidi Andreju Zeibotu;

■ Arvīda Mitrēvica fotoalbums "Kur Salaca tiekas ar jūru".

Projekti Baltijas jūras aizsardzībai

Baltijas jūra ir viena no visneaizsargātākajām jūrām, tāpēc tā kuģošanas jomā tiek īpaši uzraudzīta un regulēta. Šobrīd Baltijas jūrā tāpat kā citās jūrās Eiropā un pasaulē strauji pieaug saimnieciskā darbība un tā kļūst par dažādu interešu sadursmes zonu.

Papildus tradicionālajai zvejniecībai un kuģu satiksmei jūrā tiek būvēti vēja ģeneratoru parki, naftas platformas un termināļi, tiek iegūti dažādi derīgie izrakteņi, t.sk. smiltis un grants. Ir interese par dzelzs un mangāna rūdas ieguvu Rīgas līcī. Jūra tiek izmantota arī militārām vajadzībām, tur notiek praktiskās mācības un Otrā pasaules kara manotjuma likvidēšana – atmiņšēšanas darbi. Pieaugošā saimnieciskā darbība nenovēršami ietekmē arī dzīvnieku un augu valsti. Piemēram, intensīvā zveja atklātā jūrā nopietni iedragājusi zivju resursus. Arvien būtiskāks kļūst arī traucējuma faktors: aprēķināts, ka Baltijas jūrā ik minūti uzturas ap 5000 kuģu, kas to ierindo starp noslogotākajām jūrām pasaulē.

Salīdzinājumā ar intensīvi izmantotajiem Vācijas, Dānijas un Zviedrijas piekrastes ūdeņiem Baltijas jūras austrumu daļā līdzšinējie saimnieciskās darbības apjomi tomēr ļāvuši saglabāt dabas vērtības samērā labā stāvoklī. Taču, lai sabalansētu pieaugošās ekonomiskās intereses ar dabas vērtību saglabāšanu, nepieciešama rūpīga plānošana, kā arī saudzējošāka režīma noteikšana vietās, kas izceļas ar īpašu dabas bagātību.

Jau 2004. gadā IMO Jūras vides aizsardzības komitejas 24. asamblejā tika pieņemts lēmums par īpaši jutīgas jūras teritorijas (PSSA) statusa apstiprināšanu Baltijas jūrai. Līdz tam šāds statuss bija noteikts Rietumeiropas ūdeņiem, Toresa šaurumam, Lielajam barjeru rifam, Kanāriju salu rajonam, Galapagu arhipelāgam u.c., pavisam 10 jūras teritorijām. Pret īpašā statusa piešķiršanu Baltijas jūrai iebilda tikai Krievija.

Pieņemot kādu dokumentu, pamatā ir trīs jautājumi: kāpēc tas ir nepieciešams, kas ar to tiks iegūts un kā to panākt? Lai īpašo statusu realizētu, Baltijas jūras valstu darba grupa izstrādāja un iesniedza IMO Jūras



Vides komitejai saistīto aizsardzības pasākumu paketi, kur paredzēts sakārtot kuģu satiksmi Baltijas jūrā, nosakot jaunas un labojot esošās satiksmes sadales shēmas. Īpaši norādīts, ka Gotlandes salas rajonā kuģiem ar iegrīmi virs 12 metriem jāizmanto dziļūdens kuģu ceļi.

Tātad Baltijas jūra, no vienas puses, ir intensīvi noslogota un, no otras puses, aizsargāta, piešķirot īpašu statusu, taču reizē tā saskaras ar spēcīgu konkurenci, kas liek meklēt veidus, kā radīt lielāku pievienoto vērtību ar mazākiem resursiem, atkritumiem un piesārņojumu. Vienmēr jāpatur prātā arī tas, ka sabiedrība arvien vairāk interesējas par vides aizsardzības un jūras izmantošanas jautājumiem.

ECOPRODIGY projekts

ECOPRODIGY projektā apvienojušies vairāki dalībnieki, kā pēdējā tam pievienojusies kompānija DFDS. Šā projekta mērķis ir uzlabot Baltijas jūras reģiona jūrnieceības nozares ekoloģisko efektivitāti, izmantojot digitālos risinājumus. Projekts pērvēršas gan vides, gan ekonomiskām problēmām, ko rada ekoeftivitātes paaugstināšana visos kuģu darbības posmos, sākot no projektēšanas un

būvniecības un beidzot ar izmantošanu un uzturēšanu. Projekts tika sākts 2017. gada oktobrī un turpināsies līdz 2020. gada oktobrim, tā kopējais finansējums ir 4 243 492 eiro, no kuriem 2 996 231 eiro nāk no Eiropas Reģionālās attīstības fonda un 141 125 eiro ir Norvēģijas finansējums. Projekta galvenie partneri ir Turku Universitāte, Olborgas Universitāte, Čalmeras Tehnoloģiskā universitāte, Dānijas Jūrnieceības savienība, DFDS un Dānijas kompānija "J. Lauritzen".

"Interreg Baltijas jūras reģions 2014 – 2020"

"Interreg Baltijas jūras reģions 2014 – 2020" programmas ietvaros uzraudzības komiteja trijās kārtās ir atbalstījusi projektus, kas savukārt iedalīti trijās prioritātes programmās: inovācijas, dabas resursi un ilgtspējīgs transports, kuru finansējumam no ERAF fonda bija paredzēti 264 miljoni eiro. Pirmajā kārtā komiteja atbalstīja 35 projektus, kuriem piešķīra 90 miljonus eiro, 2017. gadā otrajā kārtā izvēlējās 39 projektus, kuriem novirzīja 87 miljonu eiro lielu finansējumu, bet 2018. gada septembrī 31 projekts saņēma 56 miljonu eiro finansējumu.■

IMO jaunumi

Diskutē par IMO regulas ieviešanu

Starptautiskā Jūrniecības organizācija (IMO) no 2020. gada ir noteikusi sēra satura ierobežojumus kuģu degvielā no 3,5% līdz 0,5%. Šādi ierobežojumi ir daļa no IMO reakcijas uz vides piesārņošanu, un tas ir veids, kā risināt globāli samilzušo problēmu, kur zināma daļa atbildības par kaitīgajām emisijām jāuzņemas arī kuģošanas nozarei.

Jaunā regula par sēra satura ierobežošanu kuģu degvielā ir likusi kuģu īpašniekiem un operatoriem dažāda līmeņa starptautiskos forumos diskutēt un apmainīties ar viedokļiem par to, kādas iespējas ir kuģošanas nozarei, lai tās darbība atbilstu IMO regulas prasībām.

Pamatā kuģu īpašnieki apspriež trīs visticamākos variantus, no kuriem vajadzēs izvēlēties, lai ievērotu jaunus noteikumus:

1. Kuģiem uzstādītas atbilstošas izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmas augsta sēra satura degvielas lietošanas gadījumā.
2. Kuģi izmanto degvielu, kurā sēra saturs nepārsniedz 0,5%.
3. Kuģi izmanto alternatīvu degvielu, piemēram, sašķidrinātu dabasgāzi (LNG) vai metanolu.

Pagaidām diskusiju dalībniekiem nav vienota viedokļa par to, kurš no šiem risinājumiem būtu rentablākais un efektīvākais. Taču jebkurā gadījumā problēmas radīs degvielas papildu izmaksas, atbilstošas degvielas ierobežota pieejamība, izplūdes gāzu attīrīšanas sistēmu izmaksas, kā arī vēl daudzi citi jautājumi.

Starptautiskās diskusijas arī parāda, ka pagaidām nav vienprātības par to, vai nevajadzētu aktīvāk protestēt un panākt, lai IMO regulas ieviešana tiek pārcelta uz vēlāku laiku. Kuģošanas nozares dalībnieki publiski pauduši, ka stingrās degvielas kvalitātes prasības ļoti

būtiski palielinās kompāniju darbības izmaksas un kapitālieguldījumus. Savukārt Singapūra kā viena no pasaulē lielākajām bunkurēšanas vietām ir spērusi arī drosmīgus soļus, lai līdz 2020. gadam attīstītu konkurētspējīgu un liberalizētu gāzes tirgu un sagatavotu ostu LNG bunkurēšanai.

Iestājas pret korupciju

"Transparency International", starptautiska organizācija ar nodaļām vairāk nekā simt pasaules valstīs un mītnei Berlīnē, kas sadarbojas ar valdībām, uzņēmumiem un pilsoņiem, lai apturētu varas ļaunprātīgu izmantošanu, kukuļošanu un slepenus darījumus, puda bažas, ka Apvienotā Karaliste, Kuka salas, Māršala salas, Panama, Apvienotie Arābu Emirāti un ASV varētu kavēt IMO reformu īstenošanu, tāpēc 2018. gada oktobrī iesniedza IMO oficiālu dokumentu, kurā teikts, ka nepieciešams paplašināt IMO informācijas pieejamību.

Ruebens Lifuka.



"Mūsu planētas pastāvēšanas likmes ir pārāk augstas, lai IMO varētu turpināt darboties kā slēgts klubīņš," norādīja "Transparency International" priekšsēdētāja vietnieks Ruebens Lifuka. "Diemžēl IMO ir pārāk jutīga pret privāto interešu un atsevišķu dalībvalstu neproporcionāli lielo ietekmi, kas nozīmē, ka varētu rasties šķēršļi emisiju samazināšanas mērķu sasniegšanai, tāpēc mēs vēlamies redzēt pārvaldības

reformas pašā IMO. Organizācijai ir jāvirzās uz atvērtāku un pārredzamāku darbības veidu, nodrošinot lielākas iespējas svarīgu jautājumu apspriešanā iesaistīties arī pilsoniskajai sabiedrībai."

2018. gada jūlijā publicētajā IMO pārvaldības struktūras pārskatā atklājās vairākas nepilnības IMO pārvaldībā, tostarp privātā sektora nesamērīgā ietekme un dažu dalībvalstu ietekme politikas veidošanas procesā. Ziņojumā arī uzsvērts, ka daļai delegātu trūkst atbildības un sabiedrība bieži vien nespēj noskaidrot savas valsts delegācijas nostāju debatēs un sarunās. Pēc ziņojuma publicēšanas IMO izveidoja darba grupu, lai izstrādātu Jūras vides aizsardzības komitejas (MEPC) pārvaldības reformu, jo MEPC regulē globālo kuģošanu un tai ir izšķiroša loma cīņā pret klimata pārmaiņām, ko izraisa siltumnīcefekta gāzu emisijas.

ICS priekšsēdētājs: STCW noteiktais jūrnieku apmācības režīms ir jāpārskata

Starptautiskās Kuģniecības kameras (ICS) priekšsēdētājs Esbens Poulsons puda viedokli, ka pienācis pēdējais laiks pārskatīt IMO STCW konvenciju, kas regulē globālos izglītības standartus un attiecas uz apmēram diviem miljoniem institūciju, kuras nodarbojas ar jūrnieku apmācību un sertificēšanu.

Pēdējo reizi būtiskus labojumus STCW konvencijā izdarīja pirms divpadsmit gadiem, bet 2010. gadā pieņēma Manilas grozījumus, kuros pievienoti daži jauni mācību un sertifikācijas noteikumi, neveicot vajadzīgās strukturālās izmaiņas, lai pielāgotos jaunām kompetencēm, kas būs nepieciešamas kuģu ekspluatācijai nākotnē.

Esbens Poulsons: "Šobrīd radusies situācija, ka jūrnieku izglītība un



Esbens Poulsons.

kompetences, ko tie iegūst mācību iestādēs unursos, neatbilst reālajām vajadzībām darba tirgū, tāpēc darba devēji ir spiesti rīkot papildu mācības, neskatoties uz to, ka jūrnieks ir saņēmis STCW prasībām atbilstošus izglītības dokumentus. Šāda situācija rada virkni jautājumu par to, vai konvencija atbilst 21. gadsimta prasībām un sasniedz izvirzīto mērķi."

STCW prasību pārskatīšana ir nepieciešama, lai varētu pielāgoties tehnoloģiju attīstībai, tostarp arī domājot par nākotnes autonomo kuģošanu.

Esbens Poulsons: "Jaunu tehnoloģiju ienākšana maina jūrnieku funkcijas un nepieciešamās prasmes un iemaņas. Tā sauktais STCW baltais saraksts, kas apliecina atbilstību IMO prasībām, vairs neatspoguļo reālo situāciju, jo nedzīvo līdzīgu pasaules flotes attīstības straujajam tempam, tāpēc, iespējams, būs nepieciešama vairāk modulāra pieeja kompetenču novērtēšanai un jūrnieku sertificēšanai. ICS nevēlas iznīcināt balto sarakstu, bet uzskata, ka ir jābūt pārredzamākai un stingrākai valsts uzraudzības sistēmai, lai panāktu, ka STCW standarti nodrošina mūsdienu prasībām atbilstoši sagatavotus, kvalificētus un kvalitatīvus jūrniekus."

IMO ir stingri apņēmusies sasniegt ilgtermiņīgus attīstības mērķus, un viens no tiem ir kvalitatīvas izglītības nodrošināšana.

Uzmanības centrā jūrnieku garīgā veselība

Jau vairākus gadus IMO, Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācija (ECSA), Starptautiskā Kuģniecības kamera (ICS) un citas profesionālās jūrniecības organizācijas īpašu uzmanību pievērš jūrnieku garīgās veselības problēmām un to jautājumu risināšanai, kuri ietekmē jūrnieku garīgās veselības stāvokli. IMO nenogurstoši mudina kuģu īpašniekus nodrošināt labu darba vidi uz kuģa un aicina dalīties pieredzē, kā viņi risina ar jūrnieku veselību saistītos jautājumus. Kuģu īpašniekiem domu apmaiņai izveidota interneta vietne "SupportSeafarers", kur viņi var dalīties savā pieredzē, savukārt jūrnieki tiek mudināti izmantot interneta vietni "GoodDayatSea", lai stāstītu par saviem darba apstākļiem. Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas biedres Apvienotās Karalistes Kuģniecības palāta un Nīderlandes Karaliskā kuģu īpašnieku asociācija kopīgi izveidojušas tīmekļa vietnes, kurās jūrnieki var meklēt garīgās veselības labdarības organizācijas, kapelānu dienestus un atbalsta platformas.

Aptaujā, kurā piedalījās vairāk nekā tūkstoš jūrnieku, 26% respondentu atzina, ka ir jutušies nomākti vai pat bezcerīgi.

2018. gada pavasarī AK Kuģniecības palāta un jūrnieku arodbiedrība sāka sniegt ieteikumus kuģošanas kompānijām, kā aktīvi atbalstīt jūrniekus viņu garīgās veselības uzlabošanā.

AK Kuģniecības palātas pārstāvis Džonatans Roberts: "Karjera jūrā



Mārtins Dorsmans.

ir ļoti perspektīva, nodrošina labu materiālo stāvokli un sniedz plašas iespējas, bet mums jāapzinās arī tas, ka jūrā cilvēki var justies vientuļi un izolēti un tas var atstāt nopietnu ietekmi uz viņu garīgo veselību. Izveidojot šīs tīmekļa vietnes, mēs palīdzam jūrniekiem apzināties, ka esam viņu pusē."

ECSA ģenerālsekretārs Mārtins Dorsmans: "Jūrniecība ir unikāla profesija, un kuģu īpašnieki paļaujas uz augsti kvalificētiem un motivētiem cilvēkiem, kuri vada kuģus, pārvadā preces un cilvēkus pasaules okeānos un jūrās bieži mainīgajā un dažreiz arī sarežģītajā vidē. Mums ir liela cieņa pret profesionālajiem jūrniekiem, kuri nodrošina, ka operācijas tiek veiktas 24 stundas diennaktī 365 dienas gadā, tāpēc vēlamies darīt visu iespējamo, lai uzlabotu viņu labklājību."

IMO aktualizētais jūrnieku garīgās veselības jautājums nav palicis bez ievērības arī mediju vidē, kur par šo tematu ir lasāmi raksti, komentāri un diskusijas, kā arī publicēti pētījumi, kas nereti jūrnieka profesiju iekrāso ja ne pavisam melnu, tad krietni tumšu gan. Viens no tiem ir Lielbritānijas Svonsi Universitātes profesora doktora Stīvena Roberta 2014. gadā veiktais pētījums par jūrnieku traumām un nāves gadījumiem Apvienotās Karalistes tirdzniecības flotē, kura ievadā autors raksta: "Darbs tirdzniecības flotē jau kopš seniem laikiem ir bijis viens no bīstamākajiem, saistīts ar lielu pašnāvību risku, slepkavību gadījumiem, neizskaidrojamām pazušām jūrā. Taisnības labad gan jāatzīst, ka 20. gadsimta otrajā pusē britu kuģniecībā strādājošo jūrnieku nāves gadījumu skaits strauji samazinājās, ko noteica vairāki faktori, tostarp uzlabojumi kuģu konstrukcijā, drošības aprikojumā, glābšanas dienestu darba uzlabošanās un vēl citi."

Autors ir pamatīgi pētījis šo tematu un jūrnieku nāves gadījumu skaitu salīdzinājis ar bojā gājušo krasta darbinieku skaitu, un procenti nerunā par labu jūrnieka profesijai. Taču, ja uzmanīgāk palasa skaudrās publikācijas par jūrnieka profesijas bīstamību, nākas pārliecināties, ka

▶▶▶ 12. lpp.



▶▶▶ 11. lpp.

satrauktie raksti nav balstīti uz vairāku pētījumu salīdzināšanu un analīzi, bet gan tikai uz kādu vienu pētījumu par kādas konkrētas valsts pieredzi.

“InterManager” ģenerālsēkretārs kapteinis Kuba Šimanskis, komentējot publikācijas presē, saka: “Mani arvien biežāk satrauc fakts, ka presē lasāmais veido aplamu priekšstatu par jūrnieka profesiju un rada pilnīgi atšķirīgu redzējumu salīdzinājumā ar to, ko pats esmu ieguvis, vairāk nekā desmit gadus strādājot jūrā. Protams, es atzīstu, ka jūrniecības nozarē ir vēl daudz uzlabojama, it īpaši tas attiecas uz jūrnieku medicīnisko aprūpi un viņu veselības saglabāšanu, kā arī cilvēku darba un atpūtas režīmu jūrā, bet es nekādā gadījumā nevaru piekrist tam, ka visi sarežģījumi jūrniekiem rodas no ilgstošas atrašanās noslēgtā vidē, kā rezultātā viņi iedzīvojas garīgās veselības problēmās un nonāk līdz pašnāvībai. Šo tematu esmu daudz pētījis, par to domājis un analizējis faktus, kas ļauj man secināt, ka izdarīt pašnāvību cilvēkam visbiežāk liek perspektīvas trūkums vai arī nonācšana bezcerīgā situācijā, kuras pamatā ļoti bieži ir finansiālas problēmas.

Kuģošanas nozari mūsdienās nekādā gadījumā nevar salīdzināt ar divdesmitā gadsimta sākuma, pat ne ar divdesmitā gadsimta beigu kuģošanu. Kādreiz uz kuģiem tiešām bija ļoti smags un neadekvāti zemu

apmaksāts darbs, tāpēc arī to laiku visai bēdīgā statistika par jūrnieku bojāejas gadījumiem nav pārsteigums. Mūsdienās situācija ir mainījusies, jūrnieku darbu nereti pat salīdzina ar balto apkaklišu darbu, un nav korekti celt priekšā pēdējo simt gadu vidējo rādītāju. Tik negatīvi un pat tendenciozi pasniegti fakti vieš bažas, ka jūrniecība tiek uzskatīta par ļoti riskantu un nepievilcīgu profesiju.”

IMO diskutē par autonomo kuģu definīciju

IMO ir vienojusies par to, kā turpmāk definēt *Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)*, un to var uzskatīt par ļoti svarīgu pirmo soli starptautiskajā regulējumā. Jau 2018. gada maijā notikušajā IMO Jūras drošības komitejas (MSC) sanāksmē tika izveidota sistēma IMO noteikumu analīzei, lai izceltu iespējamus trūkumus starp pašreizējiem noteikumiem un tehnoloģiju attīstību. Runājot MSC sanāksmes atklāšanā, IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims uzsvēra, cik svarīgi būt elastīgiem, lai pielāgotos jaunajām tehnoloģijām un tā uzlabotu kuģniecības efektivitāti, bet tajā pašā laikā nedrīkst aizmirst arī par cilvēka lomu un drošas navigācijas saglabāšanu, kā arī jūras negadījumu skaita samazināšanu.

Dānijas Jūras administrācijas ģenerāldirektors Andreass Nordsets: “Ir ļoti svarīgi šajā jomā ieviest starptautisko regulējumu, tāpēc prieks

redzēt, ka IMO ir pievērsusies šim jautājumam. Mēs turpināsim aktīvi piedalīties šajā darbā un esam optimistiski noskaņoti sasniegt mērķi – līdz 2020. gadam pabeigt analītisko darbu.”

Keiptaunas nolīgums vēl nav stājies spēkā

Komerčiālā zveja ir viena no pasaulē bīstamākajām profesijām, tomēr Keiptaunas nolīgums – starptautiski saistošs dokuments, kas īpaši pievēršas zvejas kuģu drošībai, nav stājies spēkā, jo vairākas valstis to vēl nav ratificējušas.

IMO sadarbojas ar “Pew Charitable Trust”, lai jaunattīstības valstīm, to amatpersonām un komercdarbības pārstāvjiem rīkotu virkni semināru, kas vairu izpratni par Keiptaunas nolīgumu, tā ratificēšanas priekšrocībām un ieguvumiem no nolīguma, kas varētu būt, piemēram, mazāks nelaimes gadījumu skaits, mazāk dzīvības zaudēšanas gadījumu un efektīvāka neregulētās zvejas uzraudzība un apkarošana.■

UZZIŅAI

Keiptaunas nolīgums stāties spēkā 12 mēnešus pēc tam, kad to būs ratificējušas 22 valstis, kurām kopā ir vismaz 3600 zvejas kuģu, kas ir vismaz 24 metrus gari. Līdz 2018. gada novembrim līgumu bija ratificējušas tikai 10 valstis ar 1020 zvejas kuģiem.



Kam piederēs Arktika?

Skarba realitāte ir viss Arktikā notiekošais. Kā īlens no maisa ārā lien valstu intereses, bet zinātnieki prognozē, ka 2030. gadā Arktikā gaisa vidējā temperatūra pieaugs divas reizes straujāk nekā citviet pasaulē, un šādas klimata pārmaiņas padara reģionu vēl iekārojamāku.

Tieši derīgo izrakteņu, naftas un gāzes rezerves ir patiesais iemesls milzīgajai interesei par Arktiku. Murmanskā bāzējas Krievijas Ziemeļu kara flote, un Maskava ļoti stingri iestājas par savām interesēm un piesaka savas tiesības un ambīcijas uz Ziemeļu jūras ceļu. Apliecinājums tam ir militārie manevri un ar vērienu izvērstā kuģubūve.

UZZIŅAI

Kā liecina britu Karaliskā Starptautisko attiecību institūta pētījumi, Arktikā varētu būt aptuveni 90 miljardi barelu naftas un 47 triljoni kubikmetru dabasgāzes. Saskaņā ar ASV Ģeoloģijas dienesta datiem Arktikas reģionā ir 30% pasaules dabasgāzes un 13% naftas rezervju. Dienests lēš, ka reģionā atrodas apmēram viena triljona dolāru vērti derīgie izrakteņi: zelts, cinks, niķelis un platīns. Kaut arī šiem resursiem joprojām ir grūti piekļūt, globālā sasiļšana ar katru gadu padara tos arvien pieejamākus.



Paredzams, ka no 40 jaunbūvējamiem kuģiem, kas domāti kuģošanai polārajos jūras ceļos, seši būs atomledlauži. 2016. gadā Sanktpēterburgas Baltijas rūpnīcā ūdenī tika nolaists spēcīgākais atomledlauzis pasaulē – "Arktika", un, kā uzsveris

Krievijas prezidenta Putina pilnvarotais pārstāvis Ziemeļrietumu federālajā apgabalā Vladimirs Bulavins, tas ir projekta "22220" vadošais kuģis un pirmais atomledlauzis grupā, kas nepieciešama Arktikas apgūšanai un

▶▶▶ 14. lpp.

ICS prezidents pauž bažas par nopietniem draudiem globālajai tirdzniecībai

Starptautiskās Kuģniecības kameras (*International Chamber of Shipping, ICS*) prezidents Esbens Poulsons Pasaules Tirdzniecības organizācijas samītā, kas 2018. gada septembrī notika Tokijā, starptautiskā kuģošanas biznesa vārdā pauda bažas, ka ASV ieviestās sankcijas pret Ķīnu un Irānu negatīvi ietekmēs pasaules ekonomiku, tai skaitā kuģošanas nozares turpmāko darbību. Līdz šim spēkā bija stingri noteiktas un saprotamas normas, bet tagad tirgū valda neziņa. ICS prezidents uzsvēra, ka lielā mērā ASV sankcijas skar Ķīnas un Dienvidkorejas ieguldījumus kuģniecības nozarē, tostarp arī kuģubūves projektos. Viņš arī pauda viedokli, ka vislabāk visus jautājumus risināt sarunu ceļā, kas var dot daudz lielāku labumu nekā konfrontācija.

Esbens Poulsons: "Tas attiecas arī uz Pasaules Tirdzniecības organizāciju. Mēs vēlamies uzsvērt, ka no vairāk nekā 100 sūdzībām, ko tirdzniecības jautājumu kontekstā ASV līdz šim iesniegusi PTO strīdu izšķiršanai, un tas ir vairāk nekā jebkura cita valsts, ASV prasības 90 procentos gadījumu ir apmierinātas. Kopš 2008. gada pieprasījums pēc jūras transporta pakalpojumiem ir pieaudzis par aptuveni 30 procentiem, un jūras kravu apjoms ik gadus pārsniedz 10 miljardus tonnu. Daudzās Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācijas (OECD) valstīs ar gausu ekonomiku tieši kuģošanas nozare lielā mērā kompensē tās vai citas nozares atpalcību. Taču tagad kuģošanas nozares ietekme uz ģeopolitiku un tirdzniecības politiku sastopas ar ierobežojumiem, un tas jau var nopietni kaitēt pasaules ilgtermiņa ekonomiskajai attīstībai."



►►► 13. lpp.

Krievijas klātbūtnes nostiprināšanai reģionā. Šā projekta kuģi varēs pavadīt kuģu karavānas arktiskajos apstākļos un lauzt līdz trīs metrus biezu ledu. Pateicoties konstrukcijas īpatnībām, ledlauzi būs iespējams izmantot ne vien Arktikas ūdeņos, bet arī polāro upju grīvā.

Jau 2007. gadā Krievijas zinātnieku ekspedīcija Ziemeļu Ledus okeāna dzelmē novietoja Krievijas karogu – varas simbolu, bet 2010. gadā, kad Krievijas prezidents Putins apmeklēja Arktiku, viņš kādam leduslācim piestiprināja raidītāju, nepārprotami apliecinot Krievijas varenību. Putins arī paziņoja, ka līdz 2025. gadam desmitkārt pieaugs kravas Ziemeļu jūras ceļā.

"Arktika vienmēr ir piederējusi Krievijai," ambiciozi paziņoja viens no Krievijas polārās ekspedīcijas pētniekiem Arturs Čilingarovs.

Reāli Arktikā notiek cīņa par katru kvadrātmetru. Līdz šim ekskluzīvo ekonomisko zonu ANO ir apstiprinājusi Norvēģijai un Islandei, bet problēmas joprojām rada Krievijas,

UZZIŅAI

Arktikas padomē ir apvienojušās astoņas valstis ar teritoriālajām pretenzijām reģionā: ASV, Kanāda, Dānija, Islande, Norvēģija, Zviedrija, Somija un Krievija, bet kopš 2013. gada kā novērotāja piedalās Ķīna.

Dānijas un Kanādas tiesību apstiprināšana, jo pārklājas šo valstu intereses. Dānijai piederošajai, bet autonomajai Grenlandei ir Ziemeļpolam tuvākā piekrastes līnija, un jau 2014. gadā Dānija pieprasīja sev 895 tūkstošu kvadrātmetru lielu teritoriju, bet Krievija nevēlas atzīt šīs mazās valsts intereses un tiesības.

Ķīna jau gadiem lobē savas intereses Arktikā, un tas ir saprotami, jo Ķīna ir pasaulē lielākā energoresursu patērētāja, tieši tāpat tai ir ambīcijas attiecībā uz Ziemeļu jūras ceļa izmantošanu.

Kamēr krievi turpina militārās aktivitātes Arktikā, NATO nav formulējusi skaidru un vienotu stratēģiju šajā reģionā, tāpēc NATO militārie eksperti uzskata, ka taktiska kļūda vai neplānots incidents var izraisīt katastrofālu militāro ekspansiju starp Maskavu un aliansi.

Arī ASV prezidents Donalds Tramps bijis pārstēdzoši kluss attiecībā uz Arktiku, un šis jautājums netika skarts arī Helsinku samītā 2018. gada 16. jūlijā.

ASV Klusā okeāna pavēlniecības (USPACOM) komandieris ASV flotes admirālis Harijs B. Hariss: "Īpaša uzmanība ir pievērsta Krievijas centieniem nodrošināt klātbūtni un ietekmi Tālajos Ziemeļos. Krievijai Arktikā ir vairāk militāro bāzu nekā visām citām valstīm kopā, un tas ir skaidrs apliecinājums Krievijas interesēm šajā reģionā."

Jūra tā pati, bet kartes gan citas

Šobrīd Baltijas jūra, raugoties no hidrogrāfijas viedokļa, ir viena no vislabāk kartētajām jūrām pasaulē, bet vēstures liecības rāda, ka pirmo reizi Baltijas jūra uz pasaules kartēm parādījās otrajā gadu simtā pēc Kristus, kad Ptolemajs to nosauca par Sarmatu jūru, taču izskatu ar noteiktām kontūrām Baltijas jūra iegūst stipri vēlāk, 16. gadsimtā, kad 1539. gadā iznāk zviedra Olava Magnusa vairākas jūras kartes Eiropas piekrastei. Atsevišķas Baltijas jūras kartes parādās vēl gadsimtu vēlāk, un viena no vecākajām ir Zviedrijas flotes komandiera Johana Manusana 1644. gadā izdotā karte zviedru valodā, kurai pievienotā locija bija derīga līdz pat 1721. gadam. Zviedru admirālis Rozenfelds 1694. gadā izdeva jaunas projekcijas karti.

Kad krievi iekaroja Baltijas jūras austrumu krastu, jūras kartogrāfijas un hidrogrāfijas darbi, protams, pārgāja viņu pārziņā, un iesākumā Krievijas flote izmantoja zviedru un holandiešu kartes, kas tolaik bija pašas labākās. Krievijā pirmie hidrogrāfijas darbinieki bija hidrogrāfs Šonbeks un kapteiņi Nagajevs un Vinkovs, kuri 1705. gadā sāka un līdz pat 1752. gadam veica mērījumus, kā arī iespēju robežās visu dokumentēja. Starp citu, Nagajeva 1752. gadā sastādītais karšu atlants un locu apraksti, kas tika izdoti atkārtotos izdevumos, noderēja vēl vairāk nekā 50 gadu, bet viens no sēkļiem iepretim Ovišiem nosaukts tā atklājēja vārdā par Vinkova sēkli un tagad iekļauts "Natura 2000" teritorijā. Nākamie karšu atlanti Spārfarjeva redakcijā iznāca jau 19. gadsimta sākumā, kad Krievija sāka iepazīt un strādāt ar precīzākiem leņķu mērīšanas instrumentiem un hronometriem.

No 1816. līdz 1819. gadam Tērbatas astronoms V. Strūve veica lielu astronomiski ģeodēzisku darbu gar Rīgas jūras līča austrumu piekrasti no Rīgas līdz Ainažiem un vēl tālāk Igaunijā, liekot pamatus sistemātiskai kartēšanai, kas kalpoja par pamatu 1826. gadā noteiktajai Tennera triangulācijai.

Deviņpadsmitais gadsimts kopumā bija bagāts ar Baltijas jūras, īpaši tās austrumu krasta izpēti, hidrogrāfiskajiem pētījumiem, tika organizētas hidrogrāfiskās ekspedīcijas, pētīta Kurzemes piekraste, notika krasta un jūras mērīšana no Ovišiem līdz Irbes upei, vēlāk arī mērījumus



Fragments no XVI gadsimta holandiešu Ziemeļjūras un Baltijas jūras navigācijas kartes.

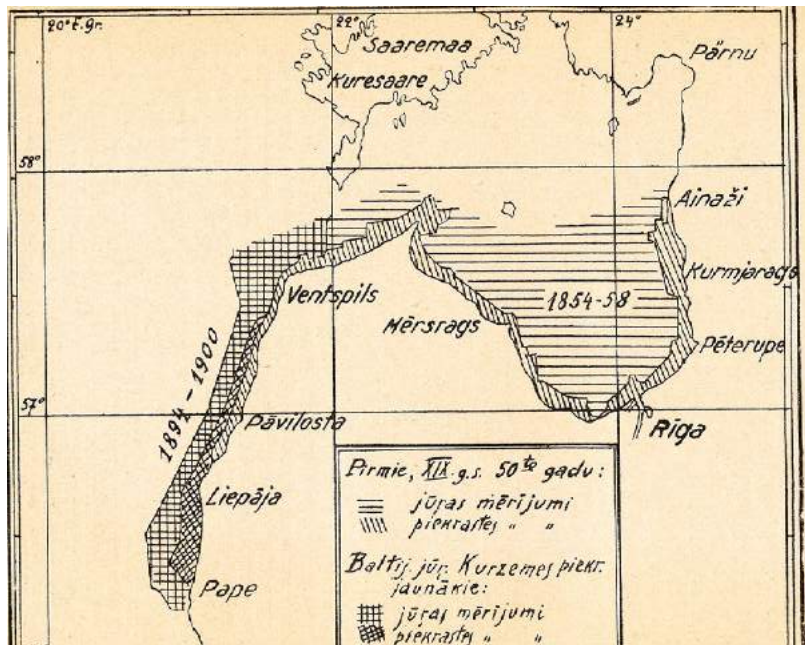
veica pie Kolkas raga un Ventspils, bet gadsimta vidū lielu uzmanību veltīja Rīgas jūras līča dienvidu daļai un teritorijām ap Rīgu. 19. gadsimta otrajā pusē gar jūras krastu sāk sliekties jaunas bākas un atjaunotas jau esošās. Liela vērība tika veltīta ieejai Rīgas jūras līcī, ko uzskatīja par diezgan riskantu pasākumu, tāpēc, lai uzlabotu situāciju, pieņēma lēmumu būvēt Miķelbāku. Par to, cik liela vieta bija ierādīta hidrogrāfijas jomai, liecina fakts, ka ar Galvenās hidrogrāfijas pārvaldes svētību sāka izdot žurnālu "Записки по гидрографии", ko arī jaundibinātās Latvijas valsts hidrogrāfijas speciālisti divdesmitā gadsimta divdesmitajos gados turēja zelta vērtē, jo šajā žurnālā bija atrodamas noderīgas publikācijas, kas labāk jāva izprast Baltijas jūras, Rīgas jūras līča un visu lielāko un mazāko Latvijas ostu hidrogrāfisko

situāciju, lai strādātu pie jaunu karšu izveides, kā arī veiktu pārējos hidrogrāfijas darbus.

Pirmais pasaules karš posta un grauž

Karojošās puses plosījās Baltijas jūrā – vācieši 1914. gada 2. augustā un 17. novembrī apšaudīja Liepāju, 23. augustā – Akmeņraga bāku, bet 1915. gada 30. aprīlī – Kolkas raga bāku, kas gan palika neskarta, savukārt Krievijas jūras spēki 1914. gada oktobrī Rīgas līcī izlika mīnas, bet daudzus kobotāžniekus pēc Krievijas valdības rīkojuma piekrāva ar akmeņiem un nogremdēja Rīgas, Ventspils un citās ostās un vairākos jūras šaurumos Rīgas līcī, lai tie kalpotu kā blokuģi pret Vācijas kara flotes vienībām.

▶▶▶ 16. lpp.



►►► 15. lpp.

Hidrogrāfisko darbu shematiskais pārskats.

Pirmā pasaules kara un Bermonta uzbrukuma laikā gandrīz visas ierīces, kas kalpoja kuģošanas drošībai, piemēram, bākas un miglas taures, Latvijas piekrastē bija iznīcinātas, Akmeņraga, Užavas un Daugavgrīvas bākas bija pilnībā sagrautas, nebijātas palikušas tikai Papes, Ovišu un Kolkasraga bākas, tomēr apgaismošanas aparāti arī tām bija noņemti un aizvesti. Jaundibinātā Latvijas valsts, pārņemot bāku saimniecību, atklāja, ka bākas bija apgaismotas ar vācu okupācijas varas uzstādītām kuģu vai lokomotīvu laternām, ko par kaut cik pieņemamu apgaismojumu nevarēja uzskatīt. Patiesībā kaut skopi, bet apgaismots bija tikai jūras krasts no Ovišiem līdz Papei, turpretī Rīgas jūras līcī valdīja pilnīga tumsa. Jaunajai valstij klāt pie visiem citiem jūrniecības jautājumiem vajadzēja ķerties arī pie šīs saimniecības sakārtošanas, jo no 56 pirmskara navigācijas ugunīm bija palikušas tikai trīs bākas un daži ostu ugunu statpi.

Ar laiku sagrauto bāku vietā uzbūvēja jaunas un aprīkoja ar tolaik modernajiem acetilēna gāzes aparātiem: Daugavgrīvas bāku 1921. gadā, Akmeņraga bāku 1922. gadā, Užavas bāku 1925. gadā un Miķeļbāku 1926. gadā. Tikpat modernus aparātus uzstādīja arī vairākām ostu ugunīm, bet Vidzemes piekrastē, kur pirms Pirmā

pasaules kara nebija nevienas citas uguns kā vien Ainažu bāka, uzcēla bāciņas Ķurmragā 1923. gadā un Salacgrīvā 1925. gadā. Tā nu Latvijas jūras krasts bija apgaismotāks nekā jebkad agrāk. Uzsāktais darbs turpinājās, sēkļos tika izliktas petrolejas vadugunis un uguns bojas, kuras aprīkotas ar automātiskiem kaucējiem, bet Bernātos, piemēram, bija boja ar zvanu, kas deva signālus, lai kuģi varētu orientēties miglas laikā. Darbs ritēja plānveidīgi, gadu no gada tam budžetā tika paredzēti līdzekļi, kas ļāva Kolkasragā uzlikt miglas sirēnu un 1925. gadā ierīkot arī radiotelegrāfa un tālruna staciju, Ventspilī uz dienvidu mola uzlikt elektrisko miglas signālu – naufonu; miglas sirēnu uzlika arī uz Ovišu ugunskuģa. Katru gadu tika veikti jūras dziļuma pētījumi un mērīti kuģošanai bīstamie sēkļi, apkalpotas bākas, izliktas bojas un stoderes, un šo darbu veica hidrogrāfijas kuģis "Hidrogrāfs". Protams, pamatojoties uz veiktajiem pētījumiem un mērījumiem, tika izdotas jaunas jūras kartes.

Bez visiem jau pieminētajiem kuģošanas drošības uzlabošanas darbiem vajadzēja vēl arī likvidēt kara laika mīnu laukus, kas nopietni apdraudēja kuģus. Jūrniecības departamenta Hidrogrāfiskā daļa organizēja mīnu trālēšanu. Lai gan tika paziņots, ka

šie darbi pabeigti 1922. gadā, tomēr pēc tam cīņa ar mīnām arvien vēl turpinājās: līdz 1923. gadam neitralizēja 127 izskalotas mīnas, 1924. gadā – 15, 1925. gadā – 36, 1926. gadā – 15, 1927. gadā – 8, un tā arī turpmāk ik gadu mīnas joprojām pārsteidza.

1938. gadā Latvijas piekrastē, ostās un iekšējos ūdeņos bija uzstādītas un darbojās 129 navigācijas ugunis.

Plāniņš, kas netika īstenots

Ovišu sēkļa ziemeļu galā, ap kuru ved kuģu ceļš no Baltijas jūras uz Rīgas līci, kuģošanas drošības uzlabošanai 1928. gada 25. oktobrī tika novietots ugunskuģis, tomēr speciālisti to par īsti labu risinājumu neuzskatīja, it īpaši tāpēc, ka ziemas laikā pašu kuģi apdraudēja ledus, un tas bija jānoņem. Domājot par iespējamajiem variantiem, dzima doma par bākas celtniecību uz Ovišu sēkļa ziemeļu gala, kur ūdens dziļums ir ap sešiem metriem, bet grunts līdzena un sastāv no uzskalotas smilts septiņu metru biezumā, zem kuras ir četrus metrus bieza tīra pelēkā māla kārtā. "Kuģniecības gadagrāmatā 1929" rakstīts: "Lai iegūtu vairāk materiāla un oriģinālākas domas par bākas būves veidu, bija sarīkota uz 20. septembri 1928. gadu sacensība būves projektam. Sacensību izsludināja ne tikai mūsu laikrakstos, bet arī dažos visvairāk izplatītajos ārzemju tehniskos žurnālos. Bija paredzētas trīs godalgas: 800, 600 un 400 latu apmērā.

Uz sacensību bija ienākuši 10 projekti: pieci no Latvijas, divi no Vācijas, divi no Dānijas un viens no Čekoslovākijas.

Interesantu atrisinājumu iesniedzis viens no Dānijas autoriem. Projekts paredz dzelzs gremdkasti, kas ir riņķveidīga un ar asu apakšējo malu. Nogremdējot šo riņķi ar dubultsienām, piepildot to ar betonu, vidus paliek atklāts un ir viegli pieejams ūdens un smilts izpumpēšanai, caur ko riņķis nolaižas līdz māla slānim.

Lai šo projektu ieviestu dzīvē, vajadzīgs vismazāk laika un arī vismazāk līdzekļu, un šim autoram piešķirta pirmā un otrā godalga."

Patiesībā ar to arī ideja par bākas celtniecību beidzās, jo vispirms jau

nākamo gadu budžets neparedzēja finansējumu šādam projektam, vēlāk arī pats projekts vairs nelikās pietiekami drošs, bet vēl pēc gadiem par to visi jau bija piemirsuši.

Hidrogrāfija iet savu ceļu

1940. gadā uz gariem piecdesmit gadiem arī Latvijas hidrogrāfijas lietas nonāca vispirms PSRS Aizsardzības ministrijas Galvenās hidrogrāfijas pārvaldes Rīgas rajona hidrogrāfijas dienesta pārziņā, bet pēc 1960. gada pārgāja Baltijas jūras kara flotes hidrogrāfijas dienesta rīcībā, un praktiski viss ar hidrogrāfijas lietām saistītais kļuva slepens.

Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas ne tikai pašām Baltijas valstīm aktuāls bija jautājums, kā nodrošināt kuģošanas drošību savā atbildības zonā, par to noraizējušās 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 bijušās PSRS Hidrogrāfijas dienesta 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.

1994. gadā bāku nodevas veidoja aptuveni 1 milj. latu, bet, lai varētu sakārtot un uzturēt Latvijas bākas, bija nepieciešami vismaz 3,5 milj. latu. Tolaik 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, tāpēc Burvim īsti nepatika ne Zviedrijas modeļa iedzīvināšana LJA veidošanā, ne valdības politika. Viņaprāt, tas bija politikas trūkums, tāpēc I. Burvis pretojās šādai shēmai un uzskatīja, ka Hidrogrāfijas dienests piedzīvo

tādus kā sociālisma pārdales laikus. Tam vajadzētu būt patstāvīgam dienestam, kas līdzīgi kā Vācijā vai Francijā atrodas ministrijas pakļautībā, tomēr strādā autonomi.

1992. gada 28. oktobrī LR Jūras lietu ministrija izdeva pavēli Nr. 170 "Par Latvijas Republikas Hidrogrāfijas dienesta izveidošanu", kura uzdevums ir nodrošināt drošu kuģošanu Latvijas Republikas atbildības zonas ūdeņos.

1993. gadā Latvijas Hidrogrāfijas dienests no Krievijas Federācijas Jūras robežsardzes 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.

1994. gada 15. jūlijā ar Satiksmes ministrijas pavēli Nr. 156 Hidrogrāfijas dienests tika iekļauts Latvijas Jūras administrācijas sastāvā kā tās struktūrvienība.

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.

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. Izstrādāts īpašs tehnisks projekts, kas ļauj bākas kontrolēt no attāluma ar telefona vai rāciņas 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. Šķaļi tika teikts, ka Dānija to dara vienīgi tāpēc, ka atbalsta Latvijas neatkarību, izprot sarežģīto finansiālo situāciju un vienlaikus arī domā par kuģošanas drošības jautājumiem, kas vienlīdz svarīgi visām Baltijas jūras reģiona valstīm, jo problēmas, kas rodas vienas valsts atbildības zonā, var radīt problēmas arī citām valstīm un reģionam kopumā.

Jūras administrācijas valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš, kurš kopš 2010. gada vada administrāciju, bet pirms tam desmit gadus vadīja JA Hidrogrāfijas dienestu (LHD) un iestūrēja to starptautiskos ūdeņos, droši apgalvo, ka hidrogrāfijas ziņā Latvija ir līdere ne tikai starp Baltijas valstīm, bet daudz plašākā mērogā. Kopš brīža, kad solīda vecuma pasaules hidrogrāfijas grandu uz nepieklājīgi jauno Latvijas Hidrogrāfijas dienesta vadītāju skatījās ar neuzticību – kas tas tāds te atnācis? – ir pagājis krietns laiks un Jānis Krastiņš ir iemantojis starptautisku atzinību.

"Tas nenoliedzami ir komandas darbs. Jau tad, kad vadīju Hidrogrāfijas dienestu, no administrācijas vadības puses bija atbalsts šo jautājumu risināšanā. Nenoliegšu, ka redzējums par hidrogrāfijas nozares attīstību man ir bijis, un zināmā mērā tās, protams, var saukt arī par ambīcijām. Ir jāiet uz priekšu un jādara, jo neviens cits to mūsu vietā nedarīs. Kādreiz brauca zviedri ar savām palīdzības programmām, kas savulaik palīdzēja, bet ir jāspēj pašauties uz saviem spēkiem, neko negaidot no malas.

Pēdējos gados gan par savu naudu, gan Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas līdzekļiem esam mācījuši savus hidrogrāfus un kartogrāfus," intervijā teica Jānis Krastiņš.

Jau deviņdesmitajos gados Latvija visus savus ūdeņus bija noklājuši ar elektroniskajām kartēm, bet daudzas valstis tikai tagad tuvojas šādam līmenim. Papīra kartes jau gadus desmit JA Hidrogrāfijas dienests nedrūk tipogrāfijā, bet dara to pēc pieprasījuma uz vietas. Tas, protams, ir līcis pārskatīt gan ražošanas, gan informācijas uzturēšanas procesu. Latvijā vienmēr salīdzina ar Igauniju, bet šajā ziņā Latvija Igauniju jau ir krietni apsteigusi. ■

Beidzas FAMOS projekta otrais posms

2018. gada 31. decembrī noslēdzas projekta FAMOS otrais posms "Odins", kas tika sākts 2017. gadā. Projekta pirmais posms "Freja" ilga no 2014. līdz 2016. gadam. FAMOS ir ES līdzfinansēts projekts hidrogrāfisko mērījumu intensificēšanai Baltijas jūrā saskaņā ar HELCOM plānu. Projekta mērķis – uzlabot kuģošanas drošību, projektā piedalās septiņas Baltijas jūras reģiona valstis.

Vairāki projekta partneri gan vēl nav izpildījuši paredzēto hidrogrāfisko mērījumu apjomu, tādēļ,



iespējams, vairākas valstis lūgs projektu pagarināt. Latvija ir izpildījusi FAMOS plānu – trijos gados

projekta posma "Freja" laikā uzņēmā 1830 kvadrātkilometru lieldzīvības, bet divos gados posma "Odins" laikā – 1500 kvadrātkilometru. Iegūtie dati izmantoti jūras karšu sagatavošanai.

Izmantojot ES līdzfinansējumu, Latvijas Jūras administrācija iegādājās kuteri "Sonārs", jaunu aprīkojumu hidrogrāfisko mērījumu veikšanai, kā arī programmatūru datu apstrādei. Arī JA kartogrāfi strādā ar jaunu, mūsdienīgu karšu sagatavošanas programmatūru. ■

Hidrogrāfijas nākotne – stingrākas prasības, augstāka precizitāte

14. un 15. novembrī Latvijas Jūras administrācijā notika Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) Baltijas Jūras hidrogrāfijas komisijas (BSHC) monitoringa darba grupas sanāksme.

BSHC ir viena no IHO reģionālajām komisijām, pavisam tādas ir piecpadsmit – Ziemeļjūras, Vidusjūras un Melnās jūras, Arktikas, ASV un Kanādas, Austrumāzijas, Atlantijas okeāna austrumu daļas, Klusā okeāna dienvidrietumu daļas, Dienvidāfrikas un salu un citas reģionālās komisijas. Tādējādi IHO tiek pārstāvētas dažādu pasaules reģionu intereses un, veidojot IHO politiku, izvērtēti, apkopoti un ievēroti dažādu reģionu hidrogrāfijas speciālistu viedokļi.

BSHC sanāksmē viena no galvenajām aktualitātēm bija darbs pie IHO standarta S44 jaunā, 6. izdevuma projekta. Pašlaik pasaule hidrogrāfi strādā saskaņā ar S44 5. izdevumu, kas tika apstiprināts 2008. gadā. Taču pēdējo 10 gadu laikā situācija hidrogrāfijas nozarē ir ievērojami mainījusies. Hidrogrāfisko mērījumu veikšanai tiek izmantotas jaunas tehnoloģijas, sākot ar daudzstaru eholotēm un beidzot ar robotiem. Jauna metode ir dziļumu noteikšana, veicot filmēšanu un mērījumus no gaisa.

Pēdējos gados mainījās arī kuģošanas prasības. Piemēram, lai samazinātu kaitīgo izmešu daudzumu



gaisā un to ietekmi uz vidi, tiek mēģināts samazināt reisu skaitu, maksimāli piekraudot kuģus. Līdz ar to nepieciešams pārmērīt jau ierastos kuģu ceļus, lai izvērtētu, vai tie ir pilnībā droši arī tad, ja samazinās kuģu zemķīļa attālums līdz grūntij. Tiek izmantoti automatiskās identifikācijas sistēmas (AIS) dati, lai noteiktu dažādu maršrutu noslogojumu pa pirmās un otrās kategorijas kuģu ceļiem.

Izstrādājot jauno S44 izdevumu, tiek precizēti starptautiskie nosacījumi hidrogrāfisko mērījumu vertikālajai un horizontālajai pozicionēšanai, lai paaugstinātu mērījumu precizitāti.

Paredzēts ieviest stingrākus nosacījumus arī topogrāfiskajiem mērījumiem un krasta līnijas noteikšanai, tāpat jebkādu grunts izmaiņu fiksēšanai,

lai nodrošinātu maksimālu precizitāti, sagatavojot navigācijas kartes. Ņemot vērā jaunāko tehnoloģiju ieviešanu un stingrāku prasību noteikšanu hidrogrāfiskajiem mērījumiem, paredzēts noteikt augstākas kvalifikācijas prasības pašiem hidrogrāfiem, kuri veic mērījumus. Plānots, ka turpmāk hidrogrāfiem būs nepieciešams vismaz B kategorijas starptautiskais sertifikāts.

Gatavojot jaunus nosacījumus, tiek noteiktas arī papildu prasības navigācijas līdzekļiem un to izmantošanai, lai garantētu drošu kuģošanu, jo īpaši seklākās vietās, tai skaitā ostās un kuģu ceļos.

BSHC darba grupā, kurā strādā speciālisti no Latvijas, Igaunijas, Polijas, Vācijas, Somijas, Zviedrijas un Dānijas, projekta izstrāde un koriģēšana tiek veikta, ņemot vērā tieši Baltijas jūras specifiku, tai skaitā jūras seklumu, līčus, šēras, mīksto grūnti un citus aspektus. BSHC izstrādātie ieteikumi, tāpat kā pārējo reģionālo komisiju ieteikumi, tiks apkopoti un iestrādāti jaunajā S44 standarta izdevumā, saskaņā ar kuru pasaules hidrogrāfi strādās turpmākos gados. ■

Starptautiskais regulējums nosaka pienākumus un uzliek atbildību

Kapteini Arvīdam Bukam 2018. gads ir bijis ļoti nozīmīgs. 3. maijā, dienu pirms Latvijas Republikas Neatkarības deklarācijas pasludināšanas dienas, viņš par savu darbu un Cilvēka mūžu no Valsts prezidenta Raimonda Vējoņa rokām saņēma augstāko valsts apbalvojumu – Triju Zvaigžņu ordeni. Oficiālajā ziņojumā teikts: “Latvijas Valsts prezidents Raimonds Vējonis un Ordeņu kapituls 2018. gada 27. martā nolēma par sevišķiem nopelniem Latvijas valsts labā piešķirt Triju Zvaigžņu ordeņa V šķiru un iecelt par ordeņa kavalieri ilggadējo jūrnieceības darbinieku, Ventpils brīvostas pārvaldes ostas kapteini, tālbraucēju kapteini ARVĪDU JURI BUKU.”

Jau 2010. gadā Latvijas Jūrnieceības savienības biedru kopsapulcē Ventpils brīvostas kapteinis Arvīds Buks saņēma LJS apbalvojumu “Par mūža ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā” un arī Satiksmes ministrijas Pateicības rakstu, bet 2014. gadā Ventpils pilsētas dome bija novērtējusi Arvīda Buka ieguldījumu pilsētas un ostas attīstībā, pasniedzot viņam balvu par godu Ventpils 724. dzimšanas dienai.

Kapteinis Buks arī tagad, savos astoņdesmit divos gados, joprojām ir Ventpils ostas kapteinis un atbild par kuģošanas drošību ostā. “Kaptein dienestam ir savas rūpes,” saka ostas kapteinis. “Lai dziļumi vienmēr būtu uzturēti un kuģi droši varētu ienākt un iziet no ostas. Mūsu dzīvi nedaudz sarežģī vētras, īpaši dienvidrietumu vēji, kas jūras vārtos sadzen smiltis. Rudens pūtieni bija sanesuši vairāk nekā sešsimt tūkstošus kubikmetru smilšu, kas tika iztīrītas, lai atjaunotu piecpadsmit metru dziļumu, kas smilšu dēļ bija samazinājies par metru.”

Bez dziļumiem kaptein dienests uztur kārtībā bojas, ko reizēm lielā vējā norauj un aiznes, kā arī atbild par loču dienestu, kur četrās maiņās strādā 16 loči. Ostas kapteinis seko, lai ločiem būtu ne tikai atbilstošs profesionālais līmenis, bet arī visi būtu izgājuši medicīnisko apskati. “Arī jaunie speciālisti ļoti interesējas par iespēju strādāt kaptein dienestā par ločiem. Jāteic – diemžēl, jo esmu pārliecināts, ka jūrniecekam īstā vieta ir jūrā. Cilvēki ir beiguši Latvijas



Jūras akadēmiju, ieguvuši labas zināšanas un kuģu vadītāju diplomus, bet jūrā iet nevēlas. Protams, var būt dažādi apstākļi, kas liek jaunaļiem speciālistiem meklēt darbu krastā, bet loģiski būtu, ja viņi gadus desmit nostrādātu jūrā. Uzskatu, ka katram kuģa vadītājam vajadzētu tiekties sasniegt augstāko punktu – kapteiņa pakāpi, bet mehāniķiem vecākā mehāniķa pakāpi.

Piemēram, mūsu Gunārs Trukšāns, kurš tagad strādā Ventpils ostas kaptein dienestā par kuģu kustības

dienesta vadītāju, četrpadsmit gadus ir nobraucis par kapteini dažādās ASV kuģošanas kompānijās. Uzskatu, ka viņš ir labs piemērs tam, kā jūrniecekam vajadzētu veidot savu karjeru – vispirms darbs jūrā un tad jau ar savām zināšanām un pieredzi var būt noderīgs krasta dienestos.”

Kapteinis Buks, pārdomājot savu dzīvi, darbu un karjeru, neko tur nevēlētos mainīt, nevienu dienu, jo jūra ir bijusi viņa dzīves papildījums. “Tagad ar gandarījumu varu teikt, ka Triju Zvaigžņu ordenis ir mana mūža augstākais novērtējums, ko esmu nopelnījis ar savu darbu. Visu savu mūžu esmu atdevis jūrai, un arī tos gandrīz jau divdesmit septiņus gadus, ko strādāju šeit, par Ventpils ostas kapteini, var pieskaitīt kā jūrai atdotus.

Sēžu šeit, savā ostas kapteiņa krēslā, un katru dienu pa logu skatos uz jūru, mūsu ostas jūras vārtiem, uz ostā ienākošiem un projām ejošiem kuģiem. Sekoju, kā mūsu loči dodas veikt savu darbu, kā velkoņi te strādā uz zemes smēlēs dara savu darbu – tīra kuģu ceļus. Tas ir ļoti izveidots un ļoti nostādīts mehānisms, kur katrs zina savu vietu. 1992. gadā, kad sāku strādāt šajā amatā, gandrīz nekā nebija, ostas tehniskajā flotē strādāja mazie velkoņi. Mantojumā saņēmu nodzītas kaptein dienesta telpas, bet mana darba istaba bija piekrauta pilna ar arhīva mapēm, kā toreiz teica, ar aktu vākiem. No šodienas redzes punkta skatoties, tie kuģi, kuri tolaik nāca ostā, nebija

►►► 20. lpp.

►►► 19. lpp.

nekādi lielie, kādus divsimt metrus gari, tāpēc arī ostas dziļumi bija tam laikam pieņemami. Tagad nāk divsimt astoņdesmit metru gari, un tas jau ir kārtīgs lainers, tāpēc ir atbilstoši ostas dziļumi un jaudīgāka kļuvusi arī tehniskā flote. Tomēr jāatzīst arī tas, ka tolaik kā ostas kapteinis saņēmu strādājošu ostu un šajā ziņā no pamatiem neko nevajadzēja būvēt. Ziedu laikos kravu apgrozījums Ventspils ostā sasniedza trīsdesmit astoņus miljonus tonnu.”

Līdz 2000. gadam ostu kapteindienesti bija padoti Latvijas Jūras administrācijai, un jau tolaik tika sākta ostu tehnoloģiskā modernizācija. Kapteinis Buks saka, ka reizēm joprojām kāds jautā, kādā pakļautībā vispareizāk būtu atrasties ostu kapteindienestiem. “Mans viedoklis ir nemainīgs: kapteindienestam ir pilnīgi vienlīga, kā pakļautībā būt, jo mūsu uzdevums ir nodrošināt kuģošanas drošību ostā, un pakļautība te neko nemaina,” ir pārliecināts ostas kapteinis. “Visi starptautiskie regulējumi nosauc mūsu pienākumus un uzliek atbildību, bet reizēm gan šķiet, ka atbildības tomēr ir par daudz un to vajadzētu vairāk dalīt ar robežsargiem un policiju.”

Pa šiem gadiem gan ostā, gan arī pilsētā viss ir ļoti būtiski mainījies. Osta izaugusi, modernizēta un padziļināta, bet pati Ventspils no bēda uz pulvera mucas kļuvusi par ventspilnieku iemīļotu un tūristu iecienītu pilsētu. Tieši tāpat kā pilsētu, tūristi savos ceļojumos labprāt iekļauj arī bāku apskati, un trīs no Latvijas bākām – Ovišu, Akmeņraga un Užavas, kas atrodas Ventspils ostas pārraudzībā, atšķirībā no pārējām ir atvērtas tūristiem, un, kā stāsta ostas kapteinis, Ventspils osta ļoti apzinīgi uztur kārtībā arī savu bāku saimniecību. “Kādreiz kuģi bez bākam nevarēja iztikt, tagad tie ir aprīkoti ar modernām tehnoloģijām, tāpēc bākas visā pasaulē, no vienas puses, zaudē savu navigācijas nozīmi, bet, no otras, iegūst kā industriālā mantojuma objektu, par kuriem cilvēkiem ir arvien lielāka interese,” saka Arvīds Buks. “Ventspils brīvdostas pārvalde 2017. gadā iesaistījās Latvijas un Igaunijas kopprojektā “Industriālā mantojuma atdzīvināšana tūrisma attīstībai”, ko finansē no Eiropas



Reģionālās attīstības fonda un pārrobežu sadarbības programmas “Interreg”. Projektā ir iekļauti 26 objekti, un Ovišu bāka kā viens no šiem objektiem saņēma finansējumu interaktīvās ekspozīcijas atjaunošanai.”

Mēs strādājam precīzi

Kuģošanas atbalsta dienesta pārziņā ir ostas akvatorijas un kuģu ceļu atbilstība projektētajiem dziļumiem, to attīstība, kā arī navigācijas līdzekļu darbība ostā, jūrā un piekrastē. Tā īsumā varētu raksturot to darbības jomu, par kuru ir atbildīgs Ventspils ostas Kapteiņa dienestam pakļautais Kuģošanas atbalsta dienests un tā vadītājs Normunds Komijanovs. “Kuģošanas drošība ietver sevī arī drošu navigāciju, drošus navigācijas līdzekļus – bojas, vadlīniju zīmes,

molus un molu ugunis, stoderes, kā arī bākas, kas joprojām tomēr nav zaudējušas savu nozīmi,” stāsta dienesta vadītājs. “Otrs manas atbildības virziens, ja tā varētu teikt, ir navigācijai nepieciešamo dziļumu uzturēšana ostā, tādat padziļināšanas darbi un to kontrole, hidrogrāfiskie dziļumu mērīšanas darbi, un šajā ziņā mums ir visciešākā sadarbība ar Latvijas Jūras administrāciju, jo tā ir mūsu kontrolējošā institūcija, kas uzrauga visu navigācijas līdzekļu atbilstību prasībām. Mēs iesniedzam Jūras administrācijai visus ostas dziļumu mērījumus, un viņi jau tos pārbauda, salīdzina un ieliek elektroniskajā kartē. Šodien, protams, elektroniskās kartes ir vitāli svarīgas mūsu darbam, jo kartes parāda visus ostas kuģu ceļus, pietāstnes, hidrogrāfiskās būves, visu ostas saimniecību.”

Normunds Komijanovs pilnībā piekrit Jūras administrācijas valdes priekšsēdētāja un diplomēta hidrogrāfijas speciālista viedoklim, ka Baltijas jūra ir vislabāk kartētā jūra, par ko ļoti lieliski var pārliecināties, piemēram, ielūkojoties interneta resursā “Marine Traffic”, lai novērtētu situāciju Baltijas jūras ostās un salīdzinātu to ar stāvokli Vidusjūras ostās.

Normunds Komijanovs: “Ostas kapteinis ir mans priekšnieks, un viņš ir arī tas, kurš izstrādā darbības stratēģiju un nosaka, kuras pietāstnes pirmās rakt, kurus kuģu ceļus un kādā secībā tīrīt, kāda ir darbu prioritāte, un es savam priekšniekam ziņoju par paveikto.”

Dziļumu mērīšanai ostā tiek izmantots kuteris “Skauts”, kas aprīkots ar daudzstaru eholoti, un hidrogrāfiskie mērījumi tiek veikti ne tikai kādā konkrētā kuģu ceļā, bet daudz plašākā teritorijā. “Skatāties un, ja dziļums vairs nav pietiekams, dodam uzdevumu zemes smēlējām, bet, kad tas savu darbu ir paveicis,



izdarām atkārtotus mērījumus, lai pārlicinātos, ka sasniegts nepieciešamais dziļums,” par savu darbu stāsta dienesta vadītājs.

Ostas kapteinis Arvīds Buks piebilst, ka divas reizes, kopš viņš strādā par ostas kapteini, kuģa kapteinis ir uzdevis bocmanim pārmērīt dziļumu ostā, un bocmaņa mērījumi rādījuši mazākus dziļumus, nekā uzrādīts ostas mērījumos, par ko kapteinis, protams, cēlis traci. Ostas kapteinis tūlīt lūdzis Normunda Komijanova vadītājam dienestam noskaidrot patieso situāciju. “Normunds ar saviem vīriem un tehniku tūlīt bija klāt, lai veiktu kontrolmērījumus un noskaidrotu pārpratumu,” atceras kapteinis Buks. “Kad dziļumi bija pārmērīti ar kalibrētu mērierīci, izrādījās, ka bocmaņa mērījumi nav bijuši pareizi. Kapteiņa kungs, jūsu bocmanis ir kļūdījies, dziļumi atbilst. Un tā bija abas reizes.”

“Mēs strādājam precīzi,” uzsver Normunds Komijanovs. “Un te nekādi brīnumi pēkšņi nevar parādīties, pieci desmit centimetri ir maksimālā atkāpe. Kanālā un kuģu ceļos nav arī nekādu svešķermeņu, tas vienkārši nav iespējams. Cita lieta, protams, ja tiek būvēta vai rekonstruēta kāda piestātne, kur gan ir nācies izcelt kara laika atstātas lietas. Mūsu atbildības zona ir visa ostas akvatorija līdz pieņemšanas bojai. Patiesību sakot, mūsu atbildība sniedzas vēl tālāk, līdz divdesmit jūras jūdžu attālumam Bezmijannija sēklim un pat līdz Īrbes jūras šaurumam, kur arī ir divi sēkļi, bet tur gan mēs hidrogrāfiskos mērījumus vairs neveicam, jo to dara Latvijas Jūras administrācija.”

Lai gan Kuģošanas atbalsta dienesta tehniskais aprikojums atbilst visiem standartiem un prasībām, dienesta vadītājs saka, ka vienmēr var vēlēties to uzlabot. “Tagad bojas caur satelītu nosaka savu atrašanās vietu, pašas bojas zina, kur tās atrodas un, ja novirzās no noteiktās vietas, par radušos situāciju ar radioviļņiem ziņu nosūta krasta stacijām, bet, ja uzliktu jauno aprikojumu, kas, protams, ir ļoti dārgs pasākums, tad boja caur satelītu varētu atsūtīt savas atrašanās vietas koordinātas, taču tas jau ir nākotnes projekts,” saka Normunds Komijanovs. ■

Anita Freiberga

Jebkuri uzdevumi ir izpildāmi

Viena no Latvijas un Baltijas kompānijām, kas specializējas hidrotehnisko un civilo būvju celtniecības jomā, ir AS BMGS, kas savā 66 gadus ilgajā pastāvēšanas vēsturē ir saistīta arī ar Ventspils brīvostu, kur darbojas BMGS ražošanas cehs. Kompānija ir būvējusi un rekonstruējusi galvenās hidrotehniskās būves un arī tagad īsteno projektus Ventspils ostā.

Šobrīd BMGS pārbūvē krasta stiprinājumu zemes gabalā “Dienvidu mols 5” un veic kravas laukuma projektēšanu Kustes dambī 2. Pie Dienvidu mola darbi notiek vēsturiskā vietā – tur, kur kādreiz bija jūra un tajā atradās iepriekšējā mola galva, aptuveni divu kilometru attālumā no pašreizējā mola. Tagad par to atgādina tikai veco koka pāju paliekas, kas vīd ārā no ūdens. Šiem pāļiem ir vairāk nekā simt gadu. Par to, ka mols ticis ekspluatēts vēlākā laikā, liecina milzīgi betona masīvi, kas ar laiku iebrukuši ūdenī, bet tagad tiek izcelti no Ventas. Vairākus tādus masīvus nesen izcēla no piecu metru dziļuma. Darbus veica peldošais celtnis “Astrahaņa” un ūdenslīdēji.

Notiek sagatavošanās darbi, lai iegremdētu fasādes ierīvi, kas pasargās krastu no izskalošanās un sabrukuma. Metāla ierīvis jau ir piegādāts no Luksemburgas. Taču pirms tā iedzišanas gruntī vajadzēja demontēt vēsturiskā mola veco galvu un attīrīt akvatoriju no vecajiem masīviem. Lai veiktu šos darbus, piesaistīts ekskavators, peldošais



Krasta stiprinājuma izbūvē iesaistīts liels skaits BMGS tehnikas. Pie peldošā celtna “Astrahaņa” pievieno greiferu, ar kuru tīra Ventas gultni.

celtnis un greifers. “Lielākie riski saistīti ar neprognozējamo Ventas gultni, kas sagādā vislielākos pārsteigumus,” atzīst projekta vadītājs Andrejs Harčenkovs. “Krasta stiprinājuma labās puses sienas uzstādīs četru metru attālumā no vecajiem pāļiem, bet laukumu starp veco un jauno norobežojumu aizbērs ar grunti.”

Tā kā Ventspilī ir ražošanas bāze, AS BMGS nodrošina visu nepieciešamo betona un dzelzsbetona izstrādājumu apjomu, veicot hidrotehniskos darbus ostā. Pavisam nesen BMGS ražošanas bāzē tika veidoti piecu un trīspadsmit tonnu betona tetrapodi, 45 tonnu masīvi, ar kuriem nostiprināts Dienvidu mols tā rekonstrukcijas laikā. Visa pasūtījuma izpildei saražoti aptuveni 12 000 kubikmetru betona. Pavisam izgatavoti vairāk nekā pusotra tūkstoša betona izstrādājumu mola stiprināšanai. ■

UZZIŅAI

Jaunā krasta stiprinājuma garums būs 228 metri – no 38. piestātnes līdz ieejai Zvejas ostā. Objektā strādā BMGS tehnika un seši līdz astoņi darbinieki. Kad sāks iegremdēt sienas stiprinājumu un enkuri, objektā būs nodarbināti 25 cilvēki no BMGS pastāvīgajām celtniecības brigādēm, kas bāzējas Ventspilī, un viņi strādās 24 stundas diennaktī.

Pazaudētā pasaule

Stāsti par zemūdens noslēpumiem

1913.–1914. gadā notika pirmie zemūdens vēsturiskie pētījumi Latvijā. Pēc vietējā mežsarga nostāstiem, Krievijas armijas atvaļinātais virsnieks I. Gartongs, kam piederēja Ziemupes muiža, bija uzzinājis, ka Baltijas jūrā pie Ziemupes netālu no krasta zem ūdens atrodas liелgabali. I. Gartongs uzsāka meklējumus un ieraudzīja jūrā 3 m dziļumā apmēram 110 m no krasta 15–20 liелgabalus. Bet tālāk, 400 m attālumā, bija redzams masīvs burinieka dibens un kuģa enkurs. Ievācot informāciju, bijušais virsnieks noskaidroja, ka tās, iespējams, ir atliekas no I. Goļeņiščeva – Kutuzova eskadras karakuģa „Maskava”, kas nogrima 1758. gadā. Šajā katastrofā gāja bojā 98 jūrniki, kuras apbedīja piekrastes kapos. Ar Liepājas glābšanas biedrības palīdzību turpinot pētījumus, I. Gartongam 1913. gadā izdevās izcelt no jūras liелgabala stobru ar uzrakstu „Voronež”. Viņš uzzināja, ka līdz 1900. gadam arī vietējie zvejnieki tajā pašā vietā izcēluši vienu bronzas un dažus čuguna liелgabalus. Neatlaidīgais virsnieks 1914. gada jūnijā atsāka zemūdens izpēti darbus. Pirmajā mēģinājumā ar tvaikoņa „Libava” palīdzību tika pacelti trīs lieli un divi mazi čuguna liелgabali, bet pēc desmit dienām no jūras izcēla vēl vienu lielu un vienu mazu liелgabalu. Drīz sākās 1. pasaules karš, tā laikā vērtīgos arheoloģiskos atradumus pazaudēja, bet par līniju kuģa „Maskava” vraku aizmirsa.

Jau padomju laika norietā, 1989. gadā, sākās Baltijas jūras zemūdens un piekrastes vēstures apzināšanas darbi, kas palīdzēja sistematizēt un pārbaudīt informāciju par mūsu zemūdens kultūrvēsturisko mantojumu. Ziemupes zvejniekus brīdināja par burinieka „Maskava” vraku un lūdza paziņot, ja to ierauga. 2000. gadā no vietējā zvejnieka Edgara tika saņemta informācija, ka netālu no Ziemupes krasta 3 m dziļumā jūrā patiešām ir redzamas kuģa atliekas.



Lai gan jūra stipri viļņojās, akvalangisti tās apsekoja un konstatēja, ka atradums varētu būt karakuģa „Maskava” vraka daļa. Pēc 86 gadiem vraks atkal iznira no nebūtības. Tā arhīva dati un zvejnieku stāsti palīdzēja atgriezties pie 1913.–1914. gadā iesāktiem zemūdens vēsturiskiem pētījumiem Latvijā.

Šis un daudzi citi gadījumi pamudināja mūs, zemūdens arheologus, savādāk paskatīties uz zvejnieku folkloru – nostāstiem un leģendām un izvērtēt to lomu savā darbā. Pirmo burinieku piekrastes smiltīs pie Plieņciema parādīja zvejnieks V. Dreimanis, kurš vēl pastāstīja par diviem kuģu vrakiem uz sēkļa iepretī Plieņciemam. Vēlāk ar Ķesterociema zvejnieka I. Raginska palīdzību apsekojām sēkli un atradām zem ūdens unikālu dabas veidojumu – morēnas krauju un piecus senus enkurus. Arī pirmo burinieku jūrā pie Kolkas bākas mākslīgās saliņas palīdzēja atrast bijušais Kolkas bākas uzraugs A. Sopronjūks, kurš bieži zvejoja tajā rajonā.

Sadarbība ar zvejniekiem un piekrastes iedzīvotājiem bija veiksmīga. Piemērs tam ir tā dēvētais „vates vraks” pie Jaunciema. Tas bija pirmais vācu kara transportkuģa vraks, atrasts pēc Sīkraga zvejnieka V. Priedes informācijas. Kuģi „Elbing–III” atrada 1995. gadā desmit minūšu laikā: zvejnieks, sēžot laivā, vienkārši parādīja jūrā ar pirkstu – tas ir šeit. Tagad šis viegli pieejamais vraks ir viens no populārākajiem nirēju apskates objektiem. Bet „Elbing–III” glabā savus

noslēpumus un rada jaunas leģendas. Kuģis gāja bojā 1941. gadā, kad mēģināja apiet mīnu laukus Irbes šaurumā, tomēr uzskrēja uz mīnas. Pēc sprādziena jūra krastā izskaloja gan jūrnīku mirstīgās atliekas, gan lielā daudzumā vati, kas bija kuģa kravā. Pēc tās arī vraks dabūja savu iesauku. Kuģa apsekošanas laikā atrastie trauki ar izskrāpēto kāškrustu, kā arī zelta priekšmeti padarīja nogrimušo kuģi vēl noslēpumaināku.

Kam un kāpēc vajadzēja iznīcināt nacistu simboliku uz trauku pamatnēm? Vai zelta atradumiem var būt turpinājums? Neveiksmīgie joki avīzes korespondenta klātbūtnē par to, ka, iespējams, „Elbing–III” kravā vedis daļu no Dzintara istabas (jo rodas versija, ka vate vajadzīga kā pakojamais materiāls, lai nesabojātu kastēs ievietotos Dzintara istabas eksponātus), nospēlēja savu lomu, avīzē parādījās raksts par tādu iespēju. Nirēju skaits uz vraku strauji pieauga. Bet šis vraks nav izņēmums, gandrīz katram ir sava leģenda.

Cilvēku radītā vēstītāja folklorā glabā vēl daudzus noslēpumus, kas var palīdzēt arī zemūdens arheologu darbā. Pieredze rāda, ka vajag atmet folkloras skaistāko, teiksmaino daļu un iedziļināties būtiskajā. Folkloras materiālus, īpaši nostāstus, teikas un leģendas, mēs izmantojam kā zemūdens pētījumu organizēšanas sastāvdaļu. Tie jāapstrādā un jāņem nost viss, kas traucē darbam. No saņemtās ziņas paliek tikai kādi pieci, labākā gadījumā desmit procenti vērtīgas informācijas, ko hidroarheologs var izmantot. Zemūdens darbi diktē savus nosacījumus, īpaši mūsu ūdeņos: slikta redzamība, auksts ūdens, straumes, dziļums, bieži liels dūņu vai smilšu slānis u.c. Atklātā jūrā dažu minūšu laikā var pārsteigt vētra. Nirējs ir pakļauts gaisa padeves ierobežojumiem, ir problēmas ar spiedienu utt. Tas viss prasa ļoti nopietnu sagatavošanos darbam un

pilnīgu atdevi, kur viss ir pakļauts mērķa sasniegšanai. Šai nolūkā hidroarheologi pārbauda primāro informācijas avotu – ziņu sniedzēju un rūpīgi organizē objekta apsekošanu un apzināšanu. Kāds ir mūsu mērķis un kādi objekti mūs interesē? Lielāko daļu laika aizņem pētījumi, kas saistīti ar jūrnieceības vēsturi – mūsu senču un mūsu tagadējo ļaužu dzīves neatņemamu sastāvdaļu. Jūrniekiem un zvejniekiem no paaudzes uz paaudzi pāriet nostāsti par kuģu kapšētām ar neskaitāmiem dārgumiem, bez vēsts pazudušiem kuģiem, dreifējošiem buriniekiem bez apkalpes jeb „klistošajiem holandiešiem”, par jūras spokiem, kuģu rīmām un citiem zemūdens briesmoņiem. Tādi stāsti varēja izrotāt zvejnieku un jūrnieku ikdienu – cīņu ar jūru par iztiku un bieži arī par dzīvību. Mūsu uzdevums ir atklāt šos noslēpumus.

Ar citu mērķi pa jūras katastrofu pēdām iet dārgumu meklētāji, kuri bieži neatrod neko, vēl jaunāk – paši iet bojā, tā arī neko neuzzinājuši par jūras dzelmes noslēpumiem un neieraudzījuši nogrimušos dārgumus. 2001. gadā uz Kolkasragu atbrauca vācu ūdenslīdzēju grupa no komercfirmas „Explorer diving”, lai meklētu zeltu, kas, pēc nostāstiem, atradās uz zviedru admirāļa Fleminga desmit kuģiem, kur 1625. gadā nogrima pie Kolkasraga. Vecie Kolkas zvejnieki Aleksandrs un Augusts Zvirgzdiņi 1989. gadā stāstīja, ka jau 1939. gadā Kolkā ieradušies zviedri meklēt dārgumus no šiem kuģiem, taču palikuši ar tukšām rokām. Arī šoreiz vācu dārgumu meklētājiem nepaveicās – tā kā viņi ignorēja mūsu likumu „Par kultūras pieminekļu aizsardzību”, tad bija spiesti pamest Latviju. Ne tikai avantūristiem, bet arī hronistiem un vēsturniekiem nedod mieru zemūdens noslēpumi. Zemūdens arheologu uzdevums ir pārliecināties, kur ir patiesība, bet kur cilvēku fantāzijas augļi.

Pētījumu objekti ir sadalīti pa grupām. Pirmo grupu veido informācija par nogrimušiem kuģiem. Otro grupu pārstāv kara atribūti – lidmašīnas, tanki, kara tehnika, munīcija, maskēti bunkuri, slepeni lidlauki, štābi, kosmosa novērošanas stacijas, zemūdens tuneļi un daudz kas cits. Liepājas Karostas pētījumi vien jau devuši daudz materiāla vēsturniekiem.

Trešā grupa aptver pārējos zemūdens objektus, sākot no reāliem vēsturiskiem objektiem, tādiem kā bruņinieka skulptūra, pazemes eja, dārgumi Mācītāju ezerā pie Ēdoles (informācijas avots – barons Ulrihs fon Bērs), „Borisova akmeņi” Daugavā (informācijas avots – arheologs J. Urtāns), pirmatnējā cilvēka pēdas Cieceres ezerā (informācijas avots – hidroarheologs V. Rains)) un bijušajā Vidāles ezerā (informācijas avots – Zlēku mācītāja J. G. Buttnera „Die Abgrabung des Wiedel – See”, 1840. g.), un beidzot ar fantastiskiem, tādiem kā zemūdens briesmonis Cieceres ezerā (informācijas avots – vietējā iedzīvotāja D. Ābele), Laukezerā (informācijas avots – arheologs J. Urtāns), jūras nezvērs pie Ragaciema un Engures (informācijas avoti – J. Štūla grāmata „Bigauņciema un apkārtnes zvejnieki”, izd. 1937. g., un laikraksts „Rīgas jūrmalas vēstnesis” 1939. g.). Diemžēl lielākā daļa no folkloras mantojuma saistībā ar vēsturiskiem zemūdens objektiem nav pierakstīta vai nav publicēta. Tā grāmatā „Livlandisches Sagenbuch” no 289 teikām tikai trīs ir par zemūdens objektiem – par nogrimušiem kuģiem un pāliem Burtnieku ezerā. Vērtīgs informācijas avots ir B. Laumanes grāmata „Zeme, jūra, zvejvietas”, kur atspoguļota zvejnieku folkloras, un jau nosauktā J. Štūla grāmata. Mūsdienās zvejnieku nostāsti mums jāsavāc pašiem. Ekspedīcijās, kas notiek katru gadu (piemēram, 2007. gadā – 24 ekspedīcijas), ir ievākts uzzināšanas materiāls, un tādā veidā apstrādāta visa Kurzemes piekraste no Lietuvas robežas līdz Jūrmalai.

Dārgumu tēma arheologiem nav aktuāla. Uz tās attīstās un plaukst tūrisma industrija ar maršrutu, seno karšu un dažāda veida faktu pārdošanu. Izskaidrojums un iemesls tam ir informācija, ka zem ūdens atrodas dārgumi 600 miljardu dolāru vērtībā. Tikai uz viena kuģa – britu fregates „Sussex”, kas nogrima 1694. gadā Vidusjūrā, varēja atrasties dārgumi par vairāk nekā 2,5 miljardiem latu. Karību jūras reģionu ne velti sauc par zemūdens Eldorado, tur tikai uz viena nogrimuša kuģa, spāņu burinieka „San-Roke”, zelta kravas vērtība ir 2 miljardi dolāru. Vrakū atrada ar pavadoņa palīdzību, bet tālākie darbi ir apturēti, ņemot vērā

augstās zemūdens darbu izmaksas. Tajā pašā reģionā atrasti vēl 20 spāņu galeoni, kas arī gaida savu kārtu. Pie Čiles krastiem, Arauko līcī, atrasts spāņu galeons „San-Huan de Djos”, kas veda sudraba un zelta kravu par 5 miljardiem dolāru. Cipari iespaidīgi. Mēģinājumi saglabāt tāda veida informāciju slepenībā radīja nepatīkamas ziņas un leģendas, vai nu lai ar to nopelnītu, vai novērstu uzmanību no īstā objekta.

Līdzīgs process notiek arī pie mums. Padomju laikā materiālo vērtību meklējumu tiesības bija tikai valsts iestādēm VDK stingrā kontrolē. Šīs darbības rezultāti guļ arhīvos, ar tiem iepazīstas tikai izredzētie, un diez vai kādreiz mums, arheologiem, tie būs pieejami. PSRS periodā vēsturnieki nevarēja brīvi pētīt zemūdens objektus, arī iekšzemes, jo ne tikai jūra bija „slēgta”. Padomju varu maz interesēja Latvijas senvēsture un krasta smiltīs apslēptie burinieki. Tādējādi kaut kas palicis arī mums, ko pētīt.

Teikas par kuršu jūras laupītājiem „kājgriežiem” vēl tagad var dzirdēt, ceļojot pa Kurzemes piekrasti. Kurzemes pirāti, sirotāji savu laupījumu bija spiesti slēpt, jo nolaupītās mantas īpašnieki par avarējušu kuģa izlaupišanu draudēja ar sodu „caur zobenu un uguni”. Neskatoties uz to, kurzemniekiem tas bija ļoti izdevīgs „bizness”, īpaši pie Kolkasraga, kur gandrīz katrs avarējušais kuģis tika izlaupiets, bet izglābušos komandas locekļus nogalināja, jo kam gan ir vajadzīgi liecinieki. Manta tika godīgi sadalīta un noslēpta līdz labākiem laikiem.

Jau vairākas vēsturnieku paaudzes moka jautājumi, kādi kuģi bija kuršiem, kur bija kuršu ostas vietas, kuģu būvētavas, apmetnes, kur viņi varēja noslēpties un atpūties, salābot savus kuģus, nemanāmi novērot ienaidnieka un laupījuma tuvošanos un negaidīti uzbrukt? Lielākā daļa latviešu, lībiešu u.c. folkloras jau ir savākta un apstrādāta, bet tā diemžēl nesniedz atbildes uz šiem jautājumiem. Daudzi vietējie iedzīvotāji laika gaitā mainījuši dzīvesvietu, īstie folkloras teicēji aizgājuši nebūtībā. Nav viegli arī atrast kopēju valodu ar Kurzemes piekrastē palikušajiem zvejniekiem un iedzīvotājiem. Bēdīgā

▶▶▶ 24. lpp.

►►► 23. lpp.

pieredze viņiem neļauj kuram katram stāstīt noslēpumus, kas ir viņu dzīves un pagātnes svarīga sastāvdaļa: par kuģu vrakiem, senām ostas vietām un to atliekām, par vigām, kur slēpušies kuģi, par kuģu atliekām krastā vai tālu no krasta purvā, par aizrakstām alām, kur paslēpti „kuršu laupījumi”, par dīvainiem akmeņiem mežā vidū ar uzrakstiem utt. Protams, zvejniekam grūti atšķirt akmeņus ar vikingu laiku rūnām no akmeņiem ar 1. pasaules kara laika uzrakstiem. Vai noteikt purvā redzētā kuģa priekšgala un brangas vecumu. Tas ir mūsu uzdevums. Ja ir rakstiski pierādījumi, arhīvu materiāli, tas atvieglo informācijas pārbaudi. Daudzi kilometri pa jūras piekrasti, purviem un mežiem, neskaitāmas stundas zem ūdens reizēm dod arī rezultātus gan jūrā, gan arī tās piekrastē, purvā, ezera dūņās vai tumšas upes dzelmē.

Jūrā kuģu meklējumi galvenokārt balstās uz nostāstiem, kas nav vecāki par 300 gadiem. Gandrīz katram zvejniekam ir zināmas vietas – „ķērāji”, kur var pazuģēt tīklus. Ir zvejnieki, kam zināmas un iezīmētas (pēc eholotes datiem) vairāk nekā 800 tādas vietas. Tie var būt kuģu vraki, enkuri, nogrimuši koki, lielas bojās, akmeņi, konteineri u.c. Ja vietai dots nosaukums ar vraka vārdu, tur ir vraks. Zemūdens arheoloģijas centra kuģu vraku reģistrā ir aptuveni 500 kuģu vraku. Stāsti, leģendas, baumas (pamatotas un speciāli izplatītas) neliek miera ne nirējiem, ne zemūdens pētniekiem. Diemžēl Zemūdens arheoloģijas centrā nav speciālista, kurš varētu atlasīt leģendas, teikas, nostāstus, tos apkopot un papildināt no rakstiskiem vēsturiskiem avotiem. Tas varētu būt topošo *folkarheologu* vai *arheofolkloristu* darbalauks. Šobrīd šo uzdevumu pilda Latvijas Kultūras akadēmijas speciālisti un studenti, bet tikai par Latvijas ezeriem. Ir zināms, kāda profila speciālisti nepieciešami, lai apzinātu un pētītu zemūdens dziļu noslēpumus. Mēs strauji zaudējam mūsu pagātnes liecības un tradicionālo dzīvesveidu. Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma zaudējumu samazināšanu un zvejniecības un jūrnieceības tradīciju saglabāšanu varētu sekmēt nacionālā jūras muzeja izveide mūsu valstī.■

Voldemārs Rains

Okeāna noslēpumi joprojām paliek noslēpumi

Okeāna dzelme nav līdzens lauks. Tur tieši tāpat kā uz sauszemes ir vispārsteidzošākās ainavas, kalni un ieplakas. Kanādas okeanogrāfs Pols Sengrovs ir teicis: “Ģeologi ir iekartējuši kalnu grēdas, tuksnešus un mežus uz sauszemes, astronomi šķietami krietni ir izpētījuši debesu tālumus, bet tā vien liekas, ka okeāna dzelme joprojām ir un paliek ļoti skopi izpētīta. Par Marsu un Mēnesi ir lielāka izpratne nekā par to, ko slēpj okeāna dzīles.”

Bet okeāna straumes un visi citi procesi, kas notiek okeānā, vistiešākajā veidā ietekmē planētas ekosistēmu, okeāna bagātības, kaut vai tikai zivju resursi vien, paēdina miljoniem cilvēku. Pasaules okeāna dzelme glabā dārgmetālu resursus, naftas krājumus, dimantus un vēl daudz ko tādu, ko cilvēks pat nevar iedomāties. Un tieši šie okeāna resursi vislielākajā mērā nedod mieru cilvēka prātam.

Tas ir fakts, ka tikai 15 procenti no pasaules okeāna ir kartēti, un izrādās, ka arī šīs kartes ir neprecīzas. Un cilvēks nekādi nevar izzināt, kas notiek jūras dzelmē, jo ūdeņi izrādās pārlietu dziļi. Ūdens gluži vienkārši stāv ceļā cilvēka vēlmei, bet viņa iespējas izrādās stipri ierobežotas.

Cilvēks ir ļoti centies un nopūlējies, atklājot jaunus jūras ceļus un jaunas zemes, bet tas gan vairāk ir noticis plaknē, nevis dziļumā. Jūrniece no laika gala ir zīmējuši kartes, taču tā kā pirms daudziem gadsimtiem vēl nebija starptautiskas terminoloģijas un mēroga standartu, katrs to darīja pēc savas sapratnes.

Pirmā jūras dziļuma mērierīce bija virvē iesiets svina svārsts, ko laida jūras dzelmē. Kad kapteinis Kuks un viņa vīri 18. gadsimta sešdesmitajos un septiņdesmitajos gados uzgāja jaunas zvejas vietas Jaunzēlandes

ūdeņos, jaunas zemes vai atrada kuģa ceļu uz krastu, tagad teiktu – ostu, viņi to visu iezīmēja kartēs. Tagad tas šķiet tik primitīvi, bet ar kaut ko taču vajadzēja sākt. Papētot, kā tad attīstījās, pilnveidojās un modernizējās jūras un tās dzelmes pētīšana un dokumentēšana, nebūt nevar teikt, ka šo tehnoloģiju attīstība būtu bijusi strauja un revolucionāra. Piemēram, vēl 20. gadsimta 60. un 70. gados tā sauktais jūras zondēšanas process bija lēns un manuāls. Tagad jūras dzelmes izpēti veic, izmantojot daudzpakāpju skenēšanu, un viss tiek kartēts elektroniski.

Tagad ir sīki izstrādātas kuģošanas ceļu un ostu navigācijas kartes, taču Jaunzēlandes Nacionālā ūdens



Pa kreisi 60. gadu Rangaunu ostas (Jaunzēlande) akvatorijas karte, pa labi moderna tās pašas ostas akvatorijas karte.

ASV zemūdene "Sanfrancisko", kas 2005. gadā ieskrēja zemūdens kalnā Guamas tuvumā. Sadursmes rezultātā viens jūrnieris gāja bojā, vairāki tika ievainoti. "Polar Mechanics" foto.



un atmosfēras pētniecības institūta (*National Institute of Water and Atmospheric Research, NIWA*) jūras ģeologs Džefrijs Lamaršs uzskata, ka vēl joprojām mēs ļoti maz zinām par jūras dzelmi, īpaši par to, kas atrodas vairāk nekā kilometra attālumā no krasta. Piemēram, Havras vulkāns Kermadekas krastā ir zinātniski pētīts un sīki kartēts, bet daudzi zemūdens kalni vēl nav parādījušies jūras kartēs.

"Ja nosacīti ņemtu okeāna viena kvadrātkilometra laukumu, tad tikai 18% no tā būtu patiesi uzmērīti," saka Lamaršs. "Vispārējais laukums būtu vai nu pēc zināmas formulas un pieņēmumiem aprēķināts, vai arī iegūts no satelīta altimetrijas, kas ir ļoti progresīva un laba metode, bet ne tuvu nav tik laba kā skenēšana, kas sniedz daudz lielāku precizitāti."

Telpiskā altimetrija turpina uzlaboties. Šī novērošanas metode, kas sastāv no jūru augstuma mērīšanas, proti, ūdens virsmas augstuma izmaiņu mērīšanas attiecībā pret atsauci, kas parasti ir ģeoids, ievērojami uzlabojas ar interferometrisko altimetriju.

Pētnieki uzskata, ka 20. gadsimts bija tāds kā pagrieziena punkts, kam raksturīga pieaugoša interese par ģeogrāfiju, pasaules izziņāšanu un arī par jūras dzelmi izpēti. Monako princis Alberts I (1848–1922) 1903. gadā sapulcināja ieinteresētus

cilvēkus un izveidoja Starptautisku ģeogrāfu un okeanogrāfu grupu (GEBCO), lai, izmantojot tā laika jaunākos zinātnes sasniegumus, pētītu pasaules okeānus un radītu pirmās starptautiskās okeānu kartes. Vairāk nekā simt gadus vēlāk, 2017. gadā, GEBCO sadarbībā ar "Nippon Foundation" izstrādāja "Seabed 2030" projektu, kura mērķis ir tāds pats, kāds tas bija Monako princim Albertam I, proti, apkopot visus pieejamos batimetriskos datus, lai izveidotu pasaules okeāna gultnes karti un padarītu to visiem pieejamu, un ar šiem darbiem vajadzētu tikt galā līdz 2030. gadam.

Daudzi brīdina – STOP!

Mūsdienų modernās tehnoloģijas, protams, var daudz vairāk, nekā spēja cilvēki un aparatūra pirms simt gadiem un pat pirms divdesmit. Pateicoties modernajām tehnoloģijām, pētnieku skatienam paveras milzīga zemūdens upes, par kurām līdz šim neviens nav pat nojautis. Vieni sauc – uz priekšu, citi nav tik lieli trieciennieki un pauž bažas, ka

UZZINĀI

GEBCO darbojas Starptautiskās Hidrogrāfijas organizācijas (IHO) ietvaros. Tās starptautisko ekspertu grupa veic jūras gultnes kartēšanu un izstrādā virkni batimetrisko datu kopu.

okeāna dzelmes karte kalpos tiem, kas dosies uzbrukumā okeāna resursiem, apdraudot gan jūras biotopus, gan piekrastē dzīvojošās kopienas. Jūras dārgakmeņi, koraļļi, kas nepieciešami farmācijas rūpniecībai, naftas un gāzes krājumi – tas ir tik intriģējoši un lielu peļņu sološi. Zinātnieki uzdod jautājumu: vai tad, kad šāda karte būs izveidota, tā tiks lietota atbildīgi, vai arī notiks pirātiski uzbrukumi okeāna dzelmei?

Indijas okeāns senajā sanskritā pazīstams kā Ratnakara, kas nozīmē dārgakmeņu raktuves, un zinātnieki ir pārliecināti, ka tas, kas paslēpts Indijas okeāna zemūdens kalnos un ielejās, ir milzīgu bagātību kopums – metāli, nafta, pat dimanti, tāpēc nav brīnums, ka ir tik liela interese par okeāna gultnes kartes izveidi. Patiesībā tā ir sacensība par okeāna dzīlēm, kur ekonomiskā ieinteresētība un biznesa apetīte var izrādīties daudz lielāka par vides drošības apsvērumiem. Tie, kas plāno apgūt okeāna dzīles, apgalvo, ka pēc uršanas, pumpēšanas un smelšanas jūras gultne atveseļosies dabiskā veidā, protams, tas nenotiksot uzreiz, bet gan laika gaitā.

Būtībā pasaules okeāns jau tagad ir kļuvis par upuri – jau šodien tā ir vesela okeāna pilsētu sistēma ar cauruļvadiem, kabeliem un akvakultūrām, kas liecina vien par to, ka cilvēks ir gatavs izmantot okeānu, pirms vēl ir apjautis un sapratis, ko šādas cilvēka darbības nenovēršami nodara okeāna ekosistēmai.

Starptautiskie jūras tiesību akti pašlaik ierobežo okeāna dzīļu apgūšanu, nosakot 200 jūras jūdžu ierobežojumu – tur beidzas attiecīgās valsts jurisdikcija, bet ANO Jūras tiesību konvencija stingri nosaka valstu tiesības un pienākumus okeānu izmantošanā.

"Augstas izšķirtspējas jūras kartes izveide būtu ieguldījums jūras gultnes pārvaldībā nākamajos gadsimtos," uzskata "Seabed 2030" pētnieku grupa. "Mums ir kopīgs pasaules okeāns, un tā saglabāšana ir atkarīga no apzinīgas pārvaldes, jo īpaši tad, kad domājam par tiem dzīļu resursiem, kuri uz sauszemes neglābjami izsīkst, tāpēc ar pilnu atbildību varam apgalvot, ka šodien GEBCO loma kļūst arvien svarīgāka, jo ar

►►► 25. lpp.

katru gadu vairāk un vairāk pieaug interese par okeāna zinātnisko pētījumu rezultātiem.”

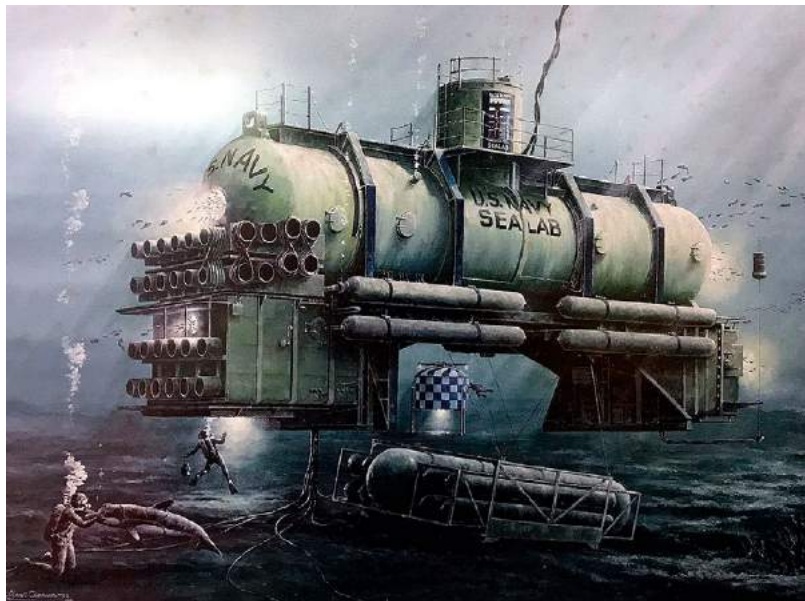
“Lielākā daļa no dienviņu puslodes nav izpētīta. Par to, kas notika kapteiņa Kuka laikā, mums ir vairāk zināšanu nekā par to, kas šodien notiek pasaules jūrās un okeānos, īpaši to dziļumā. Ja salīdzina NASA gada budžetu, ko tā novirza kosmosa pētīšanai, tad ar šo finansējumu būtu pietiekami, lai okeānus varētu pētīt 1600 gadu,” ir pārliecināts jūras dziļu pētnieks Roberts Balards, kurš 1985. gadā atklāja “Titānika” vraku. “Izaicinājumu netrūkst, jo puse no pasaules okeāniem ir dziļāka par 3200 metriem, ir reģioni, kurus vienmēr klāj ledus. Tās ir jūras dzelmes ar milzīgu spiedienu un zemu temperatūru, tā ir tumsa, un tie ir neatbildēti jautājumi kaut vai par to, kā šādos apstākļos spēj dzīvot pārsteidzoši daudzas dzīvās radības – milzu astoņkāji un krabji, haizivis un elektriskie zuši, šīs savādās radības, kas spējušas pielāgoties dzīvei okeāna dziļumā.”

Mēs apjaušam un saprotam to, ko mūsu acs redz, bet tās divas trešdaļas no mūsu planētas, kas atrodas zem ūdens, mēs nevaram nedz redzēt, nedz arī aptvert. Lielo zemūdens kalnu grēdu, tā dēvēto Okeāna vidusgrēdu, kas ir 1220 metru augstāka par Everestu, atklāja tikai 1972. gadā – trīs gadus pēc tam, kad cilvēks bija spējis kāju uz Mēness. Un vislielākais dziļums, ko līdz šim ir izdevies izmērīt okeānā, ir apmēram 10 920 metru Klusā okeāna ziemeļrietumos.”

“Seabed 2030” pētniecības darbi turpinās. Kompānija “Nippon Foundation” projektam piešķīrusi 18,5 miljonus ASV dolāru, bet tas ir tikai sākums, jo aprēķini rāda: lai kartētu pasaules okeānus, būs nepieciešami


UZZIŅAI

“Seabed 2030” projektu koordinēs četri reģionālie centri, kuri kopīgi atbildēs par datu vākšanu Klusā okeāna dienvidu un rietumu daļā, kas aptver apmēram vienu ceturtdaļu pasaules okeānu un ietver divas okeāna dziļvagas – Kermadēkas un Marianas, kas ir vairāk nekā 10 kilometru dziļas.



ASV flotes “Sealab II” grupa un biotops pirms došanās jūras dziļumā.

aptuveni trīs miljardi dolāru, ņemot vērā, ka izpētes kuģa vienas dienas izmaksas ir 45 tūkstoši ASV dolāru, bet pētījumiem vajadzēs vairāk nekā 65 tūkstošus dienu.

ASV Jūras kara flotes “Sealab” programma

“Sealab” I, II un III bija eksperimentālas programmas, kas tika īstenotas Atlantijas un Klusajā okeānā laikā no 1964. līdz 1969. gadam. Tās vadīja ASV Jūras pētniecības birojs un sponsorēja ASV Jūras kara flote, lai noteiktu, vai cilvēki var ilgstoši dzīvot un strādāt okeāna dziļumā. Zemūdens mājokļus, ko sauc par biotopiem, iegremdēja okeānā, un akvauti dzīvoja paaugstināta spiediena apstākļos, bieži vien vairākas stundas strādājot okeāna dziļumā ārpus biotopa.

Zinātnieki darbu pie “Sealab” programmas sāka jau 1960. gadā, bet “Sealab I” programmas ietvaros pirmie četri pētnieki jūras dziļumā 58 metru dziļumā uz 11 dienām devās 1964. gadā, sekoja “Sealab II” 1965. gadā, kad dziļumu palielināja līdz 62 metriem, bet četrus gadus vēlāk “Sealab III” pieteica sevi ar daudz lielākām ambīcijām – nolaiš biotopu 185 metru dziļumā, ko arī izdarīja. Tomēr šis eksperiments cieta neveiksmi: radās hēlija noplūde, viens cilvēks gāja bojā, pārējie piedzīvoja dekompresiju un psihiskas novirzes. Rezultātā 1969. gadā programmu slēdza, bet zemūdens pētījumus turpināja klasificētos projektos, par kuriem sabiedrība neko nezina un arī šodien nezina. Taču tas gan ir skaidrs, ka ekspedīcijas rezultāti ir bijuši noderīgi, tie palīdzēja attīstīt zinātniskos pētījumus par dziļūdens niršanu, izveidot dekompresijas tabulas, kuras sekmīgi izmanto arī šodien. Mūsdienās ASV Jūras pētniecības biroja zemūdens medicīniskā programma būtībā ir “Sealab” programmas turpinājums.

Lai gan publiski “Sealab” programma tika raksturota kā zinātniska misija, patiesībā tā bija daļa no tā laika aukstā kara zemūdens misijas. Sešdesmito gadu beigās vairākas valstis nāca klajā ar “Sealab” tipa projektiem, arī tagad dažādu projektu ietvaros turpinās jūras dziļu un cilvēka iespēju pētīšana. ■

Atklātā jūrā viss ir savādāk

Latvijas Jūras akadēmijā par labu tradīciju kļuvuši prakses vakari, kuros nu jau 3. kursa studenti stāsta par savu pirmo jūras praksi, kas mācību procesa ietvaros pēc 2. kursa jāiziet visiem akadēmijas studentiem. Pēc tam ir arī otrā jūras prakse, bet tas jau ir pavisam cits stāsts, jo pirmā došanās jūrā, došanās nezināmajā ir tik spilgtu piedzīvojumu un emociju pilna, ka tas, visticamāk, paliek atmiņā uz visu mūžu, arī tad, kad aiz muguras būs jau daudzi jūrā nostrādāti gadi un daudziem no šodienas treškursniekiem būs izdevies realizēt spožu jūras karjeru.

Taču, uz klausot daudz gan cienījama vecuma, gan jaunāka gadagājuma jūrnieru stāstus, viens ir pilnīgi skaidrs – pirmā jūras prakse ir tas katalizators, kas diezgan skaidri iezīmē nākotnes iespējas, un katrs sev personīgi atbild uz jautājumu, vai jūrniera profesija ir bijusi pareizā izvēle. Protams, var piekrist viedoklim, ka pirmā prakse zināmā mērā ir arī laimes spēle, jo var taču kadeit galīgi nepaveikties ar kuģi, kapteini, kolēģiem, laika apstākļiem, ostām vai pusdienām. Kāpēc ne, arī tā var būt, bet ja viss ir tikai slikti, tad atbilde varbūt ir meklēja citur? Varbūt sevi? Ko es nedariju pareizi? Kā prakses atskaites vakarā teica LJA studentu padomes prezidents 3. kursa students Jānis Valdemārs Eliāss: “Vai tad ir iespējams, ka es, pats zemākais, varētu teikt, ka kapteinis ir slikts? Vai man ir tādas tiesības?”

Šodien cienījami kapteini, atceroties un stāstot par savu pirmo saskari ar jūru, par tolaik pirmo jūras praksi, kas bija jāiziet uz kāda no buriniekiem, atzīst, ka bija grūti. Un bija arī bailīgi katru dienu kāpt burinieka mastā, bet par to, ka bija bailīgi, vecie jūras vilki atzīstas tikai tagad, toreiz lepnums neļāva izrādīt vājumu. Bet, piemēram, kapteinis Jānis Līckalns stāstīja, ka kāpt burās bija ikdienas nodarbe, tas neesot bijis nekas īpašs. No vienas koka rājas uz otru jāuzkāpj augšā un tur jādarbojas ar burām. Bet kuģis, protams, šūpojas, apakšā ir ūdens klajs, un nekādu drošības jostu, vien gar rājām novilkta virve, pie kuras staigājot pieturēties, un aiz muguras visā garumā trose, lai var atspiest muguru. Reizēm kājas slīdējušas katru uz savu pusi, bet ko darīsi, jāstrādā.

1990. gada novembrī pirmie Latvijas Jūras akadēmijas studenti savu pirmo jūras praksi arī vēl gāja uz lielākā mācību buru kuģa “Sedovs”. Prakses maršruts bija Rīga – Tallina – Malme – Plimuta – Laspalmasa – Jalta un tad atpakaļ uz Rīgu. Uz burinieka bija 73 Latvijas Jūras akadēmijas studenti

un trīs prakses vadītāji. Ainārs Vimba, kurš bija pirmais LJA absolvents, kas kļuva par kapteini, bet tolaik kuģu vadītāju specialitātes 2. kursa students, savā jūras prakses dienasgrāmatā raksta: “25. novembris. No paša rīta trauksme – rāju pārvilkšana uz otru halzi. Kuģis jau krietni apledojs. Vēlāk mēģinām savākt buras – neizdodas, jo rājas un vantis ir vienā ledū. 30. novembris. Lielā tīrīšana, beržam klāju, spodrinām varu. Vakara duša kursantiem, t.i., mums (reizi 10 dienās).” Savā dienasgrāmatā viņš apraksta mācību trauksmes, vilņošanās, klāja beršanu, visu, kas prakses laikā notiek uz kuģa, bet neviena paša vārda par to, cik bija grūti, kā kaut ko negribējās darīt, cik stulbas prasības vai kaitinoši pārējie kadeti. Un tas ir vēl viens apliecinājums, ka vispirms katram pašam ir jāsāk ar sevi. Bet kā ir šodien, ko domā topošie speciālisti pēc savas



Elīna Strode.

pirmās satikšanās ar lielo dzīvi un izvēlētais profesijas specifiku? Par to praksi izgājušie dalījās savos iespaidos.

Virsnieka pieredze paver lielākas iespējas

Bet vispirms savā pieredzē dalījās LJA kuģu vadītāju nodaļas 2016. gada absolvente Elīna Strode, kura pēc diviem četrus mēnešus kontraktiem jūrā par 3. stūrmani nu jau vairāk nekā gadu strādā Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieru reģistrā par vecāko inspektori Konvencionālās uzraudzības daļā. “Nāca tāda iespēja, ka Jūrnieru reģistrā bija brīva vecākā inspektora vieta, uz kuru bija vairāki kandidāti, bet pēc intervijām izvēlējos mani. Pagājis jau vairāk nekā gads, un šis laiks ir nemanāmi paskrējis, darba ir daudz, jo manos pienākumos ir pārraudzīt Latvijas jūrnierības iestādes – Latvijas Jūras akadēmiju un tās jūrskolu, Liepājas Jūrnierības koledžu un “Novikontas” Jūras koledžu, sekot, lai mācību programmas un praktiskās nodarbības atbilstu STCW profesijas standartu prasībām, uzraudzīt mācību centru kursu programmu atbilstību starptautiskajiem standartiem, piedevām bija daudz darāmā saistībā ar jaunu mācību standartu ieviešanu jūrskolu izglītības programmās,” stāsta Elīna.

Pirmā jūras prakse Elīnai ilga piecārpus mēnešus un otrā sešārpus mēnešus, un tā bija viņas izvēle, lai, beidzot studijas, būtu pietiekams jūras cenzs – viens gads, kas ļauj reizē ar izglītības diplomu saņemt arī darba diplomu, un tas LJA beidzējiem ir ļoti svarīgs faktors. “Cītīgi strādāju un mācījos, jo viss bija ļoti blīvi un ātri jādara,” saka Elīna. Jautāta, vai pirmā prakse bija auksta duša, kas deva atbildi – jā vai nē jūrai, Elīna atzīst, ka auksta duša tā nenoliedzami ir bijusi, tomēr pirmās grūtības nebija pamats atteikties no izvēlēta ceļa. “Esmu

▶▶▶ 28. lpp.

▶▶▶ 27. lpp.

Ļoti mērkniecīga, ja esmu ko iesākusi, tad tas arī jāpaveic līdz galam, vēl jo vairāk, ja runa ir par izglītību. Pamest visu pēc pirmās prakses, pat ja arī nepatīk? Nu nē, tas noteikti nav stāsts par mani. Bet vispār jau man patika. Protams, ir savi plusi un savi mīnusi. Jūras slimība, slikta dūša, šūpošanās, slikti laika apstākļi, un tai pašā laikā ir jāstrādā un vēl arī jāmācās. Tas nebija viegli, bet pie tā pierod. Nevaru gan teikt, ka pie sliktās dūšas pilnībā pieradu, bet sadzīvoju. Bija reizes, kad viļņošanās bija tik spēcīga, ka nebija variantu pat pieredzējušiem jūras vilkiem, arī viņiem bija slikti. Bet, kad jūra bija mierīga, tad itin labi varēja dzīvot.”

Abas jūras prakses un arī abus kontraktus Elīna Strobe strādāja RHL rēderejā “Hamburger Lloyd”, kurai ir kruings arī Rīgā, bet īpašnieki un kompānijas menedžments Vācijā. Šai vācu kompānijai ir kadetu programma, un tā ir lojāla arī meitenēm, par ko liecina fakts, ka praksē pie viņiem bez Elīnas bija arī akadēmijas Elektromehāniku fakultātes studente un kompānija arī mehāniķa vietu uzticēja meitenei, un šo faktu ir svarīgi zināt visiem, kam prakse vēl tikai priekšā. “Kompānijas cilvēki brauca uz akadēmiju, lai ar to iepazīstinātu studentus. Studenti varēja iet uz intervijām, kas notika angļu valodā un kuru laikā bija visdažādākie jautājumi: no profesionāliem līdz pat vienkāršai sarunai par dzīvi. Viņi skatījās, kā tu proti komunicēt. Toreiz aizgāju uz interviju, lielas cerības ne uz ko neliecot, jo biju tikai otrajā kursā un no profesionāliem jautājumiem daudz neko vēl nezināju. Kompānijas pārstāvji pēc tam atzina, ka viņi patiesībā zināšanas nemaz tik daudz nevērtēja, vairāk vērtēja attieksmi un skatījās pēc dzirksteles acīs – bija vai nebija, esi vai neesi ieinteresēts savā izvēlētajā profesijā. Un paņēma tos, ar dzirksteli. Pēc studiju beigšanas kompānija man piedāvāja strādāt par virsnieku, trešo stūrmani, taču es pierunāju viņus pieņemt mani uz divām nedēļām par kadetu, jo bija jau pagājis gads kopš pēdējās prakses, kamēr turpinājās studijas, uz kuģa nebiju strādājusi, tāpēc nevēlējos tūlīt, neatsvaidzinot zināšanas par praktisko darbu uz kuģa, uzņemties to milzīgo atbildību, kāda gulstas uz jūras virsnieka pleciem. Patiesībā tās divas nedēļas bija ļoti laba atkārtošana, lai ieietu visās lietās, un tad jau pēc šīm divām nedēļām varēju uzsākt pilnvērtīgu darbu jaunajā trešā virsnieka amatā.”

Pirmā prakse pilnībā ir tava iniciatīva

“Pirmā prakse būtībā nozīmē saprast, kas ar tevi vispār notiek,” saka Elīna. “Pirms



Tomass Kārlis Iljenko.

tam vēl nekad nebiju uz kuģa bijusi, ja nu vienīgi ar “Tallink” braucu kruizā uz Stokholmu. Pirmo reizi uz tirdzniecības flotes kuģa vajadzēja saprast, kā te vispār kaut kas notiek, kas par ko ir atbildīgs, ko es vispār drīkstu darīt un kurā brīdī. Es, piemēram, nemaz nedrīkstu tā vienkārši iznākt uz klāja, lai pastaigātos, jo galvā jābūt ķiverai, visām aizsardzības lietām, un tas vienmēr ir jāatceras. Visiem kadetiņiem ir prakses grāmatas, kurās norādīts, kas jāpaveic. Pirmajā praksē par dažu labu uzdevumu domāju, kā to vispār var izdarīt, bet tad, jau otrajā praksē, kad aiz muguras ugunsdrošības – pirmā prakse, kad tu turpini studijas un apgūsti speciālos priekšmetus, tad tu saproti, ka tas, kas kādreiz likās nepaveicams, nemaz nav tik grūti izdarāms, ja ir pamats. Atmiņā palikusi pirmā sardze vienai uz tiltiņa vietā, kur liela satiksme – gan zvejnieki, gan buirnieki, un tu skrādi no viena tiltiņa spārna uz otru. Likās, kā es ar to visu tikšu galā. Vēlāk biedējoši bija arī uzņemties atbildību kā virsniekam. Tu jau sāk stresot par kuģi, kas atrodas sešu jūdžu attālumā. Bet tas pāriet, un viss nostājas savās vietās.

Tieši tāpat kā pirmajā, tā arī otrajā praksē tu iegūsti tik, cik pats no visa vēlies paņemt. Cik tu pats būsi ieinteresēts izpildīt prakses uzdevumus un uzzināt kaut ko vairāk, tik arī tu iegūsi. Tev pašam ir jāiet un jāinteresējas, jo neviens klāt nenāks, neko neliks darīt un neteiks – lūdzu, mācies. Varbūt tā var notikt ļoti retos gadījumos, kad kāds kapteinis ar milzīgu misijas apziņu domā, ka viņam šis



Jānis Valdemārs Eliāss.

kadets ir jāizaudzina par īstu jūrnīeku. Tā ir tava iniciatīva. Būt neatlaidīgam – tas ir atslēgas vārds.

Tieši tādu pašu viedokli prakses vakarā pauda 3. kursa studenti Tomass Kārlis Iljenko un Jānis Valdemārs Eliāss.

Tomass atzina, ka pirms prakses tiešām bija ļoti satraucies, jo nezināja, ko sagaidīt, vēl jo vairāk tāpēc, ka pirmajā un otrajā kursā programmā nav diži daudz profesionālo priekšmetu, tāpēc nav arī profesionālo zināšanu. “Praksē uz 2345 TEU 190 metrus garā konteinerkuģa biju gandrīz septiņus mēnešus, precīzāk, sešus mēnešus un divdesmit piecas dienas. Varu sevi uzskatīt par veiksmīnīku, jo jau divas dienas pēc eksāmenu sesijas biju lidmašīnā un tūlīt arī uz kuģa. Mūsu kuģis strādāja kā *friderkuģis* līnijā gan Ziemeļamerikā, gan Dienvidamerikā. Tas nozīmē, ka lielie “Maersk” konteinerkuģi aizved kravu uz kādu no lielajām ostām, bet mūsu kuģis kā barotājukuģis tālāk veda kravu pa visām mazajām valstīm – Gvatemalu, Hondurasu, Salvadoru, Nikaragvu un Čīli. Bija ļoti daudz ostu ļoti īsā laikā, darba grafiks bija saspringts. Īsākais pārgājiens bija četras piecas stundas, vienas diennakts laikā mēs paguvām divas reizes pietauvoeties, divas reizes attauvoeties, divas reizes izkraut kravu un noformēt visus dokumentus. Pie tā ir jāpierod. Ļoti daudz tauvošanās operācijās strādāju kopā ar trešo virsnieku, un varu teikt, ka tas bija liels pluss, jo viņš man palīdzēja saprast praktiskās lietas.

Vispār uz kuģa, īpaši stūrmaņiem pirmajā praksē, ir vajadzīgs cilvēks, kurš dod tādu kā aizmugures sajūtu drošībai, var to saukt par mentoru, kuram vienmēr var pajautāt un kurš var palīdzēt, ja tas nepieciešams. Man tāds bija virsnieks, ar kuru kopā stāvēju sardzē uz tilta un ar kuru man izveidojās ļoti labas kolēģu attiecības.

Katram sevi cenošam stūrmanim taču ir jāprot vadīt kuģi, krastā to nevar iemācīties, tikai praksē, un šādu iespēju nevajag palaist garām. Katram pašam ir jāatbild uz jautājumu, ko viņš vēlas. Un tad, lai kāds būtu nogurums, ir jāiet un jājautā, jāizrāda interese un jāiegūst zināšanas. Tas viss jā dara pašam."

Jānis ir vienisprātis ar Tomasu, ka praksē katrs iegūst tieši tik daudz, cik pats vēlas, lai arī iesākums tiešām ir grūts. Viņa prakse bija uz tankkuģa, kas kursēja šurpu turpu starp Āziju un Āfriku. Šrilankā kuģis uzņēma bruņotu apsardzi, bet, ejot caur Suecas kanālu, varēja justies gandrīz kā tirgū, jo vietējie tur pārdeva visu, ko vien sirds varēja vēlēt. Jānis gan iesmej, ka viņu L izmēra krekliņš normālam cilvēkam ir tāds paknaps. "Pirmās divas nedēļas bija briesmīgas," stāstot par praksi, nu jau ar smaidu saka Jānis. "Domāju un sev jautāju, ko es šeit daru? Uz kuģa ir pavisam cita vide, tālu no mājām. Tikai skatoties kartē liekas, ka tā Rīga tepat vien ir, bet patiesībā tevi no mājām šķir desmit tūkstoši kilometru, sešas stundas un divas laika zonas. Iesākumā uz kuģa tu vēl nezini, kas jādara, kur jāiet. Un krievu valoda, ko tu īsti nesaproti. Laidiet mani projām, es taču gribu mājās! Bet tad jāsāk domāt! Nesēdi malā, ej, interesējies un dari. Tā arī viss notiek."

Patiesībā Jānis prot gaumīgi jokot un pasmierties arī par sevi. Ne vienu vien reizi viņa stāstījuma laikā LJA Studiju centrā profesora Dr. sc. ing. Jāņa Bērziņa vārdā nosauktajā konferencē zālē atskanēja smieklis. Jānis uz kuģi devies kopā ar diviem vīriem, no kuriem viens pēc viņa domām varēja būt bocmanis, bet, kad uzkāpuši uz kuģa, diez kāpēc šā vīra čemodānus savāca, bet Jāņa mantas ne. Nu, jā, izrādās, tas ir kapteinis, tāpēc Jānis iesaka iepazīt kolēģus, sveicināties, būt laipnam, pozitīvam un visus cienīt. Tā pašam un arī pārējiem ir vieglāk dzīvot.

Paldies akadēmijai!

Uz jautājumu, kādu zināšanu bāzi ir iedevusi akadēmija, Elīna saka, ka teorētiskā ziņā Latvijas Jūras akadēmija iedod ļoti labas zināšanas. "Prakses laikā uz kuģa bijām divi kadeti, es un vispirms kadets no Melnkalnes, kuru nomainīja kadets no



Tomass Kārlis Iljenko pirmajā jūras praksē uz konteinerkuģa.



Ukrainas. Varu teikt, ka manas akadēmijā iegūtās zināšanas un teorētiskā bāze bija krietni vien labāka, bet attieksme, tā jau ir atkarīga no katra cilvēka paša."

Lai gan Elīna nu jau vairāk nekā gadu strādā krastā, viņa smaidot saka, ka pagaidām jūra atpakaļ nesauc, bet dzīvē jau nekad nevajagot teikt nekad. Pagaidām darbam krastā ir vairāk plusu – ģimene, draugi un mājas. Tā ir būšana šeit un tagad, un Elīnai ļoti svarīga esot mājas sajūta, Ziemassvētki mājās, strādājot jūrā, tā visa pietrūkst. Bet, sākot studēt akadēmijā, to visu taču varēja paredzēt. Vai arī ne?

"Kad sāku studēt, es maz ko zināju par jūru, par jūrnieceības izglītību un darbu jūrā. Izvēle bija ātra un spontāna. Tolaik domāju: ofisā sēdēt negribu, negribu neinteresantu darbu. Pārlūkoju augstskolu sarakstu un apstājos pie divām – Aizsardzības un Latvijas Jūras akadēmijas. Pirmo no tām atmetu un aizbraucu uz ēnu dienām Jūras akadēmijā, ēnoju vienu trešā kursa studentu. Viņš

bija tik ļoti, ļoti, ļoti visā jūrnieceībā iekšā, viņš bija tik priecīgs, ka var mācīties Jūras akadēmijā, ka var iegūt tādu izglītību un var iet jūrā, un visu to man stāstīja ar tādu degsmi, ka tas mani pilnīgi pārliecināja. Sliecos mācīties ostniekos, bet tieši mans ēnojamais mani pārliecināja stāties kuģu vadītājos, jo tur būs vairāk iespēju, varēs strādāt gan jūrā, gan krastā. Viņa stāstītais likās tik pārliecinošs, ka nebija šaubu, un viņa iedvesmota aizgāju uz kuģu vadītājiem. Motivācija bija lieliska. Esmu ļoti priecīga, ka studēju Latvijas Jūras akadēmijā kuģu vadītājos. Tas man tiešām ir devis lielākas iespējas, esmu pārliecināta, ka Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieceības reģistrā mani paņēma tieši tāpēc, ka esmu kuģa virsnieks un man ir jūras pieredze. Lielākā daļa no kursa biedriem, ar kuriem uzturu sakarus, iet jūrā, un daudzi no viņiem jau strādā par otrajiem stūrmaņiem. Izglītība, kas iegūta akadēmijā, ir neatsverama."

►►► 30. lpp.

▶▶▶ 29. lpp.

Par to, ka ne tikai akadēmiju beigušie, bet arī esošie studenti ir savas augstskolas patrioti, lieliski varēja pārliecināties, klausoties Tomasa un Jāņa teiktajā.

“Visu, ko dod akadēmija, pat tad, ja kādā brīdī tas šķiet nesvarīgi, pilnīgi visu vajag ņemt vērā un pasniedzējus vajag uztvert kā dzīves skolotājus,” ļoti pārliecinoši klātesošajiem, īpaši tiem, kuri vēl nav bijuši jūras praksē, saka Tomass. “Katra kriptiņa erudīcijas, katra kriptiņa zināšanu nekur nepazūd. Mums, kas studē akadēmijā, ir pavisam cita domāšanas ievirze nekā citu augstskolu studentiem. Nevienam sekundi neesmu nožēlojis, ka izvēlējos studijas Latvijas Jūras akadēmijā.”

Studenti no jūras prakses atgriežas pieaugušāki un nobriedušāki. Jūra dara savu. Vairāk nekā pusgadu esot projām no mājām, uz kuģa, kur kopā jāstrādā un jādzīvo nacionāli ļoti raibam kolektīvam – latviešiem, krieviem, ukraiņiem, horvātiem, gruziņiem, turkiem, ķīniešiem, filipīniešiem, indiešiem un vēl, un vēl, daudzas vērtības nākas pārvērtēt, kādu savu ambīciju, vēlēšanos vai nevēlēšanos nākas nolikt malā, jo tu šeit neesi viens un neesi arī pasaules centrs. Ir jāiemācās saprast un cienīt dažādu kultūru cilvēkus, jāsaprot, ka viss jādara pašam, bet viena no svarīgākajām atziņām, par ko runāja Tomass un Jānis, – neslinkot un nekavēt. Uz kuģa neciena tos, kuri slinko, to tūlīt pamana un pret viņiem attiecas savādāk. Un svētumu svētums, protams, ir tiltni, kur nekad nedrīkst nokavēt savu maiņu. “Ierodies desmit minūtes ātrāk, bet nevienu minūti nenokavē,” saka Tomass, un Jānis piebilst, ka tad, kad uz tiltna ierodas kapteinis, visiem ir jābūt kājās. Tā ir kārtība un cieņa. Un arī sveicināt kapteini vajagot ikreiz, kad viņu satiek. Arī tā ir cieņas izrādīšana.

Jaunie un topošie speciālisti vieš cerību, ka Latvijas jūrniecība nekur nevar pazust. Latvijas simtgades gads izskan uz tādas pozitīvas nots.

“Cik tu pats būsi ieinteresēts, tik arī iegūsi,” saka Elīna un visas savas iegūtās zināšanas liek lietā Jūrnieku reģistrā. “Ir jāiet uz priekšu!” To saka Jānis, kurš prakses laikā savā kajītē pie sienas turēja Latvijas karogu. “Mēs divas reizes kā kuģis saņemām drošākā kuģa nosaukumu,” ar lepnumu saka Tomass, un jautāts, kāds ir viņa mērķis, atbild: “Mans mērķis? Pabeigt augstskolu un tad pēc desmit gadiem par kapteini!”

Un tā arī būs. Lai veicas!■

Anita Freiberga

Jūrskolnieki gūst pirmo darba rūdījumu

“Kuģu mehāniķu un stūrmaņu apmācības uzlabošana un starptautiskā prakse”



“Erasmus+” Praksu mobilitātes projekts LJA jūrskolā tiek realizēts kopš 2012. gada, kopumā septiņu gadu laikā projektā piedalījušies 134 jūrskolas audzēkņi, un, kā atzīst projekta vadītāja Nora Ārgale, tas dod iespēju labākajiem jūrskolas audzēkņiem pēc 2. kursa saņemt “Erasmus+” programmas stipendiju un doties mēnesi ilgā praksē ārvalstīs. 2018. gada vasarā 15 jūrskolas audzēkņi devās uz Maltu un 10 uz Kipru. Maltā praktikantus uzņēma “Yacht Luxury Charters”, “Malta Charters” un “Tip Top One”, Kiprā “Relax Cruises” un “Avgoustis Shipyard”. Jauniešu darba pienākumos bija piedalīties izbraucienos ar

katamarānu, kur viņi ne tikai veica nepieciešamos palīgdarbus, kuģa apkopes darbus un uzraudzīja klientus izklaides brauciena laikā, bet tika arī apmācīti šā jūras transportlīdzekļa vadīšanā un tauvošanā, palīdzēja jahtu ostas teritorijas apsaimniekošanā un citos darbos, apguva būrāšanu un vadīja motorlaivu, kā arī iepazīna izklaides kuģu uzņēmējdarbības specifiku. Savukārt kuģu mehānikas specialitātes audzēkņi guva labu pieredzi jahtu būves un remonta darbos.

Par labu tradīciju ir kļuvusi jūrskolas audzēkņu atskaite par praksē piedzīvoto LJA prakses vakaros, kas parasti notiek novembra beigās. Jaunieši emocionāli stāstīja par pirmo, ja tā var teikt, nopietno satikšanos ar izvēlēto profesiju. “Darba devēji mūs uztvēra nopietni, un mēs tikpat nopietni izturējāmies pret saviem darba pienākumiem,” prakses vakarā teica nu jau jūrskolas 3. kursa audzēkņi.

Piemēram, Ēriks uzskata, ka šī pirmā darba pieredze ir devusi viņam iespēju saprast, kāda tad būs izvēlēta nākotnes profesija. Strādājot kopā

UZZIŅAI

Starptautiskā prakse tiek realizēta jūrskolas mācību programmā paredzētās jahtu tūkstāžas prakses (kuģu vadītājiem) un krasta mehānisko darbnīcu prakses (kuģu mehāniķiem) ietvaros. Projekta līdzekļi sedz visus ar uzturēšanos un ceļošanu saistītos izdevumus, kā arī dalībnieki saņem dienas naudu.



Armands Rancāns (no labās), Laura Viznere, Anna Jelīzaveta Kuzmina, Ēriks Besprozvannijs un pasniedzēja Nora Ārgale.

ar ārzemju kolēģiem, viņš mācījies saprasties angļu valodā. Arī viņa kurša biedrs Armands uzskata, ka angļu valodas praktiska lietošana uzlabo valodas zināšanas, bet mēnesi ilgs praktiskais darbs ir apstiprinājis, ka viņa izvēle apgūt jūrnieka profesiju ir bijusi pareiza.

Projekta vadītāja Nora Ārgale prakses vakarā stāstīja, ka 2. kursa otrajā semestrī tie jūrskolas audzēkņi, kuri ar savām labajām sekmēm, nopietno attieksmi pret mācībām un aktīvo sabiedrisko darbu bija nodrošinājuši dalību "Erasmus+" Praktisku mobilitātes projektā, sāka gatavoties praksei un ieguldīja ļoti nopietnu darbu angļu valodas zināšanu papildināšanā, bet prakses noslēgumā dalībnieki saņēma darba vietas sertifikātu, angļu valodas sertifikātu un EUROPASS Mobilitātes dokumentu.

"Par iespēju piedalīties šādā projektā visi dalībnieki atsaucas pozitīvi un atzīst iegūto pieredzi par interesantu un vērtīgu, par tādu, kas paaugstinās viņu pārliecību saviem spēkiem un iespējām konkurēt darba tirgū," saka Nora Ārgale.

Prakse dod iespēju jauniešiem iegūt pirmo ar izvēlēto profesiju saistīto darba pieredzi, turklāt darīt to



starptautiskā vidē. Līdztekus profesionālām iemaņām jaunieši mācās sadarboties ar darba devēju un kolēģiem, iepazīst citas valsts kultūru un ar jūrniecību saistītu mazo uzņēmumu darbību, kā arī uzlabo saskarsmes prasmes angļu valodā. Lielākajai daļai jauniešu šī ir pirmā darba pieredze, daudziem arī pirmais ceļojums ārpus Latvijas. Tie ir septiņpadsmit astoņpadsmit gadus veci jaunieši, kuri bija prom no mājām, paši organizēja sevi darbam, mācījās strādāt komandā, uzlaboja savas angļu valodas zināšanas un guva pirmo iespaidu par darbu uz kuģa. Lai arī pagaidām tie bija izklaides kuģi, jaunieši saprata, cik svarīgi ir ievērot noteikumus un būt disciplinētiem, kā arī to, cik svarīgas ir teorētiskās zināšanas, kas tiek papildinātas praktiskajā darbā. Bez darba pienākumiem jauniešiem tika piedāvāta arī plaša kultūras programma – iespēja iepazīties ar attiecīgās valsts vēstures un kultūras mantojumu, gida pavadībā apmeklēt ievērojamākās vietas, kā arī saņemt praktisku apmācību burāšanā un niršanā.

Vai pēc jūrskolas beigšanas kāds no jauniešiem ir nolēmis turpināt studijas Latvijas Jūras akadēmijā? Šobrīd

▶▶▶ 32. lpp.

Sākusies konkursa "Enkurs" 13. sezona

Tiekoties konkursa "Enkurs" organizatoriem un sponsoriem, nolemts konkursa trīspadsmitajā sezonā sākt jaunu projektu – rīkot reģionālās atlases kārtas. Tās norisināsies nākamā gada 9. februārī Rēzeknē, 16. februārī Bauskā un 2. martā Liepājā.

Katras reģionālās atlases kārtas labākās komandas iekļūs kādā no trim pusfināliem, kas tāpat kā līdz šim norisināsies Rīgā – "Novikon-tas" Jūras koledžā, jūrnieku mācību centrā "LAPA" un Rīgas brīvostā. Pusfinālu uzvarētāji sacentīsies finālā Latvijas Jūras akadēmijā.

Nākamajā sezonā konkursa "Enkurs" norisē plānotas arī citas izmaiņas: konkursa laikā nofilmētais materiāls tiks ievietots sociālajos tīklos, bet vairs netiks veidoti televīzijas raidījumi, savukārt skolu komandās varēs iekļaut ne tikai 10. – 12., bet arī 9. klašu skolēnus.

Jūrniecības nozares konkursa "Enkurs" galvenais uzdevums ir iepazīstināt skolēnus ar jūrniecības nozari un ieinteresēt izvēlēties mācības nozares augstskolās. Konkursa laikā skolēni veic atraktīvus uzdevumus – piedalās improvizētās glābšanas operācijās, apgūst kuģu vadības pamatus, izmantojot profesionālus kuģu vadības treniņus, demonstrē savas prasmes darbā ar kartēm, iemaņas pirmās palīdzības sniegšanā u.c.

Konkursu organizē un atbalsta Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Jūrniecības savienība, Latvijas Jūras akadēmija, "Novikon-tas" Jūras koledža, Rīgas brīvosta, Liepājas SEZ osta, Ventspils brīvosta, Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība, Jūras spēku Krasta apsardzes dienests, "Tallink Latvija", Latvijas Kuģu apkalpju komplektēšanas kompāniju asociācija, "LAPA Ltd", LSC, "BSM Crew Service Centre", "Norbulk Shipping", "Duna Marine Shipmanagement", "Atlas Services Group", "OSM Crew Management Latvia" u.c. ■



▶▶▶ 31. lpp.

viņi domā, kā tā būtu pareizā izvēle, bet 3. kursa audzēknis Armands ar pilnu pārliecību saka, ka viņš pavisam noteikti studēs Jūras akadēmijā.

Izvēli izdarīt kļūst arvien grūtāk

Kopš 2018. gada rudens jūrskolās ir ieviesti jauni izglītības standarti: kuģu vadītāja diploms jaunajiem speciālistiem ļaus strādāt uz kuģiem līdz 3000 BT, bet mehāniķa diploms – līdz 3000 kW. Tagad jūrskolas izglītībai ir piešķirta pilnīgi cita nozīme, izglītības dokumentam būs daudz lielāka vērtība, un daudziem jūrskolas absolventiem zudis motīvacija turpināt mācības, tā vietā viņi izvēlēties darbu jūrā.

Tomass Šakalis 2018. gadā pabeidza LJA jūrskolu, iegūstot kuģu mehāniķa specialitāti, un rudenī iestājās LJA Kuģu vadītāju nodaļā. Uz jautājumu, kāpēc bijusi šāda izvēle, Tomass atbild, ka tā izglītība, ko viņš ieguva jūrskolā, jaunajam speciālistam piedāvāja visai ierobežotas darba iespējas, tātad arī karjeras iespējas bez tālākas izglītības būtu visai ierobežotas. Jautāts, vai šādu izvēli viņš būtu izdarījis, ja izglītības dokuments būtu stiprāks, tads, kādu iespējams tagad iegūt jūrskolā, Tomass atbild: "Ja šāda programma būtu bijusi jau tad kad es sāksu mācīties, tad, droši vien Jūras akadēmijā nebūtu stājies, jo tad diploms būtu līdzvērtīgs Liepājas Jūrniecības koledža diplomam un dotu pietiekami labas iespējas

strādāt jūrā. Ar to, ko tagad piedāvā jūrskola, tu droši vari strādāt par virsnieku uz visiem kuģiem."

Visticamāk, jaunā programma atturēs daudzus no izglītības turpināšanas, jo jaunie cilvēki vēlas iespējami ātrāk tikt laukā no mācību iestādes, kļūt patstāvīgi, strādāt un pelnīt. Ja nu vienīgi ieslēdzas ambīcijas, piemēram, jaunais cilvēks vēlas kļūt par kapteini. Taču arī šajā ziņā nav viennozīmīgas atbildes, jo daudz kas ir atkarīgs no kuģošanas kompānijas politikas attiecībā uz savu darbinieku diploma spēku un nez vai tieši akadēmijas līmeņa diploms ir nepieciešams, lai kāptu pa karjeras kāpnēm.

Tomass sev izvirzījis mērķi kļūt par kapteini, bet tagad ir LJA 1. kurss ar visu, ko tas sev nes līdzī. Vispirms jau ļoti nopietnas matemātikas un fizikas studijas, bez kā uz priekšu tikt nevar.

"Reizēm ir grūti nosēdēt akadēmijas solā, ja apzinies, ka tu jau varēji strādāt jūrā. Mācīties LJA pēc jūrskolas beigšanas nemaz nav tik viegli, kā varētu domāt, jo akadēmijā ir nopietnas prasības matemātikā un fizikā, bet jūrskolā šie priekšmeti nebija prioritāri, akcents vairāk tika likts profesionālās izglītības virzienā, un tagad, pēc jaunās programmas ieviešanas, tas būs vēl jo vairāk izteikts."

Dzīve rādīs, kā būs nākotnē, bet Tomamam, protams, var novēlēt neķert krepķi, domājot, kā būtu, ja būtu, koncentrēties uz studiju programmu un neaizmirst par izvirzīto mērķi. ■

Anita Freiberga

Tumša novembra nakts (Cilvēks aiz borta)

Īpašu zināšanu nepieciešamība ārkārtas situāciju pārvaldībā



Ir vēls novembris, neilgi pirms pusnakts pēkšņi atskan iekšējās trauksmes signāli, ziņojot, ka aiz borta ir cilvēks. Kapteinis steidzas uz tiltu. Dežurējošais kapteiņa palīgs paziņo, ka kāds redzējis cilvēku pārkritam pār kuģa burtu. Kapteinis maina kuģa kursu par 180 grādiem, kuģa māsa un ātrgaitas glābšanas laivas komanda ziņo par gatavību operācijai, atrodoties savos palīdzības sniegšanas punktos. Prožektori ir ieslēgti un uz tilta izvietoti papildu apgaismes objekti. Cilvēks ir pamanīts ūdenī, un viņa glābšanai tiek gatavota ātrgaitas glābšanas laiva. Laivas palaišana kļūst bīstama, jo komandas vadītājam ir liels stress un viņš kliež uz komandas biedriem. Bet glābšanas operācija ir veiksmīga. Izglābtā persona ir cietusi no hipotermijas un tai ir salauzta kāja. Kuģa mācai ar pirmās palīdzības grupu ir grūti izcelt cietušo no glābšanas laivas, lai viņu uz nestuvēm nogādātu medpunktā. Saskaņā ar glābšanas operāciju kuģa kapteinim ir pienākums sazināties ar Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centru (*Maritime Rescue Coordination Center, MRCC*). Kuģa mācai ir jāsaazinās ar Jūras telemedicīnas palīdzības dienestu (*Maritime Telemedical Assistance Service, MTAS*), lai konsultētos par medicīnisko palīdzību pacientam, kuram ir valējs augšstilba kaula lūzums un kurš cietis no hipotermijas.

Pirms kapteinis dosies gulēt, viņš organizēs tikšanos ar iesaistīto apkalpi un sarīkos īsu diskusiju par notikušo, bet nākamajā dienā sasauks personāla sapulci.

Reaģēšana uz ārkārtas situācijām uz kuģa

Ārkārtas situācija uz kuģa prasa daudz dažādu prasmju no tiem, kam darba pienākumi paredz attiecīgi reaģēt. Uz katra kuģa ir jābūt drošības pārvaldības sistēmai, kas nodrošina spēju reaģēt uz dažādām ārkārtas situācijām. Starptautiskajā drošības vadības kodeksā (ISM) šis jautājums ir izklāstīts 8. nodaļā "Gatavība ārkārtas situācijām".

Kā redzams no ievadā sniegtā piemēra, ir procedūras, kas paredzētas situācijai, kad aiz borta nokļuvis cilvēks. Trauksmei atskanot, tiek aktivizēti noteikti apkalpes locekļi, kurus vada kapteinis, atrodoties uz tilta. Būtiska šā scenārija sastāvdaļa ir

ātrgaitas glābšanas laivas izmantošana. Šīs situācijas ir riska pilnas, jo glābšana notiek skarbos laika apstākļos. Ja apkalpes locekļi nav labi apmācīti laivas palaišanā, arī tas var radīt lielu risku. Tiem, kuri ir pieredzējuši situāciju, kad aiz borta ir cilvēks tumsas vai miglas apstākļos, ir skaidrs, ka obligātā aprikojuma saraksts ātrgaitas glābšanas laivā nebūt nav apmierinošs. Cilvēka izcelšana no ūdens un ievietošana ātrgaitas glābšanas laivā var būt arī ļoti sarežģīta. Visbeidzot, var būt atšķirīgi viedokļi par to, vai mācai vajadzētu būt laivā vai jāgaida uz kuģa.

Kad glābēji atgriezušies, kuģa mācai ar grupu pacients no ātrgaitas glābšanas laivas ar nestuvēm jānogādā uz kuģa slimnīcu. Arī tas var būt sarežģīts uzdevums, ņemot vērā šaurās ejas un kāpnes. Ja pasažieri pamana kaut ko ārkārtēju, viņiem rodas interese noskaidrot, kas notiek. Tas varētu nozīmēt, ka sapulcēsies pūlis, tādējādi kavējot pacienta transportēšanu.

Pacienta brūču vai lūzumu ārstēšana var būt sarežģīta, tādēļ mācai vai citam medicīniskās aprūpes personālam var rasties nepieciešamība sazināties ar ārstu krastā. Svarīgi jau iepriekš zināt, kādi dati ir nepieciešami šādai komunikācijai. Būtu lietderīgi, ja ārstam tiktu sniegta informācija par kuģa medicīniskajiem resursiem, uz kuģa atbildīgo personu kompetences līmeni, pieejamo aprikojumu un medikamentiem.

Seku pārvaldīšana

Cilvēki, kas strādā stresa apstākļos, reaģē dažādi. Uz kuģa strādājošajam personālam jābūt labi apmācītam, lai varētu veikt savus uzdevumus, tomēr var gadīties, ka kāds reaģē neatbilstoši. Tas var radīt riskus un nelabvēlīgu noskaņojumu grupā. Ir ļoti svarīgi, lai pēc tam tiktu pārrunātas šādas reakcijas. Var izmantot izjautāšanas tehniku, lai grupā izveidotu kopīgu izpratni par notikušo, un šajā procesā ir jāļauj izteikt savas jūtas un reakcijas. Pārrunu vadītājam vajadzētu pārzināt cilvēka reakcijas, lai viņš varētu sniegt skaidrojumu par dažāda veida reakcijām. Pēc notikuma var arī izmantot aptaujas vai strukturētas sapulču sesijas kā mācību sesijas un kā instrumentu komandas veidošanai.

Projekta "OnBoard-Med" ietvaros tiek izstrādāti un saskaņoti mācību materiāli

Projekta "OnBoard-Med" mērķis ir ārstniecības, darba drošības un neatliekamās palīdzības prasmju saskaņošana Baltijas jūras kuģniecībā. Projekts ietver deviņas dažādas darba paketes, kuru ietvarā tiek izstrādāti ar drošību saistīti kursi kuģu vadības virsniekiem un kuģu māsām. Ir šādi kursi:

- Pūļa un krīzes pārvaldība
- Ātrgaitas glābšanas laivas operācijas
- Kuģu stabilitātes ietekme ārkārtas situācijās un evakuācija
- Pacientu pārvietošana un evakuācija uz klāja
- Darba drošība un riska novērtēšana
- Pacientu izmeklēšana un medicīniskais aprikojums uz klāja
- Medicīniskā komunikācija starp kuģi un krastu
- Uzlabota aprūpe neatliekamās situācijās
- Medicīniskās aprūpes apmācība jūrnikiem

Atgriežoties pie šīs apraksta šā raksta sākumā, kurā tika atainota ārkārtas situācija uz kuģa, var secināt, ka šiem kursiem ir būtiska nozīme mācību nolūkā. Vairākiem kursiem minimālo saturu jau ir reglamentējusi Starptautiskā Jūrniecības organizācija. Dažiem kursiem mācību programmas vēl nav izstrādātas, tādēļ tās jāsapagatavo. Projekta mērķis ir saskaņot profesionālās izglītības programmas Centrālajā Baltijas jūras reģionā starp partneriem no Somijas, Ālandu salām, Igaunijas un Latvijas. Vēl viens tā rezultāts būs tālmācības materiālu un koncepciju izstrāde.

Sadarbība dod lielāku ieguvumu nekā tās daļu summa

Lielā priekšrocība šajā projektā ir sadarbība un mācības, iesaistoties dažādu nozaru speciālistiem. Kuģu masu un kuģu kapteiņu profesijās ir kopīgas nostādnēs. Viss, kas jā dara, ir jāizdara pareizi.

Kļūdīties nedrīkst.■

Inese Barbare, LJA zinātniskā asistente

Āzijas reģions iestājas par savu jūrnieku tiesisko aizsardzību

2018. gada 13. novembrī Manilā notika Āzijas vadošo jūrniecības valstu reģionālā sanāksme, ko organizēja Starptautiskais Jūras tiesību institūts (IMLI) kopā ar Filipīnu Darba un nodarbinātības departamentu (DOLE), un tās galvenais mērķis bija pieņemt dokumentu, kas būtu vērā ņemams arguments, lai panāktu godīgu attieksmi pret jūrniekiem, kā to paredz IMO un ILO deklarācijas.

Āzija ir lielākā jūrnieku piegādātāja starptautiskajai tirdzniecības flotei, un šā reģiona jūrnieki ir atzīti par ļoti svarīgiem spēlētājiem darba tirgū, taču bieži vien viņi nonāk neapskauzamā situācijā. Ņemot vērā kuģošanas biznesa globālo raksturu un dažādās jurisdikcijas, kam pakļauti jūrnieki, sanāksmes dalībnieki vienprātīgi atzina, ka Āzijas reģiona jūrniekiem ir nepieciešama īpaša aizsardzība, jo sevišķi gadījumos, kad darba devējs neizmaksā algu vai kuģis ir iekļuvis kādā negadījumā.

Manilas sanāksme pieņēma paziņojumu par godīgu attieksmi pret jūrniekiem, kas turpmāk būs svarīgs ierocis cīņā pret dažāda veida pārkāpumiem.

Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) ģenerālsēkretārs Stīvens Kotons: "ITF, kas pārstāv vairāk nekā divdesmit miljonus transporta darbinieku, ir apņēmības pilna sadarboties, lai Manilas paziņojums sekmīgi tiktu īstenots, kā rezultātā visiem jūrniekiem uzlabotos darba apstākļi, viņi varētu justies droši par savu nākotni un saņemtu godīgu attieksmi."

Manilas paziņojums ir dokuments, kam pievienojas brīvprātīgi un kas neiejaucas nevienas valsts likumdošanā, tikai cenšas līdzsvarot ostu un piekrastes valstu, karoga valstu, jūrnieku valstu, kuģu īpašnieku valstu un jūrnieku tiesības un pienākumus.■

Triju gadu laikā par 27 ASV dolāriem tiks palielināta jūrnieku minimālā alga

Starptautiskā Transporta darbinieku federācija (ITF) un Starptautiskā Kuģniecības kamera (*International Chamber of Shipping, ICS*) pēc ilgām un sarežģītām diskusijām Jūrnieku darba grupā ir panākušas vienošanos nākamajos trijos gados jūrnieku minimālo mēnešalgu palielināt par 27 ASV dolāriem, un tagad tiks veikti grozījumi Ženēvas 2006. gada Konvencijā ietvertajās minimālajās ILO prasībās, lai jūrnieki varētu strādāt uz kuģa.

Darba algas kopējais pieaugums būs 4,5% no pašreizējās likmes, kas ir 614 ASV dolāru: no 2019. gada 1. jūlija alga pieaugs par četriem ASV dolāriem, no 2020. gada 1. janvāra vēl par septiņiem un no 2021. gada 1. janvāra visbeidzot vēl par 16 ASV dolāriem. "Tās bija sarežģītas sarunas, jo mums bija ļoti atšķirīgs viedoklis par to, kādas funkcijas un pienākumi nākotnē būs kuģošanas un jūrnieku ziņā," atzīst Jūrnieku grupas pārstāvis Marks Dinkinsons. "Mēs sākam lēnām, puses apmainījās ar viedokļiem un sniedza argumentus savu pozīciju aizstāvēšanai. Lai gan no kuģu īpašnieku puses bija ievērojami iebildumi, tomēr esmu gandarīts, ka galu galā uzvarēja pragmatisms un veselais saprāts."

Kuģu īpašnieku grupas pārstāvis Makss Džonss: "Pēc aktīvām diskusijām par pašreizējām sarežģītajām problēmām, ar ko saskaras kuģošanas nozare, un par to, cik svarīgi ir saglabāt jūrnieku nodarbinātību arī nākotnē, esmu ļoti apmierināts, ka tomēr varam strādāt kopā, lai nonāktu pie abām pusēm pieņemama rezultāta."

ITF aizstāv norvēģu jūrnieku intereses

Norvēģijā ITF ir panākusi pozitīva lēmuma pieņemšanu jūrniekiem, jo Norvēģijas valdība ir noraidījusi Norvēģijas Starptautiskā kuģu reģistra (NIS) priekšlikumu kuģošanas kompānijai "Color Line" mainīt karogu un atvērt tirgu trešās valsts darbaspēkam. "Color Line" ir lielākā kuģošanas kompānija Norvēģijā un viena no lielākajām Eiropā. ITF šo lēmumu uzskata par nozīmīgu. Tā bija smaga cīņa par Norvēģijas jūrnieku tiesībām, kurā gūta uzvara, saglabājot darba vietas un atalgojuma nosacījumus vairāk nekā 700 Norvēģijas jūrniekiem.

ITF Norvēģijas nodaļas prezidents Džonijs Hansens: "Tā ir mūsu drosmīga jūrnieku uzvara, kas kļuvusi iespējama tikai tāpēc, ka esam daļa no ITF ģimenes. Starptautiskās arodbiedrības spiediens ir devis rezultātu. "Color Line" nevar nacionālos jūrniekus aizstāt ar lētāku ārzemju darbaspēku."■



Tankkuģis “Stena Imperial” piedzīvojis pirātu uzbrukumu pie Jemenas krastiem



Zviedrijas tankkuģis “Stena Imperial” bija ceļā no Tālajiem Austrumiem uz Rotterdamu un atradās 1,5 jūras jūdžu attālumā no ostas, kad pamanīja, ka tam tuvojas divi aizdomīgi peldlīdzekļi. Apkalpes locekļi paaugstināja trauksmes gatavību, pārraidīja drošības ziņojumu par uzbrukuma mēģinājumu un sazinājās ar karakuģi. Uz kuģa tika veikti visi paredzētie drošības pasākumi, lai nepieļautu uzbrucēju iekļūšanu kuģī.

Kad pirmais pirātu mēģinājums izrādījās nesekmīgs, viņi atgriezās vēlreiz, lai atkal censtos iekļūt kuģī, bet arī šoreiz neveiksmīgi.

Kompānija “Stena Bulk”, kam pieder tankkuģis “Stena Imperial”, sadarbojas ar apsardzes vienībām, kad tās kuģi iet cauri augsta riska zonām, galvenokārt pie Jemenas un Nigērijas krastiem.

“Kopumā situācija Adenas līcī ir nomierinājusies, jau ilgāku laiku šeit nav bijuši kuģu nolaupīšanas gadījumi, taču, kad kuģojam pie Jemenas krastiem, mēs izvēlamies izmantot sargus, jo pašlaik šajā valstī ir visai nestabils stāvoklis, kādu pirms vairākiem gadiem pieredzējām Somālijā. Mēs uzmanīgi sekojam situācijai, izmantojot mūsu drošības departamentu, tāpat mums ir ārkārtīgi svarīgi veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai apkalpes būtu drošībā un tai pašā laikā mēs ievērotu vietējos noteikumus,” atzīst “Stena Bulk” izpilddirektors Ēriks Honels. ■

NYK piesaka “Super Eco Ship 2050”

Japānas lielākā kuģniecības kompānija “NYK Group” pieteikusi ambiciozu projektu “NYK Super Eco Ship 2050”, kurš tiek prezentēts kā nākotnes kuģošanas paraugs, kas sevī ietver zaļo kuģošanu, digitālās tehnoloģijas un jaunu izpratni par kuģu radītajām emisijām. Jaunā kuģubūves koncepcija ir daļa no šā uzņēmuma “Staying Ahead 2022” projekta, kas atbilst “NYK Group” filozofijai un mērķiem par CO2 emisiju samazināšanu uz pusi līdz 2050. gadam

Jauda, kas nepieciešama kuģa ekspluatācijai, tiks samazināta par 70 procentiem, jo efektīvi izmantos elektrodzinējus, kā arī tādus alternatīvus kurināmā veidus kā ūdeņradis un saules enerģija, tāpat tiks samazināts kuģa svars un korozijas iespēja, kuģubūvē izmantojot vieglus materiālus, bet kuģa stabilitāti kontrolēs



datorierīces. Dzinēju efektivitāti paaugstinās, tradicionālās dzenskrūves aizstājot ar tā saukto dubulto foliju, kas atdarina delfinu kustības. Kuģa apkopē tiks izmantotas tehnoloģijas, kas digitāli realizēs robotu darbību, aizstājot cilvēku darbu, tā izvairoties no negadījumiem un optimizējot apkopi. Automātiska pietauvošanās un efektīva kravu pārkraušana no kuģa vai uz kuģi saīsinās uzturēšanās laiku ostā. ■

Roboti nāk tīrīt kuģus

Dānijas kuģošanas kompānija “Dampskibsselskabet Norden” nesēn darbā testējusi jaunu robotu, kuru var vadīt no attāluma un ar kura palīdzību tiek tīrītas kuģa tvertnes. Jaunais robots paaugstina drošību, samazina ūdens un ķīmisko vielu patēriņu un ietaupa laiku kravas telpu tīrīšanā.

“Pirmie rezultāti darbā ar robotu ir pozitīvi. Tas ir viegli darbināms un sasniedz vietas, kurām ir grūti piekļūt. Esmu redzējis daudzus robotus, bet šis ir pavisam jaunas paaudzes robots, ar kuru vistuvākajā nākotnē kuģu tilpnes varēs tīrīt labāk, drošāk, videi draudzīgāk un arī ātrāk,” uzsvēra kompānijas pārstāvis.

2018. gada rudenī robotu sāka eksperimentāli izmantot uz ziemeļvalstu kuģiem, un, kā norādīja uzņēmuma pārstāvji, viņi turpinās strādāt, lai to pilnveidotu un tālāk attīstītu. ■

Gādājot par drošību jūrā

Starptautiskā Jūras glābšanas federācija (IMRF) un Jūras pētniecības institūts parakstījuši saprašanās memorandu (MOU), lai kopīgi strādātu pie projektiem, kas vērsti uz to, lai paaugstinātu drošību jūrā. Nolīgums uzliek par pienākumu abām organizācijām apmainīties ar informāciju un īstenot tehnisko sadarbību jomās, kas interesē abas puses, saskaņot apmācības standartus un vadlīnijas visā nozarē, vienlaicīgi risinot jautājumus, kas saistīti ar jūrnieku un citu personu drošību jūrā.

“Drošība jūrā un atbalsts apdraudētajiem ir viena no senākajām jūrniecības tradīcijām un jūrnieka profesionalitātes un ētikas galvenā sastāvdaļa. Ar šo saprašanās memorandu mēs vairosim izpratni par tām jomām, kas rada bažas, un esam pārliecināti, ka veicināsim labākās prakses veidošanu,” sacīja Džordžijas institūta vadītājs kapteinis Džons Loids.

IMRF ir starptautiska labdarības organizācija, kas apvieno jūras meklēšanas un glābšanas organizācijas, un tās mērķis ir novērst nāves gadījumus pasaules ūdeņos. ■

Par jūras vidi domājot



ES piešķir 300 miljonus eiro pasaules okeānu ilgtspējīgai attīstībai

Bali, Indonēzijā, 2018. gada 29. un 30. oktobrī notika "Our Ocean, our Legacy" 5. konference, kuras mērķis bija apvienot dažādu pasaules valstu valdības, sabiedriskās organizācijas un visas ieinteresētās puses, lai izveidotu sistēmu pasaules okeāna vides saglabāšanai un ilgtspējīgai attīstībai.

Bali konferencē Eiropas Savienība paziņoja, ka okeāna pārvaldīšanas uzlabošanai tā uzņemas 23 jaunas saistības, kurām novirzīs ES finansējumu 300 miljonu eiro apmērā. Šis finansējums nāk kā papildinājums 550 miljoniem eiro, ko ES novirza iniciatīvām, kurās ietilpst projekti plastmasas piesārņojuma novēršanai, zilās ekonomikas attīstībai, okeānu ilgtspējīgai pastāvēšanai, pētniecības pilnveidošanai un jūras vides monitoringam.

Eiropas Komisijas (EK) Augstā pārstāve Federika Mogerīni: "Neviena pasaules valsts viena pati nevar gūt



panākumus. Tam ir vajadzīga konsekventa rīcība un partnerattiecības gan mūsu Eiropas Savienībā, gan ārpus tās robežām, un šajā ziņā mēs apstiprinām savu apņemšanos aizsargāt mūsu okeānus."

EK ir pieņēmusi 23 jaunas saistības, atvēlot 100 miljonus eiro pētniecības un attīstības (P&A) projektiem, lai novērstu plastmasas piesārņojumu, 82 miljonus eiro jūras vides pētniecībai, piemēram, ekosistēmu novērtēšanai, jūras guļtnes kartēšanai un novatorisku akvakultūras sistēmu izveidei, 18,4 miljonus eiro Eiropas zilās ekonomikas attīstībai, kas balstīta uz okeānu ilgtspējīgu attīstību un tās resursu saudzīgu izmantošanu. Arī zemes novērošanas programma "Copernicus" ir iekļauta jauno saistību sarakstā. Papildus tiem 27 miljoniem eiro, ko ES šai programmai piešķīra 2017. gadā, kuģošanas drošībai un piekrastes vides dienestu pētījumiem vēl tiks novirzīti 12,9 miljoni eiro.

Eiropas Komisija cieši sadarbojas ar ANO Vides programmu un visiem iespējamajiem starptautiskajiem partneriem, lai izveidotu koalīciju plastmasas piesārņojuma novēršanai Dienvidaustrumāzijā, jo īpaši Ķīnā, Indonēzijā, Japānā, Filipīnās, Singapūrā, Taizemē un Vjetnamā. Plastmasas piesārņojuma apkarošanas projektiem Dienvidaustrumāzijā EK atvēlēs 9 miljonu eiro finansējumu un vēl 7 miljonus eiro

jūras ekosistēmu aizsardzībai šajā reģionā.

Jau divus gadus pirms noteiktā termiņa 10% no visiem ES ūdeņiem ir pasludināti par aizsargājamām jūras teritorijām. Ar efektīvu pārvaldību un pienācīgu finansējumu aizsargājamās teritorijas var būt gan aizsargātas, gan ekonomiski izdevīgas.



"Mums steidzami jāsamazina jūras piesārņojums, jāpārtrauc nelegāla zveja un jāatbalsta trauslās jūras ekosistēmas. Mums jāattīsta zilā ekonomika, jārada ilgtspējīgas darba vietas, jāveicina izaugsme, ko nodrošina progresīvas pētniecības metodes un jaunās tehnoloģijas. Tieši tāpēc mēs uzņemamies šīs saistības," konferencē sacīja ES vides, jūrlietu un zivsaimniecības komisārs Karmenu Vella.

Ūdens līmeņa celšanās Vidusjūrā apdraud UNESCO Pasaules mantojuma vietas

Pētījums, kas publicēts "Nature Communications", liecina, ka no 49 UNESCO Pasaules mantojuma vietām Vidusjūras zemo krasta zonā 37 saskaras ar plūdu radītu bojājumu risku, bet 42 piekrastes vietām jūras līmeņa paaugstināšanās dēļ draud erozijas risks. Saskaņā ar phys.org datiem aptuveni viena trešdaļa (15) no Pasaules mantojuma vietām pie Vidusjūras atrodas Itālijā, septiņas Horvātijā, četras Grieķijā un četras Tunisijā.

Tīra Libānā, Tarako arheoloģiskais ansamblis Spānijā un Efesa Turcijā ir vietas, ko visvairāk apdraud piekrastes erozija. Apdraudēto sarakstam vēl var pievienot Ravennas agrīnās

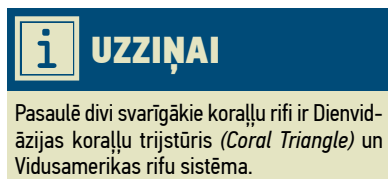


kristietības pieminekļus Itālijā un Sv. Jēkaba katedrāli Šibenikā, Horvātijā, ko UNESCO nodēvējusi par "izcilu universālu vērtību".

Amerikas Meteoroloģijas biedrība ziņo, ka 2017. gadā vidējais jūras līmenis ir bijis augstākais kopš 1993. gada un ir cēlies jau sesto gadu pēc kārtas. 2019. gada septembrī Klimata pārmaiņu starptautiskā padome (IPCC) publicēs jaunākās prognozes par jūras līmeni, bet pat visoptimistiskākie siltumnīcefekta gāzu samazināšanas scenāriji paredz, ka jūras līmenis turpinās celties.

Steidzami jāglābj koraļļu rifu

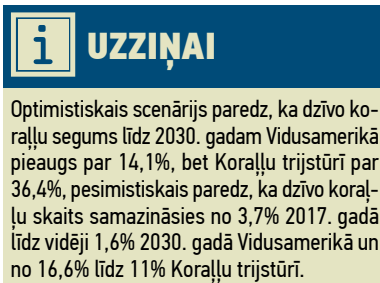
Saskaņā ar Starptautiskās koraļļu rifu iniciatīvas grupas jaunāko ziņojumu tikai steidzami ieguldījumi koraļļu rifu glābšanā un tūlītēja rīcība varētu palīdzēt izvairīties no koraļļu rifu nepārtrauktas samazināšanās. Zinātnieki brīdina, ka turpmākajos 30 gados pasaule zaudēs līdz pat 90%



no koraļļu rifu, tikai Indonēzijas un Vidusamerikas rifu sistēmām, pateicoties labvēlīgākiem ekonomiskajiem apstākļiem, varētu būt lielākas izdzīvošanas iespējas.



Starptautiskā koraļļu rifu iniciatīvas grupa publicējusi divus iespējamus scenārijus, kā situācija attīstīsies līdz 2030. gadam. Pirmais ir optimistiskais – veselīgu rifu scenārijs, kas paredz rifu atveseļošanu, piesaistot finansējumu to aizsardzībai un saglabāšanai. Otrs ir pesimistiskais scenārijs, kas paredz, ka rifu veselība turpinās pasliktināties un tie tuvosies iznīcībai.



Pozitīvām pārmaiņām un koraļļu rifu veselības uzlabošanai līdz 2030. gadam papildus jau esošajam finansējumam būtu nepieciešams vēl viens miljards ASV dolāru, kas nozīmē 2,6 miljonus dolāru gadā ieguldīt Indonēzijā un aptuveni 2,5 miljonus dolāru gadā Vidusamerikā. Uzlabojot rifu veselību, vajadzētu panākt būtiskas pārmaiņas trijās galvenajās nozarēs, kas vainojamas rifu degradācijā, un tās ir tūrisms, komerciālā zivsaimniecība un piekrastes attīstība.

BIMCO sāk kuģu bioprofilēšanas pārvaldības izstrādi

Bioloģiskā piesārņošana – kaitīgo bioloģisko materiālu uzkrāšanās – ir milzīgs ekonomisks jautājums, kas akvakultūras un kuģniecības nozarē maksā miljardiem dolāru gadā. Piemēram, Austrālijas kuģniecības nozare lēš, ka kuģu korpusu tīrīšana un apstrāde izmaksā 320 miljonus ASV dolāru gadā.

Reaģējot uz sabiedrības izrādīto interesi un aizvien pieaugošo spiedienu uz kuģošanas nozari saistībā ar bioloģisko izmaiņu samazināšanu un pārvaldību, BIMCO paziņojusi par pārbaudes kampaņu, kas tiks veikta, lai gūtu ieskatu par to, kā kuģu īpašnieki respektē un pilda IMO noteikto kuģu bioprofilēšanu un kas jādara, lai uzlabotu bioprofilēšanas vadību.

Tas ir ļoti svarīgs jautājums, jo piesārņojums, kas atrodas uz kuģa korpusa, rada virkni problēmu: ievērojami samazina kuģa hidrodinamiku, palielina degvielas patēriņu, turklāt kuģa korpusa bioloģiskais piesārņojums būtiski palielina kuģu emisijas un pārvadā invazīvās sugas.

Ir vērojama tendence kuģošanas nozarē noteikt vietējo un reģionālo regulējumu, kas paredz bioprofilēšanas pārvaldības plānu. Viens no labākajiem piemēriem ir Jaunzēlande, kas noteikusi, ka visiem kuģiem, kuri no 2018. gada 1. maija ierodas valstī, ir jābūt tīram korpusam atbilstoši kuģu bioprofilēšanas pārvaldības standartam (CRMS). Arī Austrālija un ASV ir paziņojušas par sava bioprofilēšanas pārvaldības regulējuma ieviešanu, bet IMO pašlaik risina jautājumu, kā uzlabot šo pārvaldību. Reaģējot uz vides aizstāvju protestiem par kuģu ķīmiskās apstrādes kaitīgo ietekmi uz jūras vidi, BIMCO kopā ar kuģošanas nozares partneru grupu, kurā apvienojušās astoņas dažādas organizācijas, tostarp krāsu ražotāji, kuģu īpašnieki un kuģu apkopes uzņēmumi, ir nolēmusi izstrādāt starptautiski atzītu kuģu zemūdens korpusa un dzenskrūves tīrīšanas standartu, kā arī ieviest to praksē. Sagaidāms, ka standarta izstrāde tiks pabeigta 2019. gada rudenī.

Četri iemesli, kāpēc lēnāki kuģi varētu dot labumu okeāna ekosistēmai

IMO MEPC 73. sesijā notika diskusijas par kuģu emisiju samazināšanu. Tas ir aktuāls jautājums, tālab arī "Greenpeace" strādā emisiju samazināšanas virzienā, tomēr šo jautājumu aplūko no citās pusēs: vai samazināts kuģa ātrums okeāna videi un kuģu īpašniekiem ilgtermiņā var dot kādu labumu? Pētījumi ļauj secināt, ka var dot. "Greenpeace" publisko četrus iemeslus, kāpēc ātruma samazināšana labvēlīgi varētu ietekmēt klimatu un okeāna vidi:

1. Mazāks ātrums – mazāki CO2 izmeši. CO2 izmešu samazināšana ir svarīgs jautājums, jo kuģošanas bizness ir sestais lielākais CO2 emisiju radītājs pasaulē. ES lēš, ka līdz

▶▶▶ 38. lpp.

▶▶▶ 37. lpp.

2050. gadam kuģu emisijas palielināsies no pašreizējiem 50% līdz 250%.

2. Mazāks ātrums – mazāks gaisa piesārņojums. Samazināts ātrums mazina degvielas patēriņu, un tas nozīmē mazāk SOx un NOx nonākšanu vidē, kas ietekmē 40% no pasaules iedzīvotājiem, kuri dzīvo 100 km attālumā no piekrastes. Ir arī kāda laba ziņa: no 2008. līdz 2012. gadam kuģu radītais SOx daudzums ir samazinājies par 1,2 miljoniem tonnu, un tas ir galvenokārt tāpēc, ka samazināts kuģu ātrums.

3. Lēnāki kuģi varētu būt mazāk kaitīgi dzīvniekiem. Kuģu radītais zemūdens troksnis ļoti ietekmē vaļu un delfīnu dzīves kvalitāti. Par sešiem mezgļiem mazāks kuģa ātrums varētu uz pusi samazināt trokšņa intensitāti, kā arī samazināt vaļu ievainošanas gadījumus (ASV 2017. gadā veiktais pētījums atklāja, ka gandrīz 15% kuprvaļu ir guvuši ievainojumus).

4. Mazāks ātrums – ilgtspējīgāka transporta attīstība. Mazāks ātrums dod iespēju izvēlēties alternatīvu enerģijas avotu kuģiem, piemēram, vēja dzinējus, bet tas savukārt ļauj samazināt degvielas patēriņu un ietaupīt uz izmaksu rēķina.

Kuģošanas nozare meklē vēja dzinēju risinājumus

Kuģošanas nozarei jābūt sagatavotai sēra satura ierobežojumiem, kas, domājot par vides kvalitātes uzlabošanu, stāsies spēkā 2020. gadā, tāpēc tiek meklēti alternatīvi enerģijas veidi, un vairākas kuģošanas kompānijas apsver iespēju izmantot vēja dzinēju tehnoloģijas. "International Windship Association" (IWSA) atzīst, ka kuģošanas nozare ir ievērojami mainījusi attieksmi un izrāda interesi par iesaistīšanos šā jautājuma risināšanā. IWSA arī uzskata, ka daži vēja tehnoloģiju risinājumi varētu nodrošināt degvielas 5, 10 vai pat



Četri saliekamie "Flettner" sistēmas rotoru uz tankkuģa.



Pasaulē pirmais kravas kuģis, kas izmanto "Beluga SkySail" izstrādāto vēja enerģijas tehnoloģiju.



"STX Eoseas" nākotnes projekts.

20 procentu ietaupījumu, bet pilnīgi jaunas sistēmas izveidošana jaunu kuģu būvniecībā varētu radīt pat 30 procentu vai vēl lielāku degvielas ietaupījumu.

Šīs tehnoloģijas jau ir pierādījušas savas priekšrocības uz zemes un tagad palēnām nonāk arī uz kuģiem. Izmantojot tiešo atjaunojamo enerģiju, kas tiek piegādāta uz kuģa, un sekundāro vai atjaunojamo enerģiju, ko iegūst ar vēja enerģijas baterijām, vēja dzinējspēks varētu palīdzēt sasniegt nulles emisiju kuģošanu.

Hamburgas Biznesa vadības augstskolas (HSBA) jūrniecības biznesa skolas profesors Orests Šins komentē: "Vēja dzinējspēks ir svarīga komponente, lai tirdzniecības kuģi samazinātu CO2 emisiju apjomu, tāpēc šajā virzienā intensīvi tiek strādāts un piešķirts gan finansējums pētniecībai, gan resursi izglītībai. Tomēr joprojām netrūkst šķēršļu ceļā uz šīs enerģijas izmantošanu, jo tā var veidot nopietnu konkurenci pašreizējam enerģijas biznesam, tāpēc vajadzētu ieviest skaidru regulējumu jautājumā par jaunās alternatīvās degvielas tehnoloģiju attīstību un izveidot standartizētu pieeju biznesa vides regulēšanai."

Lai okeānos vairs nemānotu spoku rīki

Katru gadu aptuveni 640 tūkstoši tonnu zvejas rīku nonāk okeānos un kļūst pat tā sauktajiem spoku rīkiem. Par to, ko darīt, lai šāda situācija nākotnē vairs nebūtu iespējama, diskutēja "Our Ocean. Our Legacy 2018" konferencē Bali, Indonēzijā.

"Global Ghost Gear Initiative" (GGGI) ir zvejniecības nozares uzņēmumu, privātā sektora, nevalstisko organizāciju, akadēmisko aprindu un valdību alianse, kas koncentrējas uz zaudēto un pamesto zvejas rīku problēmas risināšanu visā pasaulē un apvieno 91 dalībnieku. Konferencē GGGI informēja, ka ir izstrādātas vairākas programmas un pieņemtas saistības, lai mazinātu vai pat likvidētu spoku rīkus. Līdz 2025. gadam GGGI atbalstīs 30 projektus, kas saistīti ar spoku rīku daudzuma ierobežošanu 15 valstīs, kur tas ir visvairāk nepieciešams. GGGI sadarbosies ar trim vadošajām sertifikācijas kompānijām, ar trīspadsmit GGGI alianses dalībvalstīm un ANO FAO, lai līdz 2021. gadam īstenotu zvejas rīku labākās pārvaldības praksi, izmantojot nesen pieņemtās ANO FAO zvejniecības rīku marķēšanas pamatnostādnes. GGGI mērķis ir pieņemt darbības stratēģiju un līdz 2030. gadam panākt, lai ik gadus samazinātos spoku rīku – pamestu, pazaudētu vai izmestu tīklu un citu zvejas rīku nonākšana okeānos, jo šie slazdi jūras vidē var saglabāties līdz pat 600 gadiem.

Dažu zivju krājumu samazināšanos par aptuveni 5 līdz 30 procentiem var attiecināt uz spoku rīku nodarīto kaitējumu jūras dzīvniekiem. ■

Kruīza kuģi Baltijas ostās

2018. gada kruīza kuģu sezona ļauj izdarīt secinājumus: bagāta, veiksmīga un ar jauniem kruīza lineriem pārsteidzoša, ne tikai Latvijā, bet visā Baltijas jūras reģionā kartē iezīmējot jaunas kruīza kuģu pieturvietas, tādas kā Sāremā sala, ko aizvadītajā sezonā apmeklējuši deviņi pasažieru lineri.



Visvairāk kruīza kuģu – Tallinā

2018. gadā Baltijas jūrā iegriezās ap 390 dažāda izmēra kruīza kuģu, kas pārvadāja vairāk nekā 750 tūkstošus tūristu. Rekordliels kruīza kuģu apmeklējums fiksēts Tallinas ostā – laikā no 6. aprīļa līdz 16. oktobrim to apciemoja 338 kruīzi, uz Igaunijas galvaspilsētu atvedot 635 tūkstošus tūristu, kas ir par 70 tūkstošiem vairāk nekā 2017. gadā. Arī ienākošo kuģu skaits pieaudzis par 27, kopskaitā atvedot tūristus no 170 pasaules valstīm (30% vāciešu, 21% amerikāņu, 12% angļu utt.).

Vislielākais aizvadītās sezonas kruīza kuģis Tallinas ostā bija "MSC Preziosa" (garums – 333 m), tomēr visvairāk tūristu vienā ienācienā atveda norvēģu "Norwegian Breakaway" (326 m) – 4732 pasažierus. Tallinā tas iebrauca 16 reizes, kopumā atvedot 70 tūkstošus tūristu.

Vispopulārākā – pilsēta Nevas krastos

Nav noslēpums, ka Sanktpēterburgas pievilcība ir kā magnēts visiem Baltijas jūrā ienākošajiem kruīza



kuģiem. 2018. gadā tur pietauvojās 372 lineri, par 23 vairāk nekā iepriekšējā gadā. Jaunajā terminālī "Morskoj fasad" vienlaikus var apkalpot sešus kuģus, pilsētas centra kruīzu pietātnē – divus. Bieži vien visas vietas bija aizņemtas. Lielākais lineris 2018. gadā te bija "MSC Meraviglia", kas atveda 5714 tūristus, kuru apkalpošanu uzņēmušies 1536 apkalpes locekļi.

Kuršu jomas pievilcība nemazinās

Klaipēdas ostā 2018. gada kruīza sezonu 19. oktobrī noslēdza 176 m garais "Marco Polo". Kopumā Lietuvas ostas pilsētu apmeklēja 58 kruīza kuģi un 69,65 tūkstoši tūristu, tomēr kuģu ienācienu skaits samazinājās – 2017. gadā iegriezās 63 kruīza kuģi, atvedot 74,72 tūkstošus tūristu.

"Kruīznieki" mīl Rīgu

Rīgas pasažieru ostā un Krievu salas pietātnēs aizvadītajā gadā pietauvojies 91 kruīza kuģis, atvedot kopumā 76 tūkstošus pasažieru no 123 pasaules valstīm. Par veiksmi uzskatāmi divdienu ienācieni, kad kuģi Rīgā pārnākšņo, tādējādi ļaujot tūristiem atstāt naudu Vecrīgas restorānos. Tāpat populāri ir Ziemassvētku un gadu mijas kruīzi no Sanktpēterburgas uz Rīgu, kad lineris "Princess Anastasia" ik reizes pietauvojies ar 3300 Jaungada viesiem. Ziemassvētkos ar 1500 pasažieriem no Sanktpēterburgas Rīgā iekuģoja "Baltic Princess".

Ja ielūkojamies ANO Pasaules tūrisma organizācijas apkopotajā statistikā par 2017. gadu, redzam, ka Latviju pērn apmeklēja 1,95 miljoni ārvalstu tūristu (+8,7%), kuri šeit iztērēja 885 miljonus dolāru jeb nedaudz vairāk par 450 dolāriem uz vienu cilvēku (attieciģi Igaunijā – virs 500 dolāriem, bet Lietuvā – 515 dolāri uz vienu cilvēku). Tiesa, kruīzos dodas pārtikuģi cilvēki, kuri laikus plāno savu atpūtu un tūrisma marģrutu.■

G. Šmanis

Kravu apgrozījums Rīgas ostā (2017.–2018.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	19 381,6	21 488,0	10,9
ķīmiskās beramkravas	2 210,6	1 919,5	-13,2
ogles	11 025,8	12 946,6	17,4
koksnes šķelda	578,0	828,7	43,4
Lejamkravas	5 306,4	3 808,0	-28,2
naftas produkti	5 230,0	3 774,0	-27,8
Ģenerālkravas	6 428,9	7 849,3	22,1
konteineri	4 226,6	4 469,8	5,8
skaitis TEU	409 809	427 316	4,3
Roll on/Roll of	389,9	479,1	22,9
skaitis	77 177	79 665	3,2
koksne	1 472,9	2 490,0	69,1
tūkst. m ³	1 747,0	2 913,5	66,8
melnie metāli un to izstrādājumi	254,3	340,4	33,9
Kravas kopā	31 116,9	33 145,3	6,5

Kravu apgrozījums Ventspils ostā (2017.–2018.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	6 446,3	6 430,9	-0,2
ķīmiskās beramkravas	177,4	383,6	116,2
ogles	4 440,7	4 617,8	4,0
koksnes šķelda	144,5	128,2	-11,3
Lejamkravas	9 751,2	9 862,7	1,1
jēlnafta	0,0	3,2	100,0
naftas produkti	9 200,1	9 216,5	0,2
Ģenerālkravas	2 328,7	2 472,6	6,2
konteineri	0,0	19,9	100,0
skaitis TEU	0,0	2 112,0	100,0
Roll on/Roll of	1 966,1	2 071,4	5,4
skaitis	75 379	82 824	9,9
koksne	352,9	375,8	6,5
tūkst. m ³	389,4	424,1	8,9
Kravas kopā	18 526,2	18 766,2	1,3

Kravu apgrozījums Liepājas ostā (2017.–2018.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	4 472,8	5 226,4	16,8
labība un tās produkti	2 273,5	2 781,5	22,3
ogles	1 143,4	1 321,2	15,6
koksnes šķelda	225,2	156,4	-30,6
Lejamkravas	436,2	403,4	-7,5
jēlnafta	32,2	39,5	22,7
naftas produkti	347,0	294,3	-15,2
Ģenerālkravas	1 149,3	1 263,5	9,9
konteineri	49,8	44,6	-10,4
skaitis TEU	3 671	2 786	-24,1
Roll on/Roll of	600,3	703,5	17,2
skaitis	36 402	42 066	15,6
koksne	430,7	449,9	4,5
tūkst. m ³	503,6	457,2	-9,2
melnie metāli un to izstrādājumi	5,0	0,0	-100,0
Kravas kopā	6 058,3	6 893,2	13,8

Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (2009.–2018.g. janvāris–novembris)

Kravu veidi	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Beramkravas	26 759,6	26 227,4	30 346,4	34 095,3	31 610,4	32 725,9	30 381,2	28 683,3	30 986,2	33 742,0	8,9
ķīmiskās beramkravas	2 882,2	3 486,9	4 078,2	3 019,6	2 714,7	3 794,6	2 580,0	2 934,2	2 514,4	2 407,6	-4,2
ogles	17 814,9	14 085,8	18 029,3	21 087,8	19 431,6	18 966,4	17 357,5	14 290,3	16 561,2	18 885,6	14,0
koksnes šķelda	1 331,0	1 611,7	1 428,6	1 419,7	1 325,6	867,2	941,2	1 144,6	1 309,3	1 400,6	7,0
Lejamkravas	22 525,8	19 253,8	21 263,8	23 168,8	21 726,6	24 348,8	23 820,0	18 326,8	15 508,2	14 088,7	-9,2
jēlnafta	612,7	193,1	97,7	182,3	131,1	159,1	89,1	48,4	32,2	45,9	42,5
naftas produkti	20 945,1	18 371,9	20 597,5	22 264,7	20 978,6	23 396,9	22 976,6	17 622,7	14 777,1	13 274,7	-10,2
Ģenerālkravas	7 512,3	10 429,2	11 151,3	11 962,0	10 787,3	10 929,1	9 728,1	9 940,0	10 658,7	12 669,7	18,9
konteineri	1 689,8	2 451,4	2 922,5	3 386,0	3 637,5	3 861,7	3 547,2	3 730,2	4 276,4	4 534,7	6,0
skaitis TEU	166 899	234 034	282 086	339 088	355 900	355 856	328 968	353 128	413 482	432 214	4,5
Roll on/Roll of	1 746,2	2 032,0	2 634,0	2 948,8	2 967,5	2 932,1	2 468,4	2 582,4	2 956,2	3 254,7	10,1
skaitis	146 451	154 828	180 742	195 131	198 971	188 643	154 961	160 454	189 784	204 555	7,8
koksne	3 080,9	4 970,2	4 453,8	4 104,2	3 546,3	3 694,4	3 249,5	3 149,3	2 980,4	4 378,4	46,9
tūkst. m ³	3 476,9	5 660,3	5 193,8	4 836,2	4 217,7	4 356,5	4 315,6	3 804,4	3 477,7	4 998,8	43,7
melnie metāli un to izstrādājumi	512,9	484,4	381,3	460,0	323,7	280,2	331,0	291,1	259,3	340,4	31,3
Kravas kopā	56 797,7	55 910,3	62 761,6	69 226,1	64 124,3	68 003,8	63 929,3	56 950,1	57 153,1	60 500,4	5,9

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (2009.–2018.g. janvāris–novembris)

Pārvadājumu iedalījums	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018./ 2017., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	48 930,8	45 005,4	53 550,8	55 663,7	50 559,2	51 403,6	50 778,9	42 881,7	39 969,7	44 823,6	12,1
iekšzemes pārvadājumu apjoms	1 193,4	1 187,4	1 098,1	1 301,8	1 086,1	1 143,8	1 546,5	1 386,6	1 535,7	1 254,0	-18,3
Starptautisko pārvadājumu apjoms	47 737,4	43 818,0	52 452,7	54 361,9	49 473,0	50 259,8	49 232,4	41 495,1	38 434,0	43 569,6	13,4
Eksporta kravu apjoms	1 055,6	1 583,4	1 782,0	1 670,8	2 338,4	2 504,9	1 400,7	946,6	308,7	289,9	-6,1
Importa kravu apjoms	2 718,7	3 140,8	3 389,2	3 290,0	3 796,8	3 597,9	3 807,2	3 626,0	2 788,9	2 873,9	3,0
Kopējais tranzīta kravu apjoms	43 963,1	39 093,9	47 281,5	49 401,1	43 337,8	44 157,1	44 024,4	36 922,5	35 336,4	40 405,8	14,3
Tranzīta apjoms caur ostām	41 195,5	35 899,7	42 929,3	45 080,3	40 877,9	42 536,4	41 303,6	35 266,4	32 187,7	35 684,7	10,9
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	2 767,6	3 194,1	4 352,2	4 320,8	2 459,9	1 620,7	2 720,8	1 656,1	3 148,7	4 721,1	49,9

SM informācija

Rīgas ostas attīstības programma iezīmē ražošanas attīstību

Mainoties globālajām transporta plūsmām un ekonomiskajai situācijai mūsu reģionā, arī Rīgas osta mainās, lai saglabātu kravu apgrozījumu un veiksmīgi konkurētu ar citām reģiona ostām. Viens no veidiem, kā nodrošināt darba vietas, ieņēmumus un stabili kravu apgrozījumu, ir veicināt ražošanu un ar ražošanu saistītu kravu īpatsvaru ostā.

“Šobrīd esam uz sliekšņa, lai vērtu durvis uz nākamo desmitgadi. Ostas attīstības nākotnes vīzija tiek iezīmēta Rīgas brīvdostas attīstības programmā 2019. – 2028. gadam, un tajā kā viens no galvenajiem virzieniem ir iezīmēta ražošanas attīstība ostā. Ražošanas ostā veicinātu sinerģiju ar kravu pārvadājumiem. Kravu plūsma un konteineri, kuri ir saistīti ar ražošanu, garantē stabilitāti un ilglaicīgāku kravu apjomu piesaisti ostā,” stāsta Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Izstrādājot Rīgas brīvdostas attīstības programmu, tika pētīta un izmantota Roterdamas ostas pieredze, kam ar Rīgas ostu ir gan līdzīgas iezīmes kravu konjunktūrā, gan līdzīgi pārvaldības modeļi. Roterdamas osta pārsvarā ir pazīstama kā Eiropas lielākā konteineru osta, taču tā ir arī liela

industriālā teritorija ar veiksmīgiem dažādu nozaru ražošanas uzņēmumiem. Ražošanas Roterdamas ostā sāka attīstīties jau pagājušā gadsimta pirmajā pusē, un šodien aptuveni puse no teju 470 miljoniem tonnu kravu, kas gadā tiek pārkrautas, ir saistītas ar ražošanas aktivitātēm pašā Roterdamas ostā.

Roterdamas ostas pārvaldes projektu vadītājs un analītiķis Karloss Zepeda: “Cilvēki bieži aizmirst, ka osta var būt ne tikai kravu pārkraušanas vieta, bet arī ražošanas bāze ar savām rūpnīcām un uzņēmumiem. Ražošanas aktivitātes ģenerē ne vien kravas, bet arī būtiskus ienākumus ostai. Attīstoties transporta nozarei un ostu infrastruktūrai, konkurence ostu starpā aizvien pieaug. Roterdamas osta konkurē ar Hamburgas, Amsterdamas un Antverpenes ostām. Piemēram, konteineri vienu dienu var nākt uz mūsu ostu, bet, tiklīdz kāda cita osta samazinās tarifus, tie būs prom. Un ostu nozarē visi saprot – ja nav kravu, nav arī ostas. Taču, ja ostā ir ražošanas, kravas nekur nepazudīs. Ražošanas nodrošina noteiktus pamatus kravu apjomiem un investīcijām infrastruktūras

attīstībā. Lejamkravu terminālis Roterdamas ostā nodarbina trīs četrus cilvēkus uz hektāru, kamēr blakus esošā ķīmijas rūpnīca – astoņus līdz piecpadsmit. Ražošanas rada lielu pievienoto vērtību gan no biznesa, gan sabiedrības viedokļa. Turklāt mūsdienu kravu termināli tiek pilnībā automatizēti. Mūsu ostā ir jau divi konteineru termināļi, kur kraušanas procesā nav iesaistīts neviens cilvēks. Automatizācija nenovēršami turpināsies, tādēļ darbvietu skaits kravu pārkraušanas segmentā turpinās samazināties.”

Plānojot ražošanas attīstību Rīgas ostā, šī pieredze noteikti būtu jāņem vērā klasteru veidošanā, kam ir vairākas priekšrocības: kompānijām tās būtu mazākas investīcijas, jo visa pamata infrastruktūra jau ir pieejama. Turklāt vienas industrijas pārpalikumi ir citas industrijas resurss, kurš pieejams bez lielām loģistikas izmaksām. Tik mazā tirgū, kāds ir Latvijā, būtiski ir radīt ražošanu un savu tirgu. Līdzīga attīstība bija vērojama Omānā, kas arī ir maza valsts lielu kaimiņu ielenkumā. Tur ražošanas attīstība ostā radīja tirgu, kas piesaistīja investīcijas un radīja darbvietas.■

Digitalizācija – aktuālākais termins ostu biznesā

Globālā mērogā ostu un kuģošanas biznesa lielākie izaicinājumi ir ģeopolitiskās norises un to ietekme uz starptautisko tirdzniecību, digitālo tehnoloģiju straujā attīstība, kā arī mūsdienu ostu transformācija no kravu pārkraušanas vietas par kompleksu pakalpojumu sistēmu ar daudziem un dažādiem spēlētājiem. Tieši par šiem jautājumiem tika diskutēts Rīgas brīvdostas pārvaldes organizētajā konferencē “2nd Baltic Ports and Shipping 2018”, kas pulcēja pasaules līmeņa ekspertus un nozares profesionāļus. Rīgas brīvdostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš uzskata, ka mūsdienās ostu attīstība notiek ļoti strauji. “Ja vēl tikai pirms pārdesmit gadiem ostas bija samērā noslēgtas teritorijas, kur notika kravu pārkraušana, tad tagad ar ostu mēs saprotam pilsētas un valsts ekonomikā cieši integrētu kompleksu ekosistēmu, kas apvieno daudzas iesaistītās puses un darbības jomas. Galvenais

modernas ostas izaicinājums – kā pārorientēties no vienkāršas kravu pārkraušanas uz “gudro” loģistiku, un tas, protams, attiecas arī uz Rīgas ostu,” savu viedokli pauž Zeltiņš.

Tallinas ostas komercdirektors Margus Vihmans: “Tuvāko triju vai četru gadu laikā Igaunijā ostu sektors būs kļuvis pilnībā brīvs no papīriem, jo visas operācijas būs iespējams veikt tiešsaistē. Mēs redzam, ka nākotnē šos risinājumus varēs izmantot arī starpvalstu loģistikā. Piemēram, ja krava no Baltkrievijas caur Latviju jānogādā Igaunijā, visa dokumentu aprīte ar iesaistītajiem dzelzceļiem, ostām, muitas un robežsardzes iestādēm varētu notikt elektroniski un tiešsaistē. Tas būs ātrāk, tas būs lētāk, un tas būs efektīvāk.”

Arī vadošās starptautiskās transporta apdrošināšanas kompānijas “TT Club” veikta

pētījuma “Drošā jaunā pasaule. Konteineru transports 2043. gadā” galvenais secinājums ir – nākotne būs digitāla. Pētījums tapis, aptaujājot vairāk nekā 300 nozares līderu un ekspertu, kuri ir 100% pārliecināti, ka no četriem iespējamajiem nākotnes scenārijiem – digitālā atjaunošanās, digitālā sagrāve, trešais globalizācijas vilnis un starptautiskās tirdzniecības iznīkšana – realizēsies kāds no diviem digitālajiem scenārijiem.

To, ka konservatīvajā kuģniecības un transporta pārvadājumu nozarē jau izstrādāti un darbojas digitālie tiešsaistes risinājumi, konferencē demonstrēja uzņēmumu “ShipNEXT” un “Varamar Group” pārstāvji. Kravu pārvadājumu nozarē jau šobrīd iespējams izmantot interneta veikaliem vai “Uber” taksetru pakalpojumiem līdzīgus tiešsaistes risinājumus.■

Krievu salas terminālī izmanto mūsdienīgas un dabai draudzīgas tehnoloģijas

Vērienīgā Krievu salas termināļa attīstības projekta otrais posms – papildu infrastruktūras izbūve – tuvojas nobeigumam, un vairs nav tālu brīdis, kad akmeņogļu pārkraušana no Rīgas centra tiks novirzīta uz jauno multifunkcionālo termināli Krievu salā. SIA "Strek" nomas teritorijā papildu infrastruktūras izbūves darbi ir jau pilnībā pabeigti. Izbūvētas nepieciešamās inženierkomunikācijas, kravas laukumi, sliežu pievedceļi, kā arī vēju slāpējošs žogs vides prasību ievērošanai. Uzņēmums šobrīd aktīvi veic tehnoloģisko iekārtu piegādi un montāžu.



Rīgas brīvoostas pārvaldes Infrastruktūras attīstības departamenta projektu vadītāja Sanita Kaire: "Vagonu izkraušana jaunajā terminālī notiks slēgtā telpā, kurā jau pašreiz ir uzstādīta vagonu apgāšanas iekārta. Tā automatizēti apgāzīs vagonus ar triju līdz piecu minūšu intervālu. Ogles no vagoniem tiks bērtas pazemes tvertnēs caur sietu mehānismu, kas ļaus tās vienlaicīgi arī šķirot. Pēc sašķirošanas vairākās frakcijās ogles pa vairāku simtu metru garu slēgtu konveijera līniju dosies tieši uz kuģi vai glabāšanas laukumu."

Lai ievērotu visas vides aizsardzības prasības un nepasliktinātu Krievu salas teritorijai piegulošo pilsētas apkaimju iedzīvotāju dzīves kvalitāti, kravas laukumus Krievu salas termināļu teritorijā ieskaus 23 metrus augsts putekļu žogs. Šī grandiozā vēju aizturošā būve nodrošinās to, ka ogļu putekļi neizplatās apkārtējā vidē. Vēja žogs katra stividora teritorijā būs orientējoši kilometru garš. Turklāt putekļu veidošanos ogļu uzglabāšanas laukumos mazinās ogļu pastāvīga mitrināšana – laistīšana ar ūdeni siltajā gadalaikā un apbēršana ar sniegu ziemas periodā, izmantojot speciālus sniega lielgabalus.■

Rīgas ostā iezīmē Spilves plavu nākotnes attīstības vīziju

Oktobra vidū noslēdzās Rīgas brīvoostas brīvo teritoriju padziļināta izpēte Spilves plavās. Ģeodēziskās izpētes rezultāti snieguši informāciju ar ieteikumiem par Spilves plavu teritorijas atbilstību dažāda veida būvēm un projektu attīstībai. Pētījuma ietvaros veikta arī teritorijas nākotnes vīzijas 3D modelēšana, kas ir būtisks priekšnoteikums teritorijas turpmākai attīstībai, investoru piesaistei un Rīgas ostas konkurētspējas veicināšanai. Spilves plavu attīstības modeli parādīti iespējamo komunikāciju tīklu pieslēgumi, ceļu tīkla savienojums ar Daugavgrīvas šoseju un jaunas dzelzceļa līnijas novietojums. Kopējā apbūves laukumā 81 000 m² platībā iespējama astoņu noliktavu vai ražošanas ēku izbūve, katra 10 000 m² platībā. Tāpat modelētas arī administratīvo ēku, ceļu un kravas laukumu atrašanās vietas.

Rīgas brīvoostas pārvaldnieka vietnieks ostas attīstības jautājumos Edgars Sūna: "Nodrošināt klientiem ostā tikai kravu pārkraušanu – ar to vien šodien nepietiek. Mūsdienīgā ostā ir jāpiedāvā iespējami plaša



loģistikas pakalpojumu klāsts. Saistībā ar konteineru plūsmas pieaugumu Rīgas ostā pēdējos gados vērojama tendence, ka arvien palielinās pieprasījums pēc ģenerālkraavu noliktavām un ar tām saistītiem pakalpojumiem. Spilves plavu izpēte un attīstības vīzijas modelēšana bija nepieciešama, lai mēs nākotnē varētu apmierināt augošo tirgus pieprasījumu pēc universālām noliktavām. Rīgas osta šajā ziņā vēl ir privilēģētā stāvoklī, jo mums ir pieejamas brīvas teritorijas attīstībai, bet vairums Eiropas ostu cieš no brīvu teritoriju trūkuma savu attīstības plānu realizēšanai."■

Rīdzinieki un osta zīmē kopīgo nākotnes vīziju

Rīgas osta ir neatņemama pilsētas sastāvdaļa. Platības ziņā tā aizņem aptuveni piekto daļu no Rīgas teritorijas. Lai rastu līdzsvaru starp ostas attīstību, uzņēmēju un pilsētas iedzīvotāju interesēm, būtiski ir veicināt atklātu dialogu, savstarpēju informētību un ieinteresētību. Novembra

sākumā dažādu jomu vietējie un starptautiskie eksperti, kā arī sabiedriski aktīvie rīdzinieki tikās Rīgas pilsētas arhitekta rīkotajā konferencē "Rīdzinieks un osta", kur uzklusēja Rīgas ostas nākotnes attīstības vīzijas, iepazīnās ar pasaules piemēriem, kā arī apmainījās viedokļiem par Rīgas pilsētas un ostas mijiedarbību nākotnē.

"Pēdējo gadu laikā saprašanās ostas un pilsētas iedzīvotāju starpā ir krietni uzlabojusies. Ja pilsētniekiem akūtie jautājumi tiek risināti un atrisināti, tad iestājas normāla līdzaspastāvēšana, uz kuru cer gan iedzīvotāji, gan arī ostas uzņēmēji," pārliecināts ir Rīgas pilsētas arhitekts Gvido Princis.■



Svarīgākais no Rīgas brīvostas pārvaldes akūti risināmajiem jautājumiem

Rīgas pilsētas centra atbrīvošana no ogļu kravām. Krievu salas infrastruktūras projekts jau ir noslēdzosajā fāzē, tiek domāts par to, kā tālāk attīstīt ostu mijiedarbībā ar vidi un pilsētu. "Darbs pie Rīgas brīvostas attīstības programmas 2019.–2028. gadam ir praktiski pabeigts, plānojam jau drīzumā to virzīt apstiprināšanai. Mēs mērķtiecīgi mainām darbības filozofiju – Rīgas ostai ir jāklūst atvērtāka pret sabiedrību, tai jākalpo pilsētas un valsts interesēm, vienlaikus pildot gadu simtos uzņemto misiju – balstīt pilsētas un visas valsts tautsaimniecību," atzīmē Rīgas brīvostas pārvaldnieks Ansis Zeltiņš.

Potenciāls, kas Rīgā netiek pietiekamā mērā izmantots, ir ūdens, kas aizņem divas trešdaļas no visas ostas teritorijas. "Rīgā ūdens ir tas resurss, ko mēs neizmantojam un dažkārt pat īsti nezinām, kā izmantot. Šo situāciju ir radījuši dzelzs priekšskara gadi, kad ostas darbība un pat ūdensmalu izmantošana rīdziniekiem bija liegta. Tāda fiziska ostas norobežošana gadu desmitos ir degradējusi rīdzinieku priekšstatu pašiem par sevi kā par ostas pilsētas iedzīvotājiem. Zudusi arī tradīcija pilsētniekiem izmantot publisko akvatoriju ikdienas gaitās," stāsta Gvido Princis.

Ostai jāklūst par vietu, kas pilsētniekiem sniedz ne tikai darbu, bet arī izglītības un rekreācijas iespējas, un ūdens varētu kļūt par daļu no pilsētas transporta sistēmas. Piemēram, Bolderājas un Vecmīlgrāvja savienošana ar prāmju līniju varētu radīt spēcīgu efektu pilsētas ziemeļu daļas attīstībai. Abās šajās Daugavas pusēs kopā mīt ap 50 tūkstošiem iedzīvotāju. Šeit atrodas daudz ražošanas uzņēmumu un liels skaits darba vietu, tātad iespējama arī ekonomiskā sinerģija starp šīm apkaimēm.■

Liepājas ostā modernizē muitas kontroli

Liepājas ostas muitas kontroles punktā uzstādīta un testa režīmā jau darbojas jauna mūsdienīga iekārta – transportlīdzekļu un kravu kontroles skeneris, kas ļaus muitas amatpersonām kontroles pasākumus veikt ātrāk un efektīvāk.

Tā kā Latvijā noris aktīvs darbs, lai apkarotu nelegālo cigarešu un citu kontrabandas preču apriti, šādi skeneri jau uzstādīti uz valsts austrumu robežas, Rīgas ostā un nu arī Liepājas ostas teritorijā. Latvijas muitā līdz šim tika izmantotas deviņas kravu un konteineru skenēšanas iekārtas (tris no tām – dzelzceļa kravu kontrolei), tagad Liepājā ir uzstādīta desmitā. Muitas amatpersonas jauno iekārtu vērtē atzinīgi, jo līdz šim katru aizdomīgu kravu nācās fiziski pārbaudīt, to atverot, ja nepieciešams, izkraujot vai arī kontrolē iesaistot speciāli apmācītus darba suņus. Nereti tas prasīja salīdzinoši ilgu laiku.

Kā norāda Liepājas SEZ pārvaldes Drošības, aizsardzības un vides daļas vadītājs Kaspars Poņemeckis, pietiekami bieži muita un robežsardze atklāj kontrabandu, aiztur cilvēkus. Jaunā iekārta muitai palīdzēs to veikt ātrāk, kas noteikti uzlabos kravu plūsmas ātrumu un drošību Liepājas ostā.

VID Muitas pārvaldes Liepājas ostas muitas kontroles punkta muitas virsuzraugs Valerijs Sisenis: "Skeneris nodrošina ātrāku robežas šķērsošanu, efektīvāku muitas kontroli. Ar šo iekārtu var caurskatīt kravas transportlīdzekļus. Digitālo attēlu analizē muitas amatpersonas un uzreiz redz kravā apslēptās kontrabandas preces, izveidotos slēņus."

Skenera angāra dzelzsbetona sienas nodrošina, ka skenera darbības laikā ārpus angāra nekādas jonizējošā starojuma ietekmes nav. Skenēšanas laikā transportlīdzekļa vadītājs un pasažieri atrodas ārpus angāra speciāli tam paredzētā



Valerijs Sisenis.

telpā, lai nebūtu jāstāv laukā. Valerijs Sisenis uzsver, ka apkārtējai videi skeneris nav bīstams, šīs iekārtas lietošanai saņemta Valsts vides dienesta Radiācijas drošības centra licence, kas nozīmē, ka iekārta atbilst noteiktām prasībām un personāls ir apmācīts, veikti visi drošības pasākumi. "Apkārtējiem cilvēkiem briesmas nedraud, ne pārtikas, ne nepārtikas kravai nekādi bojājumi netiek nodarīti."

Skenera iekārtu uzstāda kompānija ar ilggadēju pieredzi "Nuctech Warsaw Company limited", izmantojot modernākās tehnoloģijas. Kompānijas pārstāvis Elars Rūtsleins salīdzina skenera un rentgena jaudu: "Piemēram, ja cilvēks aiziet pie ārstu uz rentgenu, viņš saņem zināmu devu starojuma, kas ir normāls process. Skeneris ēkas iekšpusē rada 20 reižu zemāku radiācijas starojumu, nekā cilvēks saņem rentgenā. Savukārt ārpus ēkas nekas nenoņāk, te ir absolūti droši."

Liepājas SEZ pārvalde plāno 2019. gadā pārbūvēt ostas galvenās caurlaides, nodalīt vieglo un kravas automašīnu plūsmas, tādējādi novēršot gaidīšanu garās rindās, lai iebrauktu ostas teritorijā, un nākotnē sadarbībā ar muitu uzstādīt automātiskos kravas svarus. Bet jau tagad, pirms plānotajiem uzlabojumiem, Latvijas Jūras administrācijas ikgadējā pārbaudē atzīts, ka Liepājas osta atbilst visām starptautiskajām drošības prasībām.■

Vērienīgi darbi Klaipēdas ostā



Padziļinās Malkas līci Klaipēdā

Klaipēdas Valsts jūras ostas direkcijā aizvadītā gada nogalē parakstīti līgumi par vērienīgiem rekonstrukcijas darbiem ostā – Malkas līča akvatorijā. Tagadējo 11 metru dziļumu palielinās līdz 14,5 metriem, kas ļaus konteineru terminālī un tuvējās piestātnēs uzņemt arvien lielākas iegrimis kuģus.

Holandieši uztur paātrinātu tempu

Nīderlandes kompānijai "Van Oord Dredging and Marine Contractors B.V." Klaipēdas osta ir ļabi pazīstama. Tā nesen padziļināja kuģošanas kanālu Kuršu jomā no Danes upes līdz Malkas līcim, kā arī akvatoriju pie sašķidrinātās gāzes termināļa. "Van Oord" raksturo jaudīga padziļināšanas tehnika un ātrs darbu temps.

Vidmants Paukste, Klaipēdas ostas infrastruktūras direktors, ir gandarīts par iepirkuma cenu, jo esot sarukuši piedāvājumi un firmas vairs neprasot astronomiskas summas.

Pirmajā darbu posmā paredzēts uz jūras izgāztuvi aiztransportēt 1,5

miljonus kubikmetru grunts, kas maksāšot 15,64 miljonus eiro. Darbu izpildei paredzētas 306 dienas, un līgumu parakstot tika precizēts, ka darbiem jāsākas tūlīt – 2018. gada novembrī. Holandieši ar savu superjaudīgo tehniku ir gatavi pat straujākam darbu tempam.

Bez Latvijas BMGS neiztikt

Aizvadītā gada 18. oktobrī Klaipēdā parakstīts līgums ar hidrobuves konsorciju, ko veido lietuviešu uzņēmums "Hidrostatyba" un Latvijas kompānija BMGS. Tas paredz par 27,11 miljoniem eiro veikt padziļināšanas darbus pie uzņēmuma "Vakaru laivu gamykla" piestātnēm, jo ir jāizrok tilpumi diviem dokiem, to enkuriekārtām, vienlaikus demontējot 137.A un 138.A piestātni, daļēji rekonstruējot 139. piestātni. Kopumā tiks izbūvēta pilnīgi jauna 300 metru gara piestātņu līnija, kas atbildīs projektējamajam akvatorijas dziļumam – 14,5 metri. Darbi ilgs vairāk nekā divus gadus, plānotais termiņš – 814 dienas. Pēc šīs rekonstrukcijas uzņēmuma teritorijā varēs noenkurot Klaipēdas

ostā jau esošo doku *panamax* tipa kuģu remontam, jo pieprasījums pēc šādu doku pakalpojumiem ir ļoti liels. Patlaban jau notiek 139. un 140. piestātnes rekonstrukcija, ko pabeigs šogad.

Turpinās akvatorijas attīrīšana

Malkas līča rajonā turpinās piesārgotās grunts izvešana no akvatorijas un doku bedrēm, jau aiztransportēti 200 tūkstoši kubikmetru grunts, vēl atlikuši 70 tūkstoši. Tas ļaus Malkas līča padziļināšanas otrajā kārtā izvest 800 tūkstošus kubikmetru grunts, un šiem darbiem tiks izsludināts atsevišķs konkurss. Kopējais darbu izmaksu apjoms ir 57 miljoni eiro, kas ir piesaistītie ES struktūrfondu līdzekļi, savukārt piestātņu rekonstrukciju ostas direkcija veic par savu naudu. Kā uzsver V. Paukste, ieplānotie darbi jāveic 2020. gadā, sīkākos pabeidzot gadu vēlāk. Šādu atspērienu Malkas līča padziļināšanai devis Klaipēdas konteineru termināļa veiksmīgais darbs un panākumi, kas ļauj realizēt finansiāli ietilpīgus projektus. ■

Gints Šimanis

Jūrniecības boulinga kauss stiprina draudzību un saprašanos

Vēl pirms lielajiem valsts svētkiem norisinājās ļoti nozīmīgs Latvijas jūrniecības nozares pasākums – “IMSC Latvian Maritime Bowling Cup 2018” jeb Latvijas jūrniecības boulinga kausa izcīņa. Pasākumu organizēja IMSC (*International Maritime Sport Community*) un Latvijas Jūrniecības savienība.

Pavisam spēkiem mērojās 22 komandas, sacensību pirmajā kārtā tika noteikti “profesionāļi” un “amatieri” (katrā grupā pa 11 komandām), lai pēc tam, otrajā kārtā, jau noteiktu stiprākās komandas katrā grupā jeb “lielajā” un “mazajā” finālā.

Rezultatīvākā izrādījās Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieru arodbiedrības (LTFJA) komanda, kas ieguva 799 punktus. Tikai pavisam nedaudz no līderiem atpalika “LAPA” ar 794 punktiem. Trešo vietu ar 676 punktiem izcīnīja komanda



“Anglo-Eastern + Nice Girls”, kam turpat uz papēžiem ar 670 punktiem mina Latvijas Jūras administrācija.

Savukārt “mazajā” finālā pirmā ar 650 punktiem komanda “Novikontas Connect”, otrie ar 642 punktiem Latvijas Jūrniecības savienības boulingisti, bet trešajā vietā palika “KMS&AtoZ”, sarīpinot 613 punktus.

Balvas saņēma arī komandas, ko žūrija bija atzinusi par ievērojamākajām noformējuma un sportiskā gara ziņā, un tās bija LTFJA, LSC un “Atlas Professional”. Individuāli tika vērtēti un sumināti labākos rezultātus sasniegušie – Jūlija Selezņova no “Anglo-Eastern + Nice Girls”, Ilze Dundiniece no “Novikontas Energy”, Jeļena Tiščenko no “Luminor”, Tomass Šakalis no Latvijas Jūras akadēmijas, Mihails Kiriljins no “Ultramarin” un Ruslans Grechins no “LAPA 2”.

Par godu Latvijas simtgadei pie balvām tika arī tie boulingisti, kuri otrajā kārtā bija ieguvuši tieši 100 punktu – Lelde Lipšāne no Latvijas

Jūras administrācijas, Edijs Štāls no JA Jūrnieru reģistra komandas un Alīna Skarste no “LAPA”.

IMSC ir organizācija, kuras darbībā iesaistījušās jūrniecības organizācijas no 15 valstīm. Organizācija veidota ar mērķi iesaistīt dažādās sportiskās aktivitātēs jūrniecības nozarē strādājošos un viņu ģimenes locekļus. IMSC darbības pamatā ir veselīgs dzīvesveids un ģimeniskās vērtības. IMSC organizē treniņus un sacensības, arī sporta nometnes, taču boulinga turnīrs tika rīkots pirmo reizi. Pirmo reizi pasākuma organizēšanā veiksmīgi sadarbojās IMSC un LJS.

“Šis pasākums tiešām bija vērienīgs un jūrniecības nozarei svarīgs, jo, neraugoties uz sportisko azartu un konkurenci, galvenais tomēr bija vienotība un draudzība. Ja reiz visā valstī trūkst saprašanās, tad vismaz jūrniecības nozarē valda saprašanās gars, un kopīgi pasākumi to veicina un stiprina!” uzsvēra LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.■

Vēsturiskas liecības Mencendorfa namā

Par godu Latvijas simtgadei Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja struktūrvienībā "Mencendorfa nams" skatāma mūsu sadarbības partneru – Nīderlandes Vēndamas Vēnkoloniālā muzeja izveidota izstāde "Nīderlandes un Latvijas diplomātiskie un tirdznieciskie sakari starpkaru periodā".

Mūsu valstis, pareizāk, valsts teritorijas, jau izsenis, bet jo īpaši no Kurzemes hercogistes laikiem saista rošīgi kuģniecības kontakti. Šoreiz gan izstādē, gan arī tās ietvaros rīkotajā konferencē izcelts starpkaru periods – Latvijas brīvvalsts sadarbība ar Nīderlandi. Tālaika tirdznieciskie un diplomātiskie kontakti nebija iedomājami bez kuģniecības sakariem, tādēļ pieminēšu dažas izstādē aplūkojamās vēstures liecības.

Tā, piemēram, Latvijas tvaikonis "Ausma" regulāri ienāca Amsterdamas un Roterdamas ostās. Kuģis bija būvēts Anglijā 1889. gadā un 1928. gadā atradās Latvijas tirdzniecības flotes sastāvā. Par kuģi vairākkārt varēja izlasīt avižu rakstos. Tas nebija vien kravas kuģis, bet varēja uzņemt arī pasažierus. Tā kādā nīderlandiešu avīzē varēja izlasīt, ka Dāvids Rudzītis (1881–1939), latviešu diplomāts, viņa sieva un dēls 1939. gadā ieradās ar tvaikoni "Ausma" Roterdamā, lai pavadītu vasaras atvaļinājumu. Neveiksmīgā kārtā drīz pēc ierašanās Rudzītis smagi saslima un Latvijas konsulātā mira. Dāvids Rudzītis bija augsta ranga Latvijas virsnieks, Latvijas Valsts kancelejas direktors un līdz ar to arī Kārļa Ulmaņa kabineta loceklis. 1940. gada 31. martā kuģis "Ausma" vēlreiz pieminēts ziņās, kad tas bija uzskrējis kādai smilšu salai starp Nīderlandi piepierošajām Teksela (Texel) un Vlielandes (Vlieland) salām. Pēc ziņām avīzē, kuģis ar briķešu kravu bijis ceļā no Rīgas uz Amsterdamu. Avarējušā kuģa nogādāšana drošībā izmaksājusi 45.00 guldeņu. Neskatoties uz kuģa lielo vecumu, rēdereja šīs izmaksas segusi. Otrā pasaules kara sākumā kuģis atradās Rīgas ostā, kur to konfiscēja Padomju varas iestādes un 1941. gada jūnijā pārveda uz Ļeņingradu. "Ausma" tika iesaistīta Baltijas flotē



Hendriks Hahmērs un Nīderlandes vēstnieka de Vrijs kundze aizkur Mencendorfa nama pavadu.



Izstādes ekspozīcijas daļa.



Kuģis "Ausma". No Vēndamas muzeja kolekcijas.

un veica militārus uzdevumus Somu jūras līcī. Kara laikā pie Gotlandes kuģis sabombardēts.

Starpkaru periodā pieauga preču pārvadāšana starp Latviju un Nīderlandi. Tad bieži sastopami latviešu kuģu vārdi avižu ziņās. Nīderlandes krasts vētras laikā ir ļoti

viltīgs un bēdīgi slavens ar sēkļiem un atklāto jūru. Daudzkārt lieli kuģi piedzīvojuši nopietnas grūtības, manevrējot starp sēkļiem pie Delfcīlas, Hārlingenas, Zāndamas un Roterdamas ostām. Bēdīgi slavena bijusi kuģa "Valka" tuvošanās krastam jūras grīvā pie Roterdamas 1929. gada 16. janvārī. Šajā dienā vētras dēļ vairāki kuģi uzskrējuši Nīderlandes piekrastes sēkļiem. Izglābt kuģa "Valka" apkalpi devusies glābšanas laiva "Prins der Nederlanden". Pirmajā mēģinājumā laiva atsitusies pret kuģi, bet brīdi vēlāk nācies cīnīties ar lieliem viļņiem. "Valkas" radists paziņojis atrašanās zonu, bet no glābšanas komandas neviens vairs nav bijis ieraugāms. Astoņi glābēji bija noslīkuši. Beidzot "Valkas" apkalpi izglāba otra glābšanas laiva. Holandē joprojām ir pieminekļi noslīkušo glābēju atcerei.

Nīderlandes kravas kuģis "Carna", būvēts 1921. gadā kuģu būvētavā "Gebroeders Bodewes" Lobitas pilsētā, bija paredzēts Karaliskajai holandiešu kuģu kompānijai. Kuģniecības muzejā Roterdamā atrodas divas fotogrāfijas, kurās redzams, ka 1922. gada ziemā kuģis ieradies Rīgas jūras līcī. Avīzē lasāms, ka "Carna" ar palīdzības kravu devusies no Nīderlandes uz bada nomocīto Krieviju un Latviju. Daļa kravas nonākusi Maskavā.

Izstādē aplūkojami arī materiāli par kopīgiem jūras manevriem un citi vēsturiski stāsti un lietas.

16. novembrī konferencē ar referātiem viesojās Vēndamas Vēnkoloniālā muzeja direktors Hendriks Hahmērs un biedrības "Nīderlande – Baltija" prezidents Jons de Jonge. Pasākumā piedalījās Nīderlandes vēstnieks Latvijā Hoverts Jans Korneliss Beils de Vrijs ar kundzi.

Ilona Audere, Mencendorfa nama vadītāja

Jūrniece ir mānticīgi ļaudis



Reiz senenos laikos, neilgi pēc neatkarības atgūšanas, iznāca viesoties Tallinā. Bijām arī uz vecā un slavenā ledlauža "Suur Tõll" (Lielais Tils), kurš, ar plānu sniega kārtiņu apsnidzis, mierīgi baudīja ziemas miegu ostā gluži netālu no vecpilsētas. Kad izstaigājām tā rūmes un iepazīnāmies ar kuģi kopumā, salonā mūs sagaidīja varenā tvaika ledlauža pēdējais kapteinis – stalts sirms kungs, tērpiens atbilstoši jūras protokolam un visiem reglamentiem. Sēdējām pie sena virsnieku kopkajītes galda, un kapteinis Varma lēni ripināja savu atmiņu stāstu. Turpat blakus stāvēja senlaicīgas klavieres, kuras uz kuģa atradās kopš pašiem tā pirmsākumiem, sienas rotāja gleznas un vēsturiskas fotogrāfijas ar pagājušā gadsimta sākuma elpu. Nedaudz pieklusinātā dzeltenīgo kvēlspuldžu maigā gaisma palīdzēja iegrimt kapteiņa Varmas interesantajos atmiņu līkloču vilņojumos un sajūtās lēni aizslīdēt teju 100 gadu tālā pagātnē...

"Mēs, jūrniece, esam mānticīga tauta," ar viegli ironisku smaīdu noteica sirmā kapteinis. Sekoja stāsts iz viņa jaunības par to, kā kuģis reiz izgājis jūrā melnajā piektdienā, 13. datumā. Viņš – gluži jauns jūrniece, pirmo reizi pārkāpis no burinieka uz štīmeri. Kā nu sanācis, kā ne, bet ogļu iekraušana kuģa bunkuros tvaika mašīnu darbināšanai krietni aizkavējusies un kuģis izgājis jūrā pēc pusnakts, jau nelaimīgajā melnajā piektdienā. Iepriekš gan viss bijis saplānots tā, lai no ostas izietu dienu agrāk – ceturtdienā, jo melnajās piektdienās kuģi nekad neesot ārā no ostām gājuši... Ierašas pārkāpšana



varēja piesaukt lielu postu, līdz pat kuģa un jūrniece bojāejai.

Tā arī sanācis ar jaunā jūrniece pirmo braucieni uz tvaikoņa. Jūrā esot sacēlusies tik spēcīga vētra, ka kuģis tikai brīnumainā kārtā nav nonācis jūras dzelmē un jūrniece laimīgi sasnieguši tuvāko ostu. "Otru tik lielu vētru visā savā garajā jūrniece mūžā nekad vairs neesmu piedzīvojis!" noteica sirmā igauņu kapteinis, kurš izvagojis visas pasaules jūras un okeānus. Ledlauzis "Lielais Tils" joprojām stāv Tallinas ostā pie jaunās Jūras muzeja ekspozīcijas, bet toreiz satiktais sirmā igauņu kapteinis tagad jau laikam vago debesu jūras un zvaigžņu bāku iezīmētos drošos ceļus...

Vai jūrniece senlaikos tiešām bija mānticīgi ļaudis? Un ko īsti nozīmē šis jēdziens? Jūrā ļaudis braukuši kopš seniem laikiem. Igaunijas Hījumā salā ir noslēpumains paliels akmeņu krāvums, kura izcelsme līdz galam nav noskaidrota. Viena no versijām teic, ka akmeņus citu pie cita krāvuši jūrniece pirms jūrasbraucieniem kā ziedošanu dieviem – lai tie ļautu braucieni aizvadīt

veiksmīgi. Lai jūrniece visi sveiki un veseli atgrieztos pie dzimtā pavarda, sievas un bērniem. Tā jūrniece vēlējušies slēgt līgumu jeb kontraktu ar augstākiem spēkiem, vēl tagad šos akmeņus tautā reizēm mēdz saukt par kontrakta akmeņiem.

Vai visi zina, kur atrodas Laimīgais kalns jeb Fēliksberga? Tā ir mūsu pašu Jūrkalne ar tās stāvo krastu Latvijas rietumos. Senos laikos te uz sēkļa vētrā esot uzskrējis kāds zēģelniece, un tam draudējusi droša bojāeja. Taču kapteinis esot ļoti lūdzis Dievu, lai tas gādā visiem glābiņu, un apsolījis izglābšanās gadījumā šajā vietā uzcelt baznīcu. Tā arī esot noticis – kuģinieki izglābušies un baznīca tikusi uzcelta. Iekšējā pēc uzbūvēšanas pie griestiem piekarināts izglābtā kuģa koka modelis. Tiesa, jūra, noskalojot stāvo Jūrkalnes krastu, veco baznīcu jau pasen paņēmusi sev. Taču koka modelis no senās baznīcas esot pārceļojis uz pašreizējo, vēlākos laikos uzcelto dievnamu.

Nesen iznāca pabūt Lietuvas ziemeļrietumos, Sventājas zemē. Tā reiz piederējusi Latvijai, un no seniem laikiem šai pusē dzīvojuši kursenieki, kas gājuši jūrā zvejot un preces vest pa jūru ar nav smādējuši. Pašreizējā luterāņu baznīca Būtiņģē esot jau trešā, celta 1824. gadā. Arī tai iekšējā pie griestiem kārts koši zils burukuģa modelis. Tas gan ir atdarinājums, taisīts pēc oriģināla, ko savulaik izgatavojuši un piekāruši

►►► 48. lpp.



▶▶▶ 47. lpp.

jūrskolas beidzēji Sventajā (arī šajā vietā reiz pēc Krišjāņa Valdemāra viedā aicinājuma nodibināta jūrskola) un kas līdz mūsdienām nav saglabājusies. Šim kuģa modelim baznīcā ir gluži cits stāsts un izcelsme, taču sākotnējā doma, visticamāk, bijusi tā pati – pasargāt jūrā gājēju no lielām vētrām un nelaimēm... Pirms pēdējā kara Kurzemes krasta zvejnieki vēl atcerējās kādu negantu vētru, kas piekrastē no Klaipēdas līdz Rīgai vienā naktī izdzēsusi ap 200 zvejnieku dzīvību. Bija arī stāsti par ziemas vētrās pazudušiem zvejiem, kuru laivu atliekas vēlāk atrastas izskalotas kaut kur tālu Vācijas krastā. Ar to gan visdrīzāk domāta senās Austrumprūsijas piekraste uz dienvidiem no Kurzemes krasta.

Senajās viduslaiku ostas pilsētās bieži sastopamas baznīcas, kas celtas par godu Sv. Nikolajam, kurš dēvēts arī par brīnumdari. Viņš ir jūrnieku patrons, un jūrnieki bieži apmeklējuši dievkalpojumus šajās baznīcās, jo īpaši pirms došanās tālos un bīstamos jūras braucienos. Leģendas teic, ka Sv. Nikolajs, vēl jauneklis būdams, glābis uz kuģa kādu jūrnieku, kurš vētras laikā, darbojoties ar kuģa takelāžu, guvis dzīvībai bīstamas traumas. Kādu citu jūrnieku viņš atradis jūrā pēc kuģa bojāejas un arī izglābis... Tā, veicot brīnumainus glābšanas darbus jūrā, viņš vēlāk kļuvis par jūrnieku aizbildni.

Latvijā lielākais Sv. Nikolajam veltītais dievnams atrodas Liepājas Karostas teritorijā, tas būvēts tai pašā laikā, kad tika veidota cariskās Krievijas varenā kara osta – cietoksnis Baltijas jūras krastā. Katedrāli sāka būvēt 1900. gadā un pabeidza pēc trim gadiem. Tās atklāšanā piedalījās pats Krievijas imperators Nikolajs II un citas tā laika prominences. Dievnama vēsture cieši saistīta ar blakus esošo kara ostu un notikumiem tajā. Katedrālē notiek vēsturisks dievkalpojums, pirms no Baltijas jūras uz Kluso okeānu dodas karakuģu eskadra, lai piedalītos krievu – japāņu kara Cusimas kaujā (1905. g.). Krievu flotei kauja beidzās ar milzīgiem zaudējumiem. Viens no retajiem jūras kaujā izdzīvojušajiem bija kreiseris "Aurora". Tas pats, kurš vēlāk raida vēsturisko lielgabala šāvienu Petrogradā, dodams starta signālu bolševiku revolūcijas izšķirošajam notikumam – Ziemas pils sturmēšanai. "Aurora" devās uz Cusimu no Liepājas ostas, tāpēc varam pieņemt, ka kreisera virsnieki arī bija klāt vēsturiskajā dievkalpojumā katedrālē pie ostas. Bet tas jau ir gluži cits stāsts...

Visai īpatnēji šķiet tas, ka mūsu sirmajā Rīgā, šajā senajā ostas pilsētā nav neviena Sv. Nikolajam veltīta dievnama, lai gan



viņu godāja arī katoļi, luterāņi, anglikāņi un citi kristieši. Kā tad tā? Atbilde meklējama 13. gadsimta sākumā. Indriķa hronikā minēts, ka bīskaps Alberts 1202. gadā (citos avotos minēts 1205. gads) pie Daugavas ietekas jūrā uzcēla cisterciešu klosteri, ko nosauca par Daugavgrīvas jeb Svēta Nikolaja kalna klosteri par godu jūras braucēju patronam Svētajam Nikolajam, kas būtībā bija militāri nocietināta vieta upes grīvā ieņākošo kuģu kontrolei. Varam pieņemt, ka tieši šajā klosterī atradusies Sv. Nikolajam veltīta baznīca vai lūgšanu vieta. Vēlākos laikos, kad klosteris un vecā pils zaudēja savu militāri stratēģisko nozīmi, jo Daugava bija mainījusi gultni, jaunu baznīcu jūrnieku aizbildnim neuzcēla.

Taču Sv. Nikolajs nav tikai jūrnieku aizstāvis un glābējs. Svētais mācējis samierināt pat visniknākos ienaidniekus, glābt no nāves netaisni apvainotos un notiesātos, sniegt palīdzību labdara roku tiem, kam tā bija vajadzīga. Reiz tas palīdzējis izdot pie vīra trīs jaunavas, kuru tēvs nav bijis pietiekami turīgs, lai spētu nodrošināt savām meitām labas precības. Nikolajs šo "problēmu" atrisinājis, ik pa brīdīm ejot garām nabaga vīra mājai un iemetot pa logu istabā naudas maisiņu, kurš esot trāpījis tieši pie ugunsvietas zāvēšanai noliktā zeķē. Stāsta, ka tieši tā vēlāk radusies tradīcija Ziemassvētku naktī zem eglītes nolikt tukšu zeķi, kurā Sv. Nikolajs varētu ielikt dāvanu. Savulaik gan Sv. Nikolaja diena esot svinēta agrāk – 6. decembrī, bet kalendāra maiņu un baznīcas reformācijas dēļ šī svinamā diena nu aizslīdējusi līdz pat Ziemassvētkiem. Un patiesībā jau Santa Klauss nav neviens cits kā senlaikos visu cienītāis brīnumdaris Sv. Nikolajs, kurš mazpamazām pārtapa par mums tik ierasto Ziemassvētku vecīti ar dāvanu maisu pār plecu. Vēstures zinātnāji apgalvo, ka šis tēls dzīvi sācis Anglijā 17. gadsimtā. Ap to pašu laiku vai nedaudz vēlāk Nīderlandē un Beļģijā ziemas saulgriežu laiku bērns sāk apciemot un tiem dāvanas dāvināt Sinterklāss, kas arī ir tas pats Sv. Nikolajs, kuru šajās ar jūrā

iešanu cieši saistītās zemēs godinājuši kopš ļoti seniem laikiem. No Sinterklāsa acīmredzot radies vēlāko laiku un vēl šodien modernais Santa Klauss. Holandieši, pārburājuši Atlantijas okeāna nemierīgos ūdeņus, Jaunajā pasaulē dibināja pilsētu, ko šodien saucam par Ņujorku. Tieši Jaunajā pasaulē, šķiet, pilnīgi izzūd bērnu apdāvinātāja un labdara saikne ar prototipu Sv. Nikolaju. Santa Klauss kā tēls iegūst jaunus atribūtus un ziemeļbriežu pajūgu un kļūst par gada beigu lielzīpārdošanas galveno "reklāmas seju".

Daļa Sv. Nikolaja pišļu apglabāti Dienvidītalijas pilsētiņā Bari, kas tagad kļuvis par nozīmīgu Adrijas jūras ostu. Tie tur atrodas kopš 1087. gada, un bazilika, kurā tie glabājas, ir viena no svētceļotāju bieži apmeklētām svētvietām. Vēl tiek apgalvots, ka 11. gadsimtā Sv. Nikolaja pišļi atradušies tagadējās Turcijas teritorijā, senajā Miras pilsētā, līdz itāļu jūrnieki tos nozaguši (pēc citas versijas – pišļi neskaidrā veidā nonākuši pie itāļu tirgotājiem). Mirā Sv. Nikolajs ticis iesvētīts par bīskapu un vadījis dievkalpojumus līdz pat savam nāves brīdim 343. gadā. Pēc pišļu pārvešanas uz Itāliju Sv. Nikolajs kļuvis par Bari pilsētas oficiālo patronu un ir tāds līdz pat šim brīdim.

Daļa Sv. Nikolaja pišļu nokļuva Venēcijā, un svētais kļuva par varenās Venēcijas flotes aizstāvi. Viņa "pārraudzībā" Ceturtā Krusta kara flote devās uz Svēto zemi tieši no Venēcijas. Šobrīd svētā vīra pišļi apglabāti pie altāra San Nicolò al Lido salnā, kas atrodas uz pavisam nelielās Lido salas, tikai 20 minūšu brauciena attālumā no Venēcijas centra. Tā sanāk, ka arī Sv. Nikolaja pēcnāves eksistence cieši saistīta ar jūru un jūrā iešanas lietām.

Un tāpēc varbūt šajā ziemas vistumšākajā laikā, kad visapkārt smaržo egļu skuju un piparkūkas, deg sveču liesmiņas un gaisu pilda tālu aizjūras zemju garšvielu eksotiskie aromāti, vērts atcerēties Sv. Nikolaju. Viņš bija tas, kura aizstāvību un palīdzību izlūdzās pasaules jūras kuģojošo burinieku jūrnieki, jo vēlējās sveiki un veseli atgriezties dzimtajā krastā pie saviem tuvujiem. Un kaut kur decembra cilvēku drūzmā satiktais Ziemassvētku vecītis ar dāvanu maisu uz muguras – arī tas savos pirmsākumos ir tas pats jūrnieku patrons un labvēlis Sv. Nikolajs, Niklāss vai Nikolaus. Tagad – arī Santa Klauss.

Lai visiem laimīgs un veiksmīgs gads! Gan krastā, gan jūrā esošiem! ■

Normunds Smāļinskis

Apkopojam jūrniecības nozares 2018. gada notikumu TOP 10

Latvijas Jūras administrācija jau septīto gadu aicina jūrniecības nozarē strādājošos vai kā citādi ar jūrniecību saistītos interesentus piedalīties aizejošā gada jūrniecības nozares aktuālāko notikumu noteikšanā, lai izveidotu nozares 2018. gada notikumu TOP 10.

Pagājušajā gadā pirmo vietu starp notikumiem Latvijā pārliecinoši ieņēma Rīgas brīvostas pārvaldnieka nomaīņa un Anša Zeltiņa kļūšana par pārvaldnieku, savukārt par pasaules mērogā svarīgāko atzīta Balasta ūdeņu konvencijas spēkā stāšanās 2017. gada 8. septembrī.

Arī šogad veidosim divus "topus" – vienu par Latvijas, otru par pasaules svarīgākajiem jūrniecības nozares notikumiem.

Lūgums ikvienam, kas vēlas piedalīties, sūtīt uz e-pasta adresi jurnieks@lja.lv savus ierosinājumus par svarīgākajiem 2018. gada notikumiem gan pasaulē, gan Latvijā.

TOP 10 apkopojums tiek veidots, ņemot vērā, kuri nozares notikumi minēti visbiežāk.



**Latvijai Latvijas liktenis
Atkal vairāk par visu no svara,
Mūsu zemes un jūras darbi
Mums pašiem jāpadara.**

Fragments no Vitauta Ļūdēna dzejoļa
"Zemes un jūras darbi"

