



JŪRNIEKS

NR. 2 (87) 2015



Kas sagaida jūrniecības izglītību Latvijā un pasaulē?

Izglītības un zinātnes
ministre Mārīte Seile:
„Gribu novēlēt
visiem pie galda
sēdošajiem – ne
tikai klausīties, bet
arī sadzirdēt!”

**Par trūkumiem
MLC konvencijā
pāragri spriest**

**„Enkura” devītā
sezona – ar pilnu
gaitu uz priekšu!**

**Eiropas kuģniecības
uzmanības centrā
jūrniecības politika un
nozares finansēšana**



Grāmatu
„Latvijas bākas” var iegādāties
Jūras administrācijas interneta veikalā
www.lja.lv/mapshop



*Māksliniecisko, informatīvo un vēsturisko grāmatu „Latvijas bākas” izdevusi
Latvijas Jūras administrācija un Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija*

SATURS

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Latvija paliek Parīzes memoranda baltajā sarakstā Ohotskas jūrā nogrimst Krievijas traleris „Daļņij Vostok” Dažos teikumos
- 3 Valsts prezidents un satiksmes ministrs pārrunā apjomīgus un nozīmīgus plānus Latvijā transporta un loģistikas jomā Pieaug sievietes loma jūrniecībā
- 4 Eiropas kuģniecības nedēļa pievēršas jūrniecības problēmām Ziņas īsumā

NUMURA TĒMA – IZGLĪTĪBA

- 6 Pasaules jūrniecības dienas centrālais temats – jūrniecības izglītība
- 9 Norvēģi no plāna neatkāpjas
- 10 Svarīgi ne tikai klausīties, bet arī sadzirdēt
- 12 Ar morālu palīdzību un labiem vārdiem vien nepietiek
- 19 Liepājnieki aicina daugavpīliešus apgūt jūrnieku profesiju
- 20 Konkursa „Enkurs” deviņā sezona
- 21 „Enkura” stipendiāti izceļas ar labām sekmēm

JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

- 22 Sagaidot atpūtas kuģu sezonas sākumu
- 23 Jūras administrācija un KAD – par drošību uz ūdens
- 24 Konvencija par darbu jūrniecībā – ieguvums jūrniekiem un kuģu īpašniekiem
- 25 Jūras administrācija piedalās e-mobilitātes seminārā
- 27 Pusotru gadu pēc Biežāk uzdotie jautājumi MLC konvencijas sakarā

JŪRĀ UN KRASTĀ

- 28 Divdesmit pieci gadi kā viena diena
- 30 Kapteiņi izjūt atbildību par nozares nākotni
- 31 Jūrniekiem jāuzmanās glabāt aizliegtus priekšmetus Ziņas īsumā
- 32 „Greenpeace” protestē pret naftas urbumiem Arktikā Par videi draudzīgām tehnoloģijām domājot Pasaulē pirmās kuģis, kas darbojas ar metanolu
- 33 Vai kuģošana kļūst drošāka?
- 34 Nelegālo migrāciju nevar atstāt bez uzmanības
- 36 Cik tuvu jūrniecībai pienācis terorisms?

OSTAS

- 38 Latvijas ostu attīstības programma 2014.–2020. gadam Rīgas ostu apmeklē delegācija no Indijas
- 39 Rīga notur līdera pozīcijas Baltijas ostu vidū Krievu salas projekta finansējums vairs nav apdraudēts
- 40 Biznesā dotais vārds ir svarīgāks par visu
- 42 Holdings „VK Tranzīts” investē vides un darba aizsardzībā
- 43 Vācijas – Baltijas tirdzniecības kameras biedri apmeklē Ventspils brīvostu Liepājas ostā ievieš elektroniskās loču kvītis
- 44 „Tosmares kuģu būvētavai” trūkst speciālistu „Kolumbija Ltd” paplašina darbību

JAUNIE JŪRĀ

- 45 Nekad nenožēlošu, ka esmu uzaudzis Latvijā

BRĪVBRĪDIS

- 47 Rīgā skatāma „Titānikam” veltīta izstāde Lieldienu olu izstāde Jūras administrācijā
- 48 Ieslodzīts, bet pilnīgi brīvs

Plāniņš izgāzies, bet vai cerība vēl dzīva?

Tagad ir pilnīgi skaidrs, ka plāniņš par jaunu jūrniecības izglītības koncepciju, kas varētu sākt darboties jau jaunajā mācību gadā šā gada rudenī, ir izgāzies. Un ne jau tāpēc, ka idejas virzītāji no JA Jūrnieku reģistra, jūrniecības profesionālajām un sabiedriskajām organizācijām jaunās koncepcijas idejai būtu atmetuši ar roku. Nekā tamlīdzīga! Jūrniecības nozares speciālisti nešaubīgi uzskata, ka jūrniecības izglītības sistēmai nepieciešamas tādas pārmaiņas, kas būtu nostiprinātas valsts līmeņa dokumentos. Arī Izglītības un zinātnes ministrija nenoliedz, ka šādām pārmaiņām ir jānāk. Pēc tikšanās ar jūrniecības nozares izveidoto darba grupu izglītības un zinātnes ministre Mārite Seile atzina, ka „saruna tiešām bija vērtīga, un tas ir viens starpposms, lai virzītos tālāk un attīstītu jūrniecības izglītību, uzlabojot tās kvalitāti”. Pēc jau pieminētās tikšanās JR vadītājs un viens no jaunās koncepcijas iniciatoriem Jāzeps Spridzāns ar patiesu nožēlu atzina, ka, lai gan ministre ir saprotoša un pretimnākoša, drīzas pārmaiņas nav ko gaidīt, jo valsts pārvaldes birokrātiskā mašīnērija ir tik smagnēja, ka diez vai viena ministra pilnvaru laiks ir pietiekams, lai to spētu kaut iedarbināt.

Nu, labi! Tāpat vien papīrs, protams, nav jāsmērē, rakstot nākotnes vīzijas, bet, ja lietas uz priekšu nevīrās valstiski konceptuālā līmenī, varbūt kopējās lietas labā, pareizāk sakot, studentu labā tomēr varētu ko pasākt? Piemēram, pārskatīt un pilnveidot jūrniecības izglītības sistēmu un efektīvi izmantot jau esošās iespējas? Tas būtu tik saprotami un šķietami vienkārši: pie viena galda apsēžas visi ieinteresētie un pieņem plāniņu, pēc kura tālāk izglītoto jaunos jūras speciālistus. Tā sakot, visi vienoties kopīgā dziesmā. Diemžēl jau divdesmit piecus gadus kopīgu valodu nav atradušas un joprojām nevar atrast Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža. Katra no jūrniecības mācību iestādēm stāv savās pozīcijās un nesaprotamu iemeslu dēļ savā starpā it kā konkurē. Kad intervēju izglītības ministri (interviju varat lasīt žurnālā) un izteicu cerību, ka varbūt ministrija būs tā, kas spēs šo sistēmu mainīt, ministre nevilcinoties atbildēja, ka par to nav pārliecināta, jo tas būtu ļoti vienkāršots problēmas risinājums: sasaukt visus pie galda, parakstīt rīkojumu un cerēt, ka tālāk visi dzīvos draudzīgi. LJA rektors Jānis Bērziņš atzīst, ka ar Liepājas koledžu jau vēsturiski nav izveidojusies sadarbība un ir bijušas sarežģītas attiecības. „Man pat grūti pateikt, kā mēs varētu sadarboties, jo katrai mācību iestādei ir sava programma, mums viena, Liepājai cita,” spriež Bērziņš.

Tur jau tā nelaime, ka katrs velk uz savu pusi, bet cieš topošie jūrnieki, cieš nozare, cieš prestižs. Bet gribētos cerēt, ka viss vēl var mainīties. Kā saka, cerība mirst pēdējā, bet par nožēlu mēdz arī teikt, ka cerība ir muļķa mīnējums.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls „Jūrieks”. Latvijas Jūras administrācijas bezmaksas izdevums. Iznāk 6 reizes gadā. Trijārdiņas 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 Sarma Kočānes, Anitas Freibergas, Jāzepa Spridzāna, Uga Kalmaņa foto, fotomateriāli no Andreja Čabana privātā arhīva, kā arī EP, Valsts prezidenta kancelejas, SM, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Rīga brīvostas, VK Tranzīts, Tallink Grupp, Stena Line, AFP, EPA, EK, IMO, Reuters, ECSA, ES, Nautilus International, NTCM, Greenpeace arhīvu fotomateriāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne, informācijai izmantoti LETA, SM, JS, RBP, VBP, LSEZ un ārējamu preses materiāli.

Latvija paliek Parīzes memoranda baltajā sarakstā

Parīzes saprašanās memoranda Apelācijas komisija (*Review Panel*) ir atzinusi, ka pagājušajā gadā Stokholmas ostā veiktā Latvijas karoga kuģa aizturēšana bijusi nepamatota. 2014. gadā aizturēts bija tikai viens Latvijas karoga kuģis, taču Latvija iesniedza apelāciju, jo uzskatīja, ka aizturēšana veikta nepamatoti, turklāt zviedru inspektori pārkāpuši virkni starptautiskajos tiesību aktos noteikto procedūru.

Līdz ar šīs aizturēšanas atzīšanu par nepamatotu jau trīs gadus neviens Latvijas kuģis neskaitās aizturēts ārvalstu ostās un Latvija saglabā vietu Parīzes saprašanās memoranda *baltajā sarakstā*, lai gan atrašanās nosacījumi šajā sarakstā valstīm ar nelielu flotī (kā Latvijai) ir ļoti neizdevīgi un grūti izpildāmi.

Līdz šim Latvija pavisam četras reizes iesniegusi Apelācijas komisijai prasību par kuģa nepamatotu aizturēšanu, un visos gadījumos Latvijas prasības ir atzītas par pamatotām un apmierinātām. ■

Ohotskas jūrā nogrimst Krievijas traleris „Daļņij Vostok”

Krievijas Tālajos Austrumos Ohotskas jūrā pie Kamčatkas pussalas 3. aprīļa rītā nogrima Krievijas traleris „Daļņij Vostok”. Katastrofā gāja bojā 56 jūrniki, 63 tika izglābti, bet 13 tiek uzskatīti par bezvēsts pazudušiem. Glābšanas operācijā traģēdijas rajonā piedalījās 26 kuģi.

Uz kuģa atradās 132 cilvēki – 78 Krievijas pilsoņi un 54 ārzemnieki, lielākā daļa no Mjanmas, bet arī no Vanuatu, Ukrainas un trīs no Latvijas. Tiek arī uzsvērts, ka cilvēku



skaits uz tralera pārsniedza atļauto un vairāki desmiti jūrniku uz tā atradās nelegāli. 1989. gadā būvētais kuģis vēl līdz pagājušajam rudenim kuģoja ar nosaukumu „Stende”.

„Tas, ka izglābāmies, ir brīnums,” pēc atgriešanās Latvijā atzina viens no kuģa „Daļņij Vostok” nogrimšanu pārdzīvojušajiem Latvijas jūrnikiem Nikolajs Kudenko. „Kaut ko vairāk atcerēties gan vairs nevēlos,” norāda Nikolajs. „Izglābšanās ledainajos ūdeņos ir smags pārdzīvojums, tāpēc atgriezties mājās ir vēl jo lielāks prieks.”

LNT ziņas vēstīja, ka kuģa mehāniķis Nikolajs un zvejas meistars Fjodors Latvijā atgriezās ar lidmašīnas reisu Maskava – Rīga un piedzīvoja emocionālu atkalredzēšanos ar tuviniekiem.

Pēc kuģa nogrimšanas izskanēja vairākas versijas, kāpēc tā noticis, tostarp tika minēta saskriešanās ar aisbergu, kapteiņa kļūda un slikts kuģa tehniskais stāvoklis. Nikolajs jau tagad izslēdz versiju par kuģa sliktu stāvokli. Kuģis ir bijis labā darba kārtībā, nekādu tehnisku problēmu tam nebija. ■

Dažos teikumos

Latvijā un Baltijā

■ ■ ■ Latvija, neskatoties uz sarežģīto politisko situāciju, sekmīgi aizvadījusi prezidentūras Eiropas Padomē četrus mēnešus.

■ ■ ■ Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome 15. aprīlī akceptēja Latvijas ostu attīstības programmu 2014.–2020. gadam. SM Tranzīta departamenta direktors Andris Maldups norādīja, ka programmas izstrāde ielūgusi ģeopolitiskās situācijas izmaiņu kontekstā, tāpat šajā situācijā bija sarežģīti vienoties par kravu prognozēm, jo riski ir augsti.

■ ■ ■ 2015. gada 1. ceturksnī no Baltijas valstu ostām tikai Rīga (+6,7%) un Klaipēda (+3,8%) ir strādājušas ar kravu apjoma pieaugumu. Kopumā Baltijas valstu ostās apstrādāti 36,6 miljoni tonnu, kas ir par 5,7% mazāk nekā gadu iepriekš. Vislielāko kravu kritumu (-24%) piedzīvojuši Tallinas osta.

■ ■ ■ No 19. līdz 30. aprīlim Lietuvas teritoriālajos ūdeņos un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā notika Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras (BALTRON) mācības „SQUADEX I-15”, kurās piedalījās Latvijas Jūras spēku flotiles kuģi A-53 „Virsaitis” un M-08 „Rūsiņš”, kā arī Lietuvas Jūras spēku kuģi „Kuršis”, „Skalvis” un „Žemaitis”. Mācību mērķis bija trenēt kuģu personālsastāvu jūras operāciju izpildē, kā arī veikt kuģu gatavības pārbaudi dalībai NATO Reaģēšanas spēku 1. pastāvīgajā jūras pretmīnu grupā (SNMCMG1).

Eiropā un pasaulē

■ ■ ■ Pēc 2011. gadā piedzīvotā arābu pavasara Eiropā patvērumu meklējuši jau vairāk nekā 300 tūkstoši imigranti. Nepilni 40% no tiem aizsūtīti atpakaļ, bet pārējie paliek Eiropā, liela daļa Itālijā. ES,

ANO un citas starptautiskās organizācijas pagaidām bez rezultātiem meklē izeju no situācijas.

■ ■ ■ Ar ANO gādību speciāli ir apmācīti vairāk nekā 5900 veselības aprūpes speciālistu cīņai ar Ebolas vīrusu, savukārt ANO Pretterorisma komiteja vērs uzmanību uz jūras drošības pasākumu uzlabošanu un pilnveidošanu, lai novērstu teroristu uzbrukumus, tai skaitā kibernetiskus uzbrukumus.

■ ■ ■ Starptautiskās migrācijas organizācijas dati liecina, ka aptuveni 105 miljoni cilvēku strādā ārpus savas valsts, tikai uz jaunattīstības valstīm vien no viņu pilsoņu ārpus valsts noplūnītajām darba algām pārskaitīti vairāk nekā 350 miljardi dolāru.

■ ■ ■ Domājot par drošību Gvinejas līcī, IMO rīkoja semināru, kura centrālais temats bija cīņa ar pirātismu, bruģotu laupīšanu no kuģiem, kā arī kontrabandu jūrā. ■

Valsts prezidents un satiksmes ministrs pārrunā apjomīgus un nozīmīgus plānus Latvijā transporta un loģistikas jomā

23. martā Valsts prezidents Andris Bērziņš tikās ar satiksmes ministru Anriju Matīsu un ministrijas vadības pārstāvjiem, lai pārrunātu satiksmes nozarei aktuālos jautājumus: dzelzceļa līnijas „Rail Baltica” publiskās apspriešanas gaitu un rezultātus, aprīļa beigās Rīgā gaidāmo Centrālāzijas un Eiropas Savienības (ES) transporta samitu (ASEM), kā arī konkrētu sadarbības projektu īstenošanas gaitu pēc Valsts prezidenta vizītēm Centrālāzijas valstīs.

Satiksmes ministrs uzsvēra, ka Valsts prezidenta A. Bērziņa konkrētai iesaistei un viņa vadībā notikušajām vizītēm ir bijusi ļoti liela nozīme veiksmīgas sadarbības attīstībā, par ko liecina konkrētu infrastruktūras un loģistikas projektu virzība.

Pārrunājot „Rail Baltica” projekta attīstību un sabiedrisko apspriešanu, satiksmes ministrs informēja, ka tā notikusi 15 pašvaldībās un tajā piedalījušies vairāk nekā pieci tūkstoši cilvēku. Ministrijas mērķis ir maksimāli samazināt to īpašnieku skaitu, kuru īpašumus varētu skart ātrgaitas trase. Valsts prezidents A. Bērziņš pauda viedokli, ka būtiskākais šajā projektā ir komunikācija un individuālas sarunas ar īpašniekiem, kuru īpašumus potenciāli varētu skart dzelzceļš, lai ikviens cilvēks skaidri saprastu, ko tas viņam nozīmēs, un arī lai tiktu panākts kompromisa risinājums. Ministrs pauda apņemšanos no sarunu vedēju puses darīt visu iespējamo, lai beigu beigās iegūtu pieņemamu rezultātu, iesaistoties tiešās sarunās gan ar individuāliem īpašniekiem, gan sabiedriskajām organizācijām. Vienlaikus ministrs uzsvēra, ka dzelzceļa izbūve būs nozīmīgs ekonomisks impulss Latvijai, jo tās būs investīcijas ap divu miljardu eiro apjomā, kā arī būvniecībā tiks iesaistīti Latvijas uzņēmēji un darbspēks. Saistībā ar šo projektu tuvāko triju četru gadu laikā ievērojami tiks pārbūvēta Rīgas dzelzceļa stacija un autoosta, kā arī iespējamās izmaiņas Daugavas šķērsojumā pa dzelzceļu, jo jaunajai līnijai Rīgā būs divas pieturas: Centrālajā stacijā un lidostā „Rīga”. Valsts prezidents atzinīgi novērtēja „Rail Baltica” projektā līdz šim paveikto un nākotnes uzdevumu redzējumu.



Andris Bērziņš un Anrijs Matīss.

Pēc satiksmes ministra aicinājuma Valsts prezidents piekrita atklāt un arī būt par patronu nozīmīgajam ASEM transporta samitam Rīgā, kas aprīļa beigās pulcēs ne tikai Eiropas un Āzijas valstu nozares politiskos vadītājus, bet arī lielāko ostu vadītājus, transporta mezglu un kravu saņēmēju pārstāvjus kopumā no vairāk nekā piecdesmit valstīm. „Ar savu līdzšinējo rīcību un vizītēm Centrālāzijas valstīs mēs esam pierādījuši, ka varam būt nopietni partneri un veiksmīgi darboties kā valsts, kas dara visu, lai savienotu Eiropas un Āzijas transporta koridorus, kas ir izdevīgi visām pusēm,” uzsvēra A. Bērziņš.

Apliecinot to, ka transporta un loģistikas jomā izvirzītie mērķi tiek sasniegti un aizsāktie projekti virzās uz priekšu, satiksmes ministrs A. Matīss pavēstīja, ka no Krievijas vesto dzelzceļa kravu apjoms aizvadītajā gadā pieauga par 6% un ceļu remontdarbi noris atbilstoši plāniem, kā arī informēja par citām aktualitātēm transporta un loģistikas jomās. Sarunā piedalījās Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš un satiksmes ministra padomnieks ārlietu jautājumos Kaspars Briškens.■

Valsts prezidenta kancelejas Preses dienests

Pieaug sievietes loma jūrmniecībā

Lai veicinātu sievietes lomas pieaugumu darbā uz kuģiem vadošos amatos, jau 2014. gada pavasarī Starptautiskā Jūrmniecības organizācija (IMO), izmantojot Pasaules Jūras universitātes (WMU) kapacitāti, Malmē, Zviedrijā, rīkoja konferenci „Sievietes jūrā – globālajā kuģu vadīšanā”. IMO ir pārliecināta, ka sievietes jūrmniecības nozarēs vairāk būtu jāceļ augstākajos amatos.

Tradicionāli, protams, jūra un ar to saistītais darbs ir bijis vīriešu darbības sfēra, jo prasījis fizisku izturību un lielu garīgu slodzi, kas joprojām arī saglabājas. Taču tagad kuģošanā arvien vairāk ienāk jaunās tehnoloģijas, kas dod arvien lielākas iespējas sievietēm ieņemt atbildīgus amatus uz kuģa. Pašreiz ir nepieciešama reāla rīcība, lai novērstu tos šķēršļus, kas joprojām traucē sievietēm strādāt jūrā.



ASV Transporta ministrija jau ir izveidojusi sieviešu mācību programmu, lai veicinātu sieviešu pievēršanos jūrmnieka profesijai.

IMO norāda, ka sievietēm vispirms vajadzētu sniegt nepieciešamās garantijas, ka viņām ar vīriešiem ir vienlīdzīgas iespējas iegūt jūrmniecības izglītību, bet daudzviet pasaulē arī vidusskolas un augstskolas izglītību vispār, jo pašlaik pasaulē izglītība ir vairāk pieejama vīriešiem. WMU aktīvi veicina sieviešu izglītošanu jūrmniecības specialitātēs. Līdz šim 744 sievietes no 93 valstīm ir absolvējušas WMU.■

Eiropas kuģniecības nedēļa pievēršas jūrniecības problēmām

No 2. līdz 6. martam Briselē notika Eiropas kuģniecības nedēļa, ko organizēja ES Kuģu īpašnieku asociācija. Pasākumam bija piešķirta Latvijas prezidentūras Eiropas Padomē oficiāla patronāža, ko savā vēstulē ES Kuģu īpašnieku asociācijas ģenerālsekretāram Patrikam Verhoevenam apliecināja Latvijas satiksmes ministrs ANRIJS MATĪSS.



5. martā „Plaza” teātrī notika Eiropas kuģniecības nedēļai (EKN) veltīta konference, kurā piedalījās Eiropas Padomes, Eiropas Komisijas augsta līmeņa amatpersonas un privātā biznesa pārstāvji. Svarīgs jautājums Eiropas kuģošanas nozares ilgtspējīgai attīstībai ir inovācijas, kas palīdzēs nodrošināt konkurētspēju globālajā kravu pārvadājumu tirgū, bet ne mazāk svarīgs ir kompetentu speciālistu, tātad darbaspēka jautājums. „Kuģošanas nozares ilgtspējīga un konkurētspējīga darbība var dot vislielāko ieguldījumu Eiropas ekonomikas izaugsmē un jaunu darba vietu radīšanā,” sacīja Eiropas transporta komisāre Violeta Bulca.

ES Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) ģenerālsekretārs Patriks Verhoevens: „Eiropas kuģniecības nedēļa Briselē bija svarīgs notikums, par ko liecina lielais dalībnieku skaits. Mēs droši varam teikt, ka tā iezīmējusi jaunu atskaitei



ES Kuģu īpašnieku asociācijas ģenerālsekretārs Patriks Verhoevens.

punktu gan kuģošanas nozarē, gan ES jūrniecības politikas veidošanā.”

Eiropas kuģniecības nedēļā tika risināti un diskutēti tādi svarīgi jautājumi kā jūrniecības politikas jaunie virzieni un nozares finansējums, starptautisko noteikumu saskaņošana, kuģniecības un kuģubūves nākotne, jūrniecības izglītība un daudzi citi.

EKN piedalījās ES transporta komisāre Violeta Bulca, EP viceprezidents Rainers Vīlands un vēl vairāk nekā 300 dalībnieku, bet pasākumu 5. martā apmeklēja pāri par 400 augsta līmeņa amatpersonu.

Patlaban 70% pasaules flotes kontrolē Eiropa, kas dod iespēju tieši Eiropai kļūt par vadošo spēlētāju jūrniecības nozares inovācijās. Eiropa var ieguldīt ievērojamus līdzekļus pētniecībā un attīstībā, veidot kopīgus nozares projektus, gan



ES transporta komisāre Violeta Bulca.

investējot rūpniecībā, gan koncentrējot spēkus akadēmiskajās aprindās.

Daudzās rūpniecības nozarēs Eiropa jau rāda priekšzīmi. Aptuveni 40% ES iekšējā tirgus, kas nodrošina gandrīz 5,5 miljonus darbavietu, ir atkarīgi no kuģošanas biznesa un jūras transporta. Bet Eiropas kuģniecība vēl nevar izmantot visas iespējas, piemēram, tai pašlaik nav pieejams ASV ārzonas tirgus, un tā ir joma, kur ES amatpersonas varētu strādāt kopā ar Eiropas kuģošanas nozari, lai panāktu izmaiņas.

„Mēs meklējam sadarbības iespējas Eiropas līmenī, lai palielinātu savu lomu starptautiskajā tirdzniecībā,” teica Eiropas Kuģu īpašnieku biedrības prezidents Tomass Rēders. „Pasaulē vēl ir daudz teritoriju, kur Eiropas kuģu īpašniekiem ir kuģošanas biznesa ierobežojumi, tāpēc jāpalielina Eiropas politiskā



ietekme, lai tas dotu labumu ES kuģošanas nozarei. Un šī ir viena no jomām, kur bizness var strādāt kopā ar ES amatpersonām kopīgu interešu vārdā.”

Pašlaik 80% no pārvadājumiem Ziemeļamerikā brīvās tirdzniecības līguma ietvaros paredzēti pa sauszemi, bet ES kuģošanas biznesa pārstāvji ir pārliecināti, ka brīvu jūras kravu pārvadājumu pieejamība ES kuģošanas kompānijām pavērtu plašas tirgus iespējas, no kā ieguvēja būtu ES. Jau tagad ASV ir reāli ieinteresēta ES līnijpārvadājumos, un tas varētu nodrošināt jaunas darba vietas ES uzņēmējiem. EP deputāts no Zviedrijas Kristofers Fjellners uzsvē, ka brīvā tirdzniecība ir vissvarīgākais jautājums ES kuģošanas biznesam. „Patlaban ES notiek aktīvas sarunas ar ASV par brīvās tirdzniecības problēmām, bet nevar teikt, ka šīs saruna būtu devušas manāmus rezultātus,” rezumēja deputāts.

„Clarkson” pētījums, kas tika veikts pēc ECSA pasūtījuma, rāda, ka vislielākās problēmas Eiropas kuģošanas biznesam rada tā sauktā *tramp shipping* – līgumreisu kuģniecība, kas pašlaik aptver lielāko daļu no jūras kravu pārvadājumiem visā pasaulē, kur parasti par katru reisu atsevišķi ar brokera starpniecību notiek sarunas starp kuģu īpašnieku un pasūtītāju. Eiropas kuģniecības nedēļā tas bija viens no centrālajiem sarunu tematiem.

Eiropas kuģošanas nozarei nākamajās desmitgadēs prioritāte būs ilgtspējīgu un videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešana, kā arī kuģošanas drošības jautājumi, kuru risināšana prasīs pilnīgi jaunu domāšanu un pieeju.

Pēdējā laikā ir bijuši daudzi globāli centieni un iniciatīvas vides aizsardzības jomā, bet, lai sasniegtu ambiciozo mērķi un par 60–80% samazinātu CO2 emisijas, Eiropas kuģošanas nozarei vēl jāatrisina nopietnas problēmas.

EKN bija lieliska iespēja visaugstākajā līmenī apspriest jūrniecības nozarei svarīgas problēmas, izcelt un parādīt jūrniecības nozares nozīmi un ieguldījumu Eiropas ekonomikā. Turklāt šis nozīmīgais notikums lieliski sakrita ar Latvijas prezidentūru ES. ■

ES transporta ministri diskutē par Eiropas transporta sistēmas lomu ES izaugsmes un konkurētspējas veicināšanā

13. martā Briselē notika Eiropas Savienības Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas (TTE) Ministru padomes sēde, ko vadīja LR satiksmes ministrs Anrijs Matīss.



Ministru padomes sēdē tika skatīti vairāki jautājumi, t.sk. notika diskusija par dzelzceļa tirgus atvēršanu un pārvaldīšanu, kas ir daļa no t.s. ceturtās dzelzceļa pakotnes. „Notika produktīvas debates, kuras mums palīdzēs virzīties uz svarīgu mērķi – veicināt efektīvāku un konkurētspējīgāku Eiropas dzelzceļa nozari,” sacīja Anrijs Matīss, piebilstot, ka diskusijā gūtās atziņas būs pamats turpmākajam darbam ar priekšlikumiem.

Tāpat TTE Ministru padomē notika diskusijas par transporta politikas lomu ES konkurētspējas, izaugsmes un nodarbinātības veicināšanā. Ministru viedokļi tiks apkopoti sintēzes ziņojumā, ko iesniegs Eiropadomei.

Ostu padome atbalsta 3. ASEM valstu ministru konferences organizēšanu Rīgā

4. martā notika Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) kārtējā sēde, kurā tika sniegta informācija par Satiksmes ministrijas Latvijas prezidentūras ES Padomes ietvaros izvirzīto prioritāti – Eirāzijas transporta koridoru attīstīšanu, īpaši akcentējot Latvijas ostu un transporta infrastruktūras iespējas Eirāzijas kravu plūsmu apkalpošanā.

Sadarbībā ar Eiropas Komisiju 29. un 30. aprīlī Rīgā notiks 3. ASEM transporta ministru

sanāksme „Multimodālu transporta savienojumu attīstība Eirāzijā – status quo un ieskaits nākotnē”. Pasākuma ietvaros notiks oficiālā ASEM transporta ministru sanāksme un vairākas sesijas konferences formā, kuru gaitā ministri, tranzīta un loģistikas nozarē iesaistītie uzņēmēji, nevalstiskais sektors diskutēs par Eiropas un Āzijas sauszemes savienojumu attīstību, cenšoties identificēt vājās puses un veicināt visu iesaistīto valstu un institūciju harmonizētu sadarbību.

Nemot vērā pieaugušos tirdzniecības apjomus starp Āziju un Eiropu, aktīvi noris darbs pie jauniem loģistikas risinājumiem un jaunām piegāžu ķēdēm. Jau iepriekšējā ASEM samītā 2014. gadā tika uzsvērtā nepieciešamība aktīvāk veicināt tirdzniecības sakarus starp abiem kontinentiem, veidojot integrētu, ilgtspējīgu un drošu transporta sistēmu, t.sk. intermodālos risinājumus starp Eiropu un Āziju. LOTLP atbalstīja 3. ASEM transporta ministru sanāksmes organizēšanu Rīgā.

Ostu padomes darba kārtībā ES fondu pieejamības un vides jautājumi

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padome (LOTLP) izskatīja ziņojumu par jaunā Eiropas Savienības fondu plānošanas perioda finanšu līdzekļu pieejamību ostām, ar vides jautājumiem saistīto direktīvu ieviešanas gaitu u.c. jautājumus. Atbilstoši LOTLP darba plānam Satiksmes ministrija sagatavoja informatīvu ziņojumu par finanšu līdzekļu ES 2014.–2020. gada budžeta ietvaros pieejamību Latvijas ostu (transporta) attīstības projektiem, kas vērsti uz lielo ostu drošības līmeņa palielināšanu un transporta tīkla mobilitātes uzlabošanu.

Vides aizsardzības ministrija ziņoja par Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas 2012/33/ES (par sēra saturu flotes degvielā) un direktīvas 2000/59/EK (par ostas iekārtām, kas paredzētas kuģu atkritumu un kravas atlieku uzņemšanai), kā arī HELCOM Baltijas jūras rīcības plāna īstenošanas gaitu. ■

Aivis Freidenfelds

Pasaules jūrniecības dienas centrālais temats – jūrniecības izglītība

IMO ģenerālsekretārs Kodži Sekimizu 2015. gadu pasludinājis par jūrniecības izglītības gadu, vēršot uzmanību uz to, ka tikai kvalitatīva izglītība un mūsdienu prasībām atbilstoša izglītības sistēma spēs nodrošināt pasaules floti ar profesionāliem un kvalificētiem jūras speciālistiem.

Kodži Sekimizu: „Ļoti svarīgi ir savlaicīgi pieņemt lēmumus, kas ļaus koncentrēt uzmanību uz jūrniecības izglītības sistēmas sakārtošanu un mācību programmu pilnveidošanu, lai kvalitatīvi sagatavotu jūras speciālistus. Veidot jaunajiem speciālistiem iemaņas un kompetenci ir izglītības pamata uzdevums, jo tikai profesionāli jūrnieki spēj nodrošināt stabilu pamatu kuģošanas biznesam, citādi kuģošanas nozare nevarēs pastāvēt. Izglītības kvalitāte – tas ir kuģošanas biznesa pamatu pamats.”

Kodži Sekimizu.



Jautājums par izglītības kvalitāti ir neapstrīdams, tomēr jāatzīst, ka pati izglītības sistēma, lai cik sakārtota un pilnvērtīga tā būtu, kļūs bezjēdzīga, ja par attiecīgo jomu jauniešiem nebūs intereses, un šķiet, ka tieši tas ir skāris jūrniecību.

Jūrnieku deficīts

Šāds vārdu savienojums arvien biežāk un uzstājīgāk izskan no dažādām tribīnēm, par to nobažījušies visi, kam darbs saistīts ar jūrniecību, vai tas būtu kuģošanas bizness, izglītības sistēma, ostu darbība vai administratīvās kapacitātes

nodrošināšana. Speciālisti satraukušies vairāku iemeslu dēļ un brīdina, ka Eiropas nākotne iezīmējas pavisam drūmās krāsās. Patiesībā satraukumam ir reāls pamats, jo jautājums, vai Eiropas jūrnieki ir izzūdoša parādība, nemaz nav pārspīlēts.

Viens no iemesliem ir tas, ka jaunieši Eiropā izrāda arvien mazāku interesi par jūrniecības specialitātēm – gan tām, kas saistītas ar darbu jūrā, gan krasta dienestos.

Te nu jāpiekrist teicienam „Kā meža sauc, tā atskan” un vecajai patiesībai par bumerangu, kas atgriežas un var ļoti sāpīgi trāpīt tam, kurš to izlaidis no rokām. Jau pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados un deviņdesmito gadu sākumā bumerangu, tēlaini runājot, no rokām izlaida Eiropas kuģu īpašnieki. Lai izturētu konkurences cīņā, daudzu Eiropas valstu kuģniecības atteicās no saviem nacionālajiem karogiem, izvēloties ērtos, lētos karogus, piedāvājot saviem jūrniekiem samazinātu atalgojumu. Vēl vairāk, lai optimizētu darbaspēka izmaksas, kuģniecības arvien vairāk sāka algot jūrniekus no trešajām pasaules valstīm. Skeptiķi gan aizrāda, ka zem apzīmējuma *konkurence* lielā mērā tomēr slēpjas dzišanās pēc krietnākas un vieglākas peļņas. Laikā no 1992. līdz 1999. gadam mēneša vidējā alga kvalificētam vācu jūrniekam samazinājās par 53%, beļģu un holandiešu jūrniekam par 49%, portugāļu jūrniekam par 26%, bet franču jūrniekam par 14%. Šāda Eiropas kuģu īpašnieku realizētā politika nepalika bez sekām. Tas bija visai nepatīkams

signāls, kas, ļoti iespējams, kļuva par pēdējo pilienu, lai Eiropas jauniešu interese par jūrniecības izglītību, kā liecina statistika, samazinātos par 20–30%, bet dažās valstīs pat par 60–70%. Ja senāk jaunos cilvēkus varēja iekārdināt ne tikai ar labu atalgojumu, bet arī ar iespēju apceļot un redzēt pasauli, tad tagad viņi uz šādu iespēju uzšķauda, jo pasauli var apskatīt arī tāpat, piedevām vēl kuģi ostās pietāj pavisam neilgu laiku, tāpēc nekāda pasaules apskatīšana jūrniekam tā īsti nemaz nesanāk. Arī labas izpeļņas iespējas nu palikušas vairāk tikai kā mīts, jo krastā var pieklājīgi nopelnīt, tāpēc jau nevaļag uz daudziem mēnešiem doties labprātīgā trimdā.

Profesionāli analizē un brīdina

„MariFuture” ir partnerība, kas apvieno Eiropas jūrniecības izglītības iestādes un jūrniecības nozares organizācijas, biznesa pārstāvjus, kā arī zinātniekus, lai kopīgi strādātu jūrniecības izglītības, pētniecības un inovāciju jomā, kas ļautu paaugstināt jūrniecības standartus un apmierināt jūrniecības nozares vajadzības. „MariFuture” iesaistītie speciālisti ir pārliecināti, ka tikai kopīgi strādājot varēs identificēt jūrniecības izglītības vājās vietas un tikai kopīgi darbojoties varēs tās likvidēt.

Eiropai tagad vairāk nekā jebkad agrāk ir nepieciešams saskaņot politiku un reālo rīcību jūrniecības nozarē, tai skaitā arī izglītībā, lai kuģošanas nozarē varētu turēties pretī pieaugošajai konkurencei no Austrumu valstīm, piemēram, Japānas

un Korejas, bet darba tirgus ziņā pretī Filipīnu agresīvajai invāzijai, kas patiesībā ir pašu eiropiešu in-spirēta.

„MariFuture” jau vairakkārt ir brīdinājusi Eiropas kuģošanas sabiedrību par esošo un sagaidāmo jūras virsnieku deficītu. Arī Eiropas Kuģu īpašnieku asociācijas (ESCA) ziņojumā teikts, ka pēdējo desmit gadu laikā ES kuģniecības nozare sāk izjust kvalificēta Eiropas darbaspēka trūkumu. Jūrnieka profesija eiropiešu acīs ir zaudējusi pievilcību, kam pamatā ir vairāki faktori, tai skaitā arī vājā informētība un nepareizi priekšstati par darbu jūrā.

Lai gan nozare ir brīdinājusi ES Parlamentu par draudiem jūrniecības nozarei, tikai pēdējo pāris gadu laikā ES šim jautājumam sāk pievērst lielāku uzmanību. ECSA kopā ar Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETE) izstrādājusi pētījumu, ko finansēja Eiropas Komisija un kas sniedz ieteikumus iespējamai rīcībai, lai pievērstu jauniešu lielāku interesi jūrnieka profesijai: jāpadara pievilcīgāka jūrnieka profesija, jānodrošina instrumenti, kas veicina karjeras iespējas jūrā, kā arī iespējas pēc jūras turpināt karjeru krastā. Skaidri jāparāda, kādas ir šīs iespējas un ko tās dod katram cilvēkam. Pēc būtības sen zināmas patiesības, kas tagad vairāk gan izklausās pēc tukšiem saukļiem. Vai tiešām, lai izdarītu šādus secinājumus, vajadzēja tērēt naudu pētījumiem?

Liela nozīme ir tai informācijai un pārliecībai par jūrnieka profesijas plusiem, ko jaunieši iegūst jau vidusskolas laikā. Stabili ienākumi, garantēts darbs un sociālās garantijas ir spēcīgs arguments par labu jūrnieka profesijai. Bet nereti negatīvu iespaidu rada pirmā jūras prakse, kad kadets nokļūst reālajā darba vidē, kas ievērojami atšķiras no viņa priekšstatiem par jūrnieka darbu. Tas, kas notiek uz kuģa, atgrūž jaunos speciālistus, bet pašreizējā situācija tirdzniecības flotē kopumā nespēj nodrošināt zīmola prestižu. Latvijas JA Jūrnieku reģistra vadītājs kapteinis Jāzeps Spridzāns ir pārliecināts, ka tieši pirmo jūras praksi kadetam vajadzētu iziet uz laba kuģa, lai būtu stimuls tālākajām studijām. Ļoti svarīgi, lai

E SPECIĀLISTA VIEDOKLIS

Jauno jūrnieku darba tirgus problēmas komentē JR vadītājs kapteinis JĀZEPS SPRIDZĀNS.

Eiropa neaizsargā savus jūrniekus

„Tirdzniecības floti sagaida lielas problēmas, jo gāzvedēju skaits pieaug, bet atbilstošu speciālistu trūkst. Varētu likties paradoksāli, bet tajā pašā laikā labi sagatavoti, Latvijas Jūras akadēmiju pabeiguši un uz gāzvedējiem jūras praksi izgājuši mehāniķi nevar iekārtoties darbā, jo kuģu īpašnieki priekšroku dod nesagatavotam filipīnietim, kuru apmāca jau uz kuģa.

Reizēm šķiet, tās ir tikai runas, ka flotei nepieciešami labi sagatavoti speciālisti, jo reāli piemēri liecina par pretējo. Kiprā pats biju liecinieks kāda filipīniešu mehāniķa profesionalitātei. Sež jaunais speciālists, kurš Filipīnās saņēmis mehāniķa izglītības sertifikātu, bet patiesībā neprot pat ar bīdmēru strādāt. Šādu speciālistu vispirms paņems uz kuģa par motoristu un tad jau uz kuģa apmācīs par mehāniķi. Filipīnieši ir izdevīgi darba devējam, jo neprasa, lai viņus nomaina pēc trim, četriem vai pieciem mēnešiem. Norvēģija un Nīderlande, kas ir vienas no lielākajiem kuģu īpašniekiem, iegulda naudu Filipīnu jūrniecības mācību iestādēs. Rezultātā labi sagatavots Eiropas jūrniecības speciālists nevar atrast darbu, jo viņu no darba tirgus izspiež lētais filipīnietis.

Eiropa ir nopietnas problēmas priekšā, jo tās jūras virsnieki paliek bez darba. Diemžēl Eiropā tiek pieņemti dokumenti, kam patiesībā ir tikai ķeksiša nozīme. Jā, vārdos atzīst jūrniecības industrijas nozīmi Eiropas ekonomikā, bet darbi to neapliecina. Ja citu jautājumu risināšanā Eiropas Komisija ir kategoriska, tad attiecībā uz kuģu īpašniekiem izrāda nespēju konkrēti rīkoties. Jautājumus līdz galam nevar atrisināt, jo, lūk, kuģu īpašnieki tam pretojas. Eiropa savu floti patiesībā ir pazaudējusi, jo kuģu īpašniekiem nav izdevīgi maksāt nodokļus. Eiropas Transporta federācija aicina piedāvāt Eiropas kuģu īpašniekiem kādu *burkānu*, citiem vārdiem sakot, kādu finansiālu labumu, ja viņi savus kuģus reģistrē zem Eiropas valstu karogiem un pieņem darbā Eiropas jūrniekus. Tagad Eiropa skatās uz Āziju un Āfriku kā uz jūrnieku darba tirgus rezervēm, lētais darbaspēks pārņem varu, bet Eiropa savus jūrniekus neaizstāv. Un tas jau ir amorāli!”



mācību procesā iesaistītos kuģošanas kompānijas, nodrošinot jūras prakses. Diemžēl šā brīža tendence liecina, ka darba devējs nevēlas apmācīt kadetu, viņš cenšas pārvilināt pie sevis virsnieku ar darba pieredzi. Lai kaut kas mainītos, būtu jālauž šī nepievilcīgā tendence, darba devējam vajadzētu kļūt atvērtākam pret topošo jūrnieku.

Lai gan speciālisti aicina ES nekaivējoties rīkoties, diemžēl ES līmenī pietrūkst politiskās gribas, lai pieņemtu lēmumu kaut ko mainīt, un to apliecina arī bezzobainā un neko neizsakošā „Eiropas jūras transporta stratēģija 2008–2018”.

Kurš gan apšaubīs, ka svarīgi, lai jūrnieka profesija būtu brends, kas garantē prestižu, un šim brendam

jābūt tik spēcīgam, lai tas spētu iedvesmot jaunos cilvēkus profesijas izvēlē. Bet atklāts paliek jautājums, vai Eiropas kuģošanas kompāniju saimnieki ir gatavi ko mainīt savā biznesa filozofijā un vai Eiropas likteņa lēmēji ir gatavi mainīt likumus Eiropas nākotnes vārdā?

Eiropas kuģu īpašnieki cērt paši sev kājā

Lai gan nav apstrīdams, ka tieši **labi sagatavoti speciālisti** ir pirmais nosacījums, kas palīdz noturēties virs ūdens sīvajā konkurences cīņā, paši kuģu īpašnieki rīkojas pretēji saprāta balss aicinājumam. Norvēģijas, Nīderlandes, Dānijas kuģu īpašnieki, kuri lielā mērā nosaka

►►► 8. lpp.

►►► 7. lpp.

toni pasaules kuģošanas biznesā, izdevumu samazināšanas nolūkā kuģu apkalpes labprāt komplektē ar tā dēvēto lēto darbaspēku, kas nāk pārsvarā no Filipīnām un Indijas. Visvairāk nodarbināti, protams, tiek filipīnieši. IMO noris karstas diskusijas par filipīniešu jūrnieku vājo sagatavotību un licences anulēšanu Filipīnu jūrniecības mācību iestādēm, tomēr licences vēl arvien netiek anulētas, jo spēcīgi darbojas, piemēram, Norvēģijas – vienas no lielākajām kuģu flotes valstīm – lobiji. Ja vajadzētu atteikties no filipīniešiem, aptuveni 80% Norvēģijas kuģu paliktu bez personāla.



Filipīnieši „paņem ar masu”

Ja kādā jaukā dienā visi filipīniešu jūrnieki pārtrauktu darbu vai jebkāda iemesla dēļ pieteiktu streiku, jūras pārvadājumiem un kuģu īpašniekiem tā būtu katastrofa. Saskaņā ar Filipīnu Jūras nodarbinātības pārvaldes sniegto informāciju ir reģistrēti vairāk nekā 600 tūkstoši filipīniešu jūrnieku, kas apkalpo vairāk nekā pusi no pasaules flotes kuģiem un savas valsts kasē ienes aptuveni piecus miljardus dolāru gadā. Citi informācijas avoti sniedz nedaudz piezemētākas ziņas: no pasaulē reģistrētajiem 1,37 miljoniem jūrnieku 25% ir filipīnieši, no kuriem nedaudz mazāk par 6% ir vidējā līmeņa jūras virsnieki.

Filipīnās ir pasaulē visvairāk jūrniecības mācību iestāžu – 157 augstskolas, koledžas, mācību centri un kursi, kas pasaules flotei ik gadus saražo aptuveni 9000 jūrnieku. Tie ir cilvēki, kas pārsvarā nāk no trūcīgām daudzdzērnu ģimenēm, un darbs jūrā ir veids, kā izkļūt no nabadzības un bez maksas redzēt pasauli. Filipīnās viens no biznesa veidiem ir sniegt *palīdzību* filipīniešu

jūrniekiem, lai tie varētu iegūt kompetences sertifikātus.

Jūrniecības sabiedrība to zina, bet nekas netiek darīts, lai šo sistēmu mainītu. Neskatoties uz EMSA pārbaudēs Filipīnu jūrniecības mācību iestādēs atklātajiem trūkumiem un pat kliecsošajiem pārkāpumiem, tās joprojām bez uzlabojumiem turpina strādāt un *ražot* jūrniekus, bet IMO un Eiropas institūcijas, kas citkārt ir ļoti principiālas, stingras, nepiekāpīgas un prasīgas, joprojām piever acis uz Filipīnu jūrniecības izglītības neatbilstību STCW standartiem. Tāda ir politika, tā strādā lobiji, jo filipīniešu jūrnieks, lai arī ar nopirkto kompetences sertifikātu, ir izdevīgs darba devējam, tāpēc ka nav prasīgs, ir gatavs paciest grūtības un gadu, bet, ja darba konvencija jautu, arī divus gadus strādāt, nepametot kuģi.

Eiropa šūmējas, rezultāti pagaidām izpaliek

Lielbritānijas, Nīderlandes un Šveices profesionālā jūrnieku arodbiedrība „Nautilius International” (NI) arvien uztājīgāk aicina valdības pievērsties jūrniecības izglītības popularizēšanai un jūrnieku sagatavošanai. Ja netiks sperti radikāli soļi, tad tuvāko desmit gadu laikā flote saskarsies ar nopietnu darbaspēka deficītu. Lai sakārtotu izglītības sistēmu, no valdību puses ir nepieciešams finansiāls atbalsts, bet, lai



ieinteresētu kuģu īpašniekus piedalīties jauno speciālistu praktiskās apmācības procesā, vajadzētu sakārtot likumdošanu, lai varētu iedarbināt kompensācijas mehānismu tiem kuģu īpašniekiem, kuri iesaistās jauno jūrnieku profesionālajā sagatavošanā.

NI ģenerālsekretārs Marks Dikinsons: „Pēdējo divu gadu laikā jūrnieku sagatavošanas programmu finansējums ir ievērojami samazinājies un sedz tikai 20% no izglītībai nepieciešamā finansējuma.”

MariePRO projekts

2014. gada martā Apvienotajā Karalistē notika MariePRO projekta seminārs, kura centrālā tēma bija IMO STCW un pašreizējā prakse, nepilnības jūrniecības izglītībā un apmācībā, kā arī jautājums par jauniešu piesaisti jūrnieka profesijai.

i UZZIŅAI

MariePRO projekta budžets ir 400 tūkstoši eiro, tas tiek finansēts no ES „Erasmus+” programmas, un projekta darbības laiks ir 2014.–2016. gads.

Profesionālo jūrniecības izglītību regulē IMO Starptautiskā konvencija par jūrnieku sagatavošanu, diplomēšanu un sardzes pildīšanu (STCW), un tās mērķis ir panākt starptautiski noteikta regulējuma, jūrniecības izglītības standarta, kvalifikācijas un sardzes pildīšanas ievērošanu, sasniegto vismaz minimālo prasību līmeni. Tomēr ir būtiskas atšķirības starp dažādu valstu profesionālo jūrniecības izglītības iestāžu mācību programmu līmeņiem un saturu, un MariePRO projekts ir vērtīgs instruments, lai panāktu Eiropas valstu jūrniecības mācību iestāžu programmu satura saskaņošanu. Pasniedzēju un studentu apmaiņas programmas starptautiskā līmenī, intereses vairošana par jūrnieka profesiju reģionālā un vietējā līmenī, kā arī jūrniecības tēla spodrināšana pasaulē – lūk, mērķis, ko vēlas sasniegt projekta īstenotāji. Par pašu projektu vairāk informācijas var iegūt mājas lapā. ■

Sagatavoja A. Freiberga

Norvēģi no plāna neatkāpjas

Norvēģijas Jūrniecības mācību centrs Manilā sāka darboties pirms 25 gadiem, un to dibināja Norvēģijas Kuģu īpašnieku asociācija. Katru gadu apmēram 10 tūkstoši filipīniešu ar cerībām dodas uz šo mācību centru, lai četru gadu laikā iegūtu kādu no jūrnieka profesijām, bet uzņemti tiek tikai 3,5% jeb 350 kadetu. Kadeti mācību laikā ne tikai saņem Norvēģijas valdības piešķirtu stipendiju, bet arī iziet jūras praksi uz Norvēģijas kuģu īpašnieku kuģiem, un pēc studijām skaidri zina, kurā no Norvēģijas kuģošanas kompānijām viņiem būs garantēts darbs.

Norvēģijas Jūrniecības mācību centrā Manilā specialitāti apguvuši vairāk nekā 25 tūkstoši filipīniešu jūrnieku, kuri jau strādā uz norvēģu kuģiem. Tagad Norvēģija gatavojas spert soli tālāk un ieguldīt aptuveni 30 miljonus Norvēģijas kronu, lai Filipīnu ierindas jūrniekus pārkvalificētu par jūras virsniekiem. Viens no diviem norvēģu pasniedzējiem, kas strādā šajā mācību centrā, ir kapteinis Ēriks Bloms, kurš atzīst, ka, pirmkārt, filipīnieši ir labi jūrasbraucēji, jo viņi „piedzimst ar



sālsūdeni asinīs”, otrkārt, viņu uzvedība atbilst skandināvu standartam, treškārt, viņiem ir labas angļu valodas zināšanas. Ķīnā un Vjetnamā norvēģiem plāns ar mācību centru attīstību izgāzās, jo, piemēram, Ķīnā kadeti studēja par Norvēģijas naudu, bet pēc studiju beigšanas Ķīnas valdība piespieda viņus strādāt uz savas valsts kuģiem.

Kapteinis Ē. Bloms izlaidumā Norvēģijas Jūrniecības mācību centrā Manilā uzstājās ar iedvesmojošu uzrunu jaunaigiem filipīniešu jūrniekiem.

Kapteinis Ē. Bloms: „Mums vairs nav problēmu ar Norvēģijas arod biedrībām. Cīņa ir beigusies, jo tās saprot, ka filipīnieši, kā arī citi ārzemnieki uz Norvēģijas kuģiem atnākuši uz palikšanu. Tagad arod biedrības vairo politisko sistēmu Norvēģijā, nevis privātās kuģošanas kompānijas.

Pašlaik uz Norvēģijas kuģiem nav neviena filipīniešu kapteiņa, bet arī tas ir tikai laika jautājums. Laikā,

kad kuģošanas kompānijām jārēķinās ar papildu izmaksām, lai nodrošinātu augstās prasības, kas tiek izvirzītas kuģošanas biznesam, lēnāka darbaspēka jautājums kļūs arvien aktuālāks.”■



Kapteinis Ē. Bloms.



Svarīgi ne tikai klausīties, bet arī sadzirdēt

Tā kā Izglītības un zinātnes ministrija vēl tikai meklē visas Latvijas izglītības sistēmas tālākās darbības stratēģiju, no kā būs atkarīga jurniecības izglītības nākotne, tad jaunā jurniecības izglītības koncepcija pagaidām ir iesprūds, bet tāpat vien aprakstīt papīru nav jēgas. Par jurniecības izglītības nākotni saruna ar izglītības un zinātnes ministri **MĀRITI SEILI**.

– Jurniecības sabiedrība ir sapratusi, ka 2003. gadā izstrādātā jurniecības izglītības koncepcija ir savu laiku nodzīvojuši, tāpēc Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs kopā ar jurniecības mācību iestādēm

un jurniecības sabiedriskajām organizācijām strādā pie jaunas jurniecības izglītības koncepcijas. Kā Izglītības un zinātnes ministrija iesaistīsies un piedalīsies šīs koncepcijas izstrādē?

– Saruna ar kolēģiem no jurniecības nozares bija nepieciešama un, es gribētu teikt, pat neizbēgama, jo nevienas nozares izglītības sistēma nevar attīstīties bez diskusijām ar attiecīgās nozares speciālistiem, ar cilvēkiem, kuriem pēc tam būs jāstrādā ar attiecīgās nozares jauniešiem speciālistiem. Saruna tiešām bija vērtīga, un tas ir viens starpposms, lai virzītos tālāk un attīstītu jurniecības izglītību, uzlabojot tās kvalitāti. Ja runājam par izglītības koncepciju, kas bija ieviesta 2003. gadā, tad tā tiešām ir sevi izsmēlusi, tāpēc esam ļoti priecīgi un gandarīti, ka partneri no jurniecības nozares ir sākuši darbu pie jaunas koncepcijas izstrādes. Ir pavisam skaidrs, ka Izglītības un zinātnes ministrija ne tikai ir gatava iesaistīties šajā darbā, bet tai arī jāuzņemas vadošā loma šīs koncepcijas izstrādē, un koncepcijas izstrādes darbā būs iesaistītas gan jurniecības mācību iestādes, gan darba devēji, lai mēs visi kopā nonāktu pie veiksmīga risinājuma. Koncepcija nav tikai papīru blāķis, šim no jauna radītajam dokumentam pēc būtības jābūt vērtībai. Pēdējo desmit gadu laikā ir mainījušās prasības, arī jurniecības nozari ir ietekmējusi ekonomiskā situācija pasaulē pēdējo gadu laikā, tāpēc mums tiešām ir objektīvi jāizvērtē, kādai jābūt jaunajai jurniecības izglītības sistēmai.

Atsaucoties uz sarunām ar nozares speciālistiem, kas ļāva identificēt esošās problēmas jurniecības izglītībā, mēs visi kopā esam nonākuši

pie atziņas, ka jaunās koncepcijas izstrādāšanai ir jāizveido darba grupa, kā arī koncepcijas izstrādē ir jāiekļauj ministrijas darba plānā. 2015. gada otrajā pusē, kad būs beidzies Latvijas kā Eiropas Savienības prezidējošās valsts pilnvaru laiks, mēs nopietni ķersimies pie šī jautājuma risināšanas.

– Vai jaunās koncepcijas ietvaros varētu notikt Latvijas jurniecības mācību iestāžu – Latvijas Jūras akadēmijas (jūrskolas, koledžas) un Liepājas Jūrniecības koledžas (jūrskolas) mācību programmu harmonizācija valsts līmenī, lai ieviestu kārtību jurniecības izglītības sistēmā?

– Protams, šī ir viena no problēmām, par ko liecina arī Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra veiktie pētījumi. Ļoti svarīgi, lai jaunieši, kuri iegūst pirmā līmeņa izglītību, varētu turpināt studijas, lai būtu pēctecība. Tas, ka pašlaik sadarbība starp jurniecības mācību iestādēm diemžēl ir nepietiekama, ir viens no līdz šim neatrisināto problēmu iemesliem, un to atzīst visas puses. Esmu pārliecināta, ka koncepcijas izstrādāšanas gaitā mums izdosies šo sistēmu sakārtot. Koncepcijas izstrādes process ir laba iespēja satikties dažādās nozarēs iesaistītajām auditorijām.

– Patiesībā jau kopš deviņdesmito gadu sākuma kopīgu valodu nav atradušas un joprojām nevar atrast Rīga un Liepāja, un katra no jurniecības mācību iestādēm stāv savās pozīcijās, tāpēc cerams, ka tieši Izglītības un zinātnes ministrija spēs panākt situācijas maiņu.

– Neesmu pārliecināta. Tas būtu ļoti vienkāršots problēmas risinājums:

i

UZZIŅAI

Jautājums par jurniecības izglītības nākotni nodarbina jurniecības sabiedrību – darba devējus, ierēdņus, pedagogus, jurniecības sabiedriskās organizācijas un arī pašus studentus. Skaidrs ir viens – pārmaiņām jurniecības izglītības sistēmā noteikti ir jānāk. Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns intervijā 2014. gada rudenī atzina, ka jaunajai koncepcijai jāatspoguļo reālās darba tirgus prasības un mācību iestāžu viedokli. „Mēs nekādā gadījumā koncepciju nesāksim rakstīt no nulles, bet izmantosim labāko pieredzi, lai veidotu modernu un jaunākajām prasībām atbilstošu mācību procesu. Jūrnieku reģistrs, pieaicinot jurniecības speciālistus, asociācijas, sabiedriskās organizācijas, jurniecības mācību iestādes un ministrijas, uzsāks iniciatoru un projekta vadītāja lomu, jo likums tieši Jūrnieku reģistram uzliek par pienākumu jurniecības izglītības procesa uzraudzību, un arī divi pēdējie Jūrnieku reģistra pētījumi mums dod pietiekami plašu un vispusīgu informāciju par to, kā uz izglītības lietām skatās darba devēji, studenti un pasniedzēji,” atzina Spridzāns.

Jūrnieku reģistra speciālistu mērķis bija koncepcijas izstrādi pabeigt vēlākais līdz 2015. gada marta beigām, lai jau 2015./2016. mācību gadu varētu uzsākt jaunās koncepcijas ietvaros, bet tagad ir skaidrs, ka tik ātri lietas uz priekšu nevirzās. Jurniecības speciālistiem ir bijusi konstruktīva saruna ar izglītības un zinātnes ministri Māriti Seili un ministrijas darbiniekiem, un no ministrijas puses bijusi sapratne par situācijas nopietnību, tomēr smagnējā birokrātiskā mehānisma dēļ process uz priekšu nevirzās pietiekami ātri.

sasauks visus pie galda, parakstīs rīkojumu un tālāk dzīvos draudzīgi. Viss nav tik vienkārši. Ministrija var dot skaidru zīmi, ka nepieciešama sadarbība, un to es tagad arī daru, bet tas, ka šā procesa sekmes būs atkarīgas no tiem cilvēkiem, kuri sēdēs pie sarunu galda un kuriem ikdienā reāli būs jāsadarbojas arī tad, kad ministrija nestāvēs pa vidu, arī ir skaidrs. Mans aicinājums ir raudzīties pēc būtības. Kāpēc tad eksistē skolas? Laikam jau tāpēc, lai bērni un jaunieši, kuri tur mācās, iegūtu labu izglītību, lai būtu konkurētspējīgi, lai raudzītos uz šo izglītību kā labu investīciju nākotnei, kas ļautu kļūt sekmīgiem gan savā darba, gan privātajā dzīvē. Būtu pavisam nepareizi, ja tik mazā valstī kā Latvija savā starpā konkurētu vienas nozares mācību iestādes. Godīgi sakot, nav saprotams, kas ir šīs konkurences pamatā. Runājot par programmu sazobi, tas noteikti būtu viens no jautājumiem, ko koncepcija varētu atrisināt: kā nodrošināt pāreju no vidējā līmeņa jūrniecības mācību programmām uz koledžas izglītību un tālāk uz akadēmijas izglītību. Pašlaik šādas sazobas pietrūkst, jo akadēmija vairāk domā par savu resoru, par savu jūrskolu.

– Vai jūrniecības sabiedrība var būt droša, ka Latvijas Jūras akadēmiju nepievienos, piemēram, Latvijas Tehniskajai universitātei, jo pēdējā laikā šādas runas vai baumas nākas dzirdēt visai bieži? Kāda ir šī jautājuma politiskā virzība: vai tas ir apvienošanas virziens, vai arī LJA tiks saglabāta kā augstākā mācību iestāde, kas sagatavo jūrniekus starptautiskajam darba tirgum saskaņā ar starptautiskajām prasībām?

– Mums nav plāna kādu mehāniski apvienot un Jūras akadēmiju pievienot Tehniskajai universitātei. Tas, ko mēs iesakām, ir apsvērt, vai nav iespējama sadarbība ar kopīgiem studiju kursiem, jo neapšaubāmi, ka mazajā Latvijā ir jānovērtē arī iespēja mācīties citam no cita, nedublēt to, ko var nedublēt, un darīt lietas kopā. Ja jūs jautājat par politisko uzstādījumu, tad varu teikt, ka politiskais uzstādījums ir sarunāties, raudzīties un paņemt

Māriete Seile.



no cita to, kas var būt noderīgs, nevis izdomāt no jauna velosipēdu, jo ļoti svarīga ir resursu koplietošana, bet plāna tehniski apvienot augstskolas mums nav. Lai ko mēs darītu šīs nozares izglītības sistēmas sakārtošanā, ir ļoti svarīgi saglabāt skaidru uzstādījumu, kāpēc mēs to darām. Studiju kvalitāte, zinātniskā bāze un jauno speciālistu integrācija darba tirgū ir tie trīs svarīgākie sieti, caur kuriem šis process ir jāvērtē.

– Jūrniecības mācību iestāžu finansējums. LJA budžets krīzes laikā tika samazināts, tāpēc, kā atzīst LJA rektors Jānis Bērziņš, viena budžeta vieta šobrīd akadēmijai rada aptuveni 800 eiro zaudējumus. Kā turpmāk attīstīsies notikumi jūrniecības izglītības finansēšanas jomā?

– Šeit jārunā par vairākām lietām. Viena neapšaubāmi ir tā, ka mēs nevaram raudzīties uz jūrniecības mācību iestādēm atrauti no pārējām Latvijas izglītības iestādēm, un tas ir jautājums par budžeta sadali. Lai novirzītu papildu budžeta vietu skaitu kādai augstskolai, šāds lēmums ir atkarīgs no kopējā naudas daudzuma, un es nevaru solīt, ka varēsim to atļauties. Vēl viens aspekts, kas ir vērtējams, ir lielais studentu atbiruma procents mācību

procesā, un tāds ir arī Jūras akadēmijā. Šis noteikti ir ļoti nopietni risināms jautājums, jo tā ir budžeta līdzekļu izšķiešana. Atzīstama ir LJA iniciatīva mācīt jauniešiem tās zināšanas, ko viņi nav ieguvuši vidusskolas laikā, un tas savukārt liek uzdot jautājumus par eksakto zināšanu līmeni vidusskolas programmās.

– Pašlaik studentiem nereti problēmas rada studiju kredīta saņemšana, jo bez valsts, kas ir viens no galvotajiem, nepieciešams vēl otrs galvotājs, un tas studentiem sagādā grūtības. Kā risināt šo jautājumu?

– Izglītības pieejamība ir ļoti svarīgs princips, mēs apzināmies šo problēmu, tāpēc plānojam sarunas ar Finanšu ministriju, lai jautājumu risinātu.

– Jūrniecības izglītība ir specifiska, Latvijas jūrniecības mācību iestādes gatavo speciālistus starptautiskajam jūrnieru darba tirgum. Pašlaik rodas problēmas, piemēram, ar jūrniecības profesionāļu piesaistīšanu mācību procesam, jo viņiem nav pedagoģiskās izglītības, bet ir vajadzīgās profesionālās zināšanas. Jūrniecības aprindās

▶▶▶ 12. lpp.

▶▶▶ 11. lpp.

daudz diskutē arī par prasībām, kādas tiek izvirzītas Latvijas Jūras akadēmijas rektora amata kandidātam. Vai ministrija ir gatava risināt šos jautājumus, lai atvieglotu un reizē uzlabotu mācību procesa organizēšanu jūrniecības mācību iestādēs?

– Šis patiešām ir konceptuāls jautājums, kuru nevaram atrisināt nekavējoties. Pieredze pasaulē ir ļoti atšķirīga. Vai augstskolas rektoram ir jābūt akadēmiķim, vai tam vajadzētu būt profesionālim? Pat ja augstskolas vadītājs ir akadēmiķis, nekā netraucē par attīstības direktoru piesaistīt nozares speciālistu, bet var būt arī pretējs risinājums. Šo jautājumu uzdod arī citas augstskolas, tātad problēma pārsniedz vienas augstskolas un vienas nozares robežas. Manuprāt, pat ja mēs mainītu esošo sistēmu, mums tomēr nāktos atgriezties pie jautājuma par akadēmisko izglītību. Kas attiecas uz mācību spēkiem, tad augstskolu likums pieļauj nozares profesionāļu piesaistīšanu ar noteiktu darba stāžu attiecīgajā nozarē. Jautājums, vai augstskolas efektīvi izmanto esošās iespējas.

– Jūrniecības nozares lielākā vēlme ir, lai neiznīcinātu jūrniecības izglītību Latvijā.

– Par to nevar būt ne runas! Jūrniecības izglītībai Latvijā ir ievērojamas vēsturiskas tradīcijas, tā ir bijusi ļoti nozīmīga struktūra. Makroekonomiskās attiecības pēdējos gados ir mainījušās, tas atstājis iespaidu arī uz darba tirgu, tāpēc vēl jo vairāk mums ir svarīgi saglabāt jūrniecības nozari, kas Latvijai ir ļoti nozīmīga, tā ir daļa no mūsu identitātes. Es visus aicinu uz konstruktīvu sadarbību. Mēs šeit, Izglītības un zinātnes ministrijā, ne tikai klausīsimies, bet arī sadzirdēsim. Nesolu visu jautājumu atrisināšanu, bet lielu daļu centīšos vērst konstruktīvā risinājumā, un to gribu novēlēt arī pārējiem pie galda sēdošajiem. Ne tikai klausīties, bet arī sadzirdēt, patiešām uzklaut dažādus viedokļus, vērtēt, kas ir labākais jauniešiem, kuri mācās mūsu skolās, un pieņemt lēmumus, izejot no šīm pozīcijām.■

Sarunājās Anita Freiberga

Ar morālu palīdzību un labiem vārdiem vien nepietiek

Sniegt studējošajiem mūsdienīgu augstāko profesionālo jūrniecības izglītību un akadēmisko sagatavotību, kā arī attīstīt ar jūrniecību saistīto lietišķo zinātni un darīt visu, lai Latvijas Jūras akadēmija kļūtu par vienu no prestižākajām jūrniecības augstskolām Eiropā. Šādu mērķi sev izvirzījusi Latvijā pirmā un vienīgā augstākās jūrniecības izglītības kalve – Latvijas Jūras akadēmija.

Tā ir akreditēta jūrniecības profesionālās izglītības un zinātnes valsts iestāde, kurā mācības notiek atbilstoši starptautiski atzītām studiju programmām jūrniecības nozarē un kur pašreiz studē vairāk nekā 750 studentu, no tiem aptuveni trešā daļa nepilna laika studijās. Gadā LJA tiek uzņemti vidēji 150 studentu. Akadēmijas rektors Jānis Bērziņš atzīst, ka LJA izsmēlusi resursus attiecībā uz studējošo skaita palielināšanu, un tas saistīts ar ierobežotajām telpām, finansēm un, kas ļoti būtiski, ar nepietiekamajām prakses vietām. Latvija nevar

nodrošināt vairāk prakses vietu, jo esošie resursi jau izsmelti, pat neskatoties uz to, ka akadēmijai ir tiešie līgumi ar rēderejām.

J. Bērziņš: – LJA ir akreditētas studiju programmas, kas satur vispārīzglītojošo, nozares teorētisko, nozares profesionālo studiju kursu un prakses un praktiskās apmācības bloku. Vispārīzglītojošo priekšmetu programmu saturu nosaka Latvijas likumdošanas prasības par augstāko izglītību un nozares teorētisko un profesionālo studiju kursu apgušanu. Nozares teorētisko un profesionālo studiju kursu un prakses saturu nosaka Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) prasības kuģu vadīšanas speciālistu sagatavošanā un sertifikācijā – STCW 78/95 konvencija, arī tās grozījumi, kas attiecīgi iestrādāti Latvijas likumdošanas normatīvajos aktos.

Krīzes laikā budžets tika apcirpts, Latvijas Jūras akadēmijas

UZZIŅAI

Lai izpildītu STCW prasības, ar LJA Senāta lēmumu noteikts kontaktstundu skaits profesionālajos priekšmetos: kuģošanas drošībā 75%, radiolokācijā un ECDIS – 90%, sakaru organizācijā un GMDSS – 90% kontaktstundu, savukārt vispārīzglītojošajos priekšmetos kontaktstundu skaits nedrīkst būt mazāks par 40% no mācību procesa.

GMDSS simulatori.





Kuģu inženieru nodaļas direktora p.i. docents Arnis Križs (no kreisās), Jūras transporta nodaļas direktors Arnis Bankovičs, LJA prorektors Andrejs Zvalgzne, LJA rektors Jānis Bērziņš.

finansējumā vēl šodien nekas nav mainījies un pirmskrīzes budžets pie mums nav atgriezies. Kā noņēma sešdesmit divus procentus, tā mēs joprojām mēģinām iztikt ar samazināto budžetu. Arī 2015. gada budžetu nepalielināja, bet minimālā alga valstī taču pieaug, tāpēc nepatīkamas pārdomas rodas, kad nākas domāt par pasniedzēju atalgojumu, kas neiztur kritiku. Tieši naudas trūkuma dēļ mēs nevaram arī uzaicināt vieslektoros, kas būtu ļoti nepieciešams, lai uzlabotu mācību kvalitāti. Minimālais atalgojums, ko vajadzētu maksāt kādam Eiropas lektoram, ir 4000 eiro mēnesī, bet mūsu augstākais atalgojums profesoram ir 1218 eiro pirms nodokļu nomaksas, un mazākā alga LJA pasniedzējiem ir 524 eiro pirms nodokļu nomaksas. Labi vēl, ka varam piesaistīt lektoros ERASMUS programmas ietvaros, kā arī pie mums regulāri brauc pasniedzēji no Klaipēdas Jūras akadēmijas un Roterdamas. Savulaik IMO rekomendācijas ieteica augstskolu pasniedzēju algas pielīdzināt kuģa kapteiņa trešā palīga algai, kas ir aptuveni 3000 eiro mēnesī. Lai piesaistītu jaunos speciālistus darbam akadēmijā, mūsu algām vajadzētu konkurēt ar tām, kas ir uz kuģa, bet pašlaik tas nav reāli. Laba ideja ir viens, bet tās īstenošana ir pavisam cits jautājums. Budžets mums dod 1900 eiro vienai studenta vietai, bet patiesās izmaksas ir 2850 eiro, maksas studijas 2700 eiro. Iznāk, ka mēs ar maksas pakalpojumiem aizpildām caurumu budžetā un uzturam budžetā studējošos.

Domāju, ka pie tāda minimāla finansējuma, kāds ir mums, ārzemnieki brīnītos, kā vispār var nodrošināt mācību procesu. Man tiešām ir neērti cienījamu pasniedzēju un profesoru priekšā, ka es nevaru samaksāt viņu līmenim atbilstošu algu. Bet kur tad lai es šo naudu ņemu? 1998. gadā LJA tika piešķirti pieci miljoni latu budžeta finansējums. Kad bijām saņēmuši divarpus miljonus un tos ieguldījuši akadēmijas attīstībā, tālāko finansējumu no valsts vairs nesaņēmām. Palika četri projekti, kas bija izstrādāti un apmaksāti, bet netika realizēti. Pēdējais, kuru mums izdevās realizēt, piesaistot Eiropas finansējumu, bija akadēmijas bibliotēkas projekts. Tagad ir situācija, ka mums trūkst telpu, bet ēdnīcas korpusā divas trešdaļas stāv neizmantotas, jo nav naudas remontam. Arī Eiropas finansējumu projektiem nevaram piesaistīt, jo mums nav nepieciešamā līdzmaksājuma. Starp citu, es biju uz tikšanos ar izglītības un zinātnes ministri Māriti Seili, un viņa man jautāja, kā ministrija var palīdzēt Latvijas Jūras akadēmijai, uz ko es atbildēju – ar naudu. Nē, to ministrija nevarot, pārējo gan. Kas tad ir tas pārējais? Paspiest roku? Atvainojiet, ar morālu palīdzību un labiem vārdiem mums nepietiek.

– Kādas problēmas valsts līmenī vajadzētu risināt, lai akadēmija varētu normāli strādāt?

J. Bērziņš: – Vispirms jau vajadzētu kaut vai atgriezties pirmskrīzes līmenī, un tas nozīmē, ka būtu vajadzīgs divas reizes lielāks

finansējums. Ir absurda situācija: šābrīža apstākļos mēs pat negribam nevienu papildu budžeta vietu, jo katra budžeta vieta akadēmijai rada 800 eiro zaudējumus. Tikai tad, ja pieaug budžeta vietas finansējums, akadēmija var domāt par to, kā tālāk attīstīties. Vēl akadēmija ir ļoti ieinteresēta, lai jaunieši vidusskolā iegūtu iespējami labāku izglītību, īpaši eksaktajos priekšmetos, jo pašlaik ļoti vājas ir matemātikas zināšanas. 2014. mācību gada pirmajā pusgadā 30 pirmā un otrā kursa audzēkņi nespēja izturēt mūsu prasības un tika atskaitīti. No sarunas ar izglītības un zinātnes ministri sapratu, ka viņa šo situāciju lieliski apzinās un uzskata, ka normāla vidusskola padarītu normālu arī augstskolu. Neatliekami risināma problēma ir studiju kreditēšana, kad studentam viens no galvotājiem ir valsts, bet viņam vajadzīgs vēl otrs galvotājs. Jauniešis labprāt mācītos maksas grupā, bet viņš nevar pagemt studiju kredītu, jo nevar dabūt otru galvotāju. Šis ir valsts līmenī risināms jautājums, kura tālākā virzīšanā liela loma noteikti ir Izglītības un zinātnes ministrijai.

Jauniešiem jāpalīdz saskatīt mērķi

Jūrnieku reģistra pētījums rāda, ka 99% no jūrskolas absolventiem ir ieguvuši ierindas jūrnieka kvalifikāciju, kas liecina par jūrskolu programmu neefektivitāti, un tas attiecas arī uz LJA jūrskolu. Publikācijā

►►► 14. lpp.

►►► 13. lpp.

„Pārmaiņām jānāk” teikts, ka jūrskolas beidzējiem ir vajākas vispār-izglītojošo priekšmetu zināšanas, un arī akadēmijas rektors atzīst, ka tas diemžēl atbilst patiesībai un tur akadēmija neko nevar darīt.



LJA jūrskolas direktors **Edgars Kovals**: – Publikācijā „Pārmaiņām jānāk” mums nepatīk tā dzeltenā nokrāsa, kas vērsta pret LJA. Es, protams, gribētu, lai mūsu studentu zināšanas ir spīdošas un lai viņi darba tirgū būtu konkurētspējīgi, bet mums zināmā mērā ir saistītas rokas. Lai arī ko mēs vēlētos pasākt, tas viss atduras pret finansējumu. Un finansējuma ir tikai tik, cik valdība to atvēl. Mēs varam prasīt, lūgt un balsot, bet no tā nekas nemainās, jo mēs nevaram šos procesus ietekmēt.

– **Nenoliedzami, ka nauda ir problēma, bet šķiet, ka LJA jūrskolā bez šīs vienas ir arī citas problēmas, un tās būtu neatliekami risināmas. Kaut vai JR pētījumā norādītā satraucošā ziņa, ka jūrskola sagatavo pēc būtības bezdarbniekus.**

E. Kovals: – Es gan negribu piekrist tam, ka mēs sagatavojam

bezdarbniekus un ka tie cilvēki, kas pabeiguši jūrskolu, sēž bez darba. Tā nebūt nav, jo vispirms jau viņiem ir lielisks pamats, lai turpinātu izglītošanos un iegūtu augstāku kvalifikāciju. Vai arī viņi var iet strādāt citā nozarē, kur pēc tehnisko zināšanu speciālistiem ir pieprasījums, jo mūsu darba tirgū šādu speciālistu ir ļoti maz. Tāpēc apgalvojums, ka mēs sagatavojam bezdarbniekus, nav īsti korekts. Bet es, protams, nevaru nepieņemt, ka situācija ir mainījies un kvalifikācija, ko iegūst jūrskolas absolventi, ir novecojusi.

– **Jūs varat mani palabot un precizēt, bet es vislielāko problēmu saskatu tajā, ka jūrskolas absolventi nav ieguvuši pietiekamu vispārējo izglītību, kas nostāda viņus nevienlīdzīgā situācijā ar vispārīzglītojošo skolu absolventiem, kuru centralizēto eksāmenu rādītāji ir labāki, tāpēc iespējas iestāties Latvijas Jūras akadēmijā, vēl jo vairāk budžeta grupā, ir lielākas.**

E. Kovals: – Arī šī līdz galam nebūs taisnība, jo vidējās izglītības dokuments viņiem ir pilnīgi oficiāls. Jūrskolā audzināmie pavada gadu ilgāk, nekā tie, kas mācās vispārīzglītojošajās vidusskolās, tāpēc es negribētu piekrist, ka viņu zināšanu līmenis būtu nepietiekams, ierobežots vai nepilnīgs.

– **Kas ar jūrskolas absolventu notiek tad, kad viņš stājas akadēmijā? Kā viņš izskatās?**

J. Bērziņš: – Pašvaki. Bet pie ņemšanas mēs ņemam vērā kvalifikācijas eksāmena rezultātus un tos pieskaitām klāt. Piemēram, ja viņam kvalifikācijā ir devītnieks, tad mēs to pieskaitām klāt centralizētā eksāmena rezultātam. Līdz ar to viņš paceļ savu vidējo atzīmi, un tā ir viņa priekšrocība, salīdzinot ar tiem, kuri atnāk no parastajām vidusskolām. Iestājoties akadēmijā, jūrskolas absolventam pirmajā kursā praktiski nav ko darīt, tāpēc ir laiks aizpildīt robus vispārīzglītojošajos priekšmetos un mācīties matemātiku, fiziku un inženiertehniskās zinātnes. Speciālajos priekšmetos iesākumā viņiem ir jāatkārto tas, ko viņi jau ir mācījušies, bet otrajā kursā viss izlīdzinās. Mēs

strādājam pēc STCW vadības līmeņa prasībām.

LJA studiju daļas vadītāja **Inese Vaičiķauska**: – Es vēlējos piebilst, ka mūsu jūrskolnieki ir uzņemti arī budžeta grupā, un tas liecina, ka daudzas lietas ir atkarīgas no paša studenta. Mēs parasti vainu meklējam izglītības sistēmā, bet vispirms vajadzētu skatīties uz pašu skolēnu un studentu motivāciju. Ja kāds cilvēks jau jūrskolā ir motivēts labi mācīties, tad viņš izmanto visu, ko izglītības sistēma piedāvā. Runājot par profesionālajiem priekšmetiem, jūrskolas absolventi akadēmijā sevi pozicionē kā tādus, kas profesionālajos priekšmetos jau it kā daudz ko zina, tāpēc cer izbaukt ar vecajām zināšanām: es to jau zinu, ko tad es tur tik daudz mācišos. Savukārt vidusskolas absolvents, kurš specialitāti sāk apgūt no nulles, ļoti cenšas apgūt profesionālos priekšmetus. Rezultātā iznāk, ka vidusskolu beigušais uzrāda labākus rezultātus ne tikai vispārīzglītojošajos, bet arī profesionālajos priekšmetos. Bet apgalvot, ka jūrskolas absolventi ir tik slinki, ka akadēmijā netiek budžeta grupā, arī nevar. Šajā mācību gadā budžetā mācās kādi desmit jūrskolas absolventi. Tie ir mērķtiecīgi topošie jūrniki, kas ir motivēti mācīties un konkurēt darba tirgū. Jāteic, ka daudz kas ir atkarīgs no kontingenta, kas tiek uzņemts jūrskolā.

J. Bērziņš: – Par motivāciju runājot, varu teikt, ka šogad pirmajā sesijā izkrita Rīgas 1. ģimnāzijas beidzējs, kurš pasniedzējam apgalvoja, ka matemātikā jau visu zina. Tomēr nenopietnā attieksme pret mācību procesu pārbaudes darbā studentu atvēsināja un parādīja, ka ikdienā ir nopietni jāstrādā. Tas pats attiecas arī uz jūrskolniekiem. Viņi uzskata, ka ir varenī kaut vai tāpēc, ka jau bijuši jūrā, un viņiem liekas, ka jau ir īsti jūrniki, vēl tikai gredzens jāiekar ausī.

Kuģu inženieru nodaļas programmas „Kuģa mehānika” direktoru Juri Cimanski slimības laikā aizvieto **Arnīss Križus**: – Es pats esmu gājis jūrā. Nevajadzētu apgalvot, ka mūsu studentiem ir zems izglītības līmenis, kaut vai tāpēc vien, ka reizi piecos gados ikviens jūrnīks nonāk Jūrnīku reģistrā, lai

apliecinātu savu kompetenci. Arī Latvijas Jūras akadēmiju absolventu šais jūrnīkss reizi piecos gados iziet šo atestāciju, lai iegūtu kompetences sertifikātu. JR pārbaudes liecina, ka akadēmijas beidzēji sekmīgi iztur kompetences pārbaudi, tāpēc nebūtu pamata teikt, ka viņi ir vāji sagatavoti.

– JR pētījums jau arī parāda, ka akadēmiskās zināšanas ir labā līmenī, bet nepietiekama ir praktiskā sagatavotība. Tāpēc es vēlētu jautāt, kā ir ar prakses vietām? Piemēram, Kruinga kompāniju asociācijas prezidents Aleksandrs Nadežņikovs uzskata, ka nav pietiekamas sadarbības starp LJA un Kruinga kompāniju asociāciju prakses vietu jautājuma risināšanā, jo ir pārāk maza interešētība no pašas akadēmijas puses.

Jūras transporta nodaļas direktors **Arnis Bankovičs**: – Tā nu gan nav taisnība, es tam nevaru piekrist, jo pats esmu bijis prakses nodaļas vadītājs un varu apgalvot, ka mēs regulāri uzturam kontaktus ar kruinga kompānijām un risinām prakses jautājumus. Varu arī apgalvot to, ka kruinga kompānijas priekšroku dod Latvijas Jūras akadēmijas studentiem, un mums vienmēr ir izdevies agrāk vai vēlāk visus iekārtot praksē uz kuģiem. Un arī pēc studiju beigšanas akadēmijas absolventiem nav problēmu ar iekārtošanos darbā, jo viņiem ir priekšroka, un tikai pēc tam kruinga kompānijas meklē darbaspēku, piemēram, Krievijā vai Ukrainā.

J. Bērziņš: – Arnis arī izstrādāja programmu, kas pamatīgi atviegloja prakses organizēšanu studentiem, jo viņiem pašiem vairs nav jāstaigā apkārt pa kruinga kompānijām, lai meklētu sev prakses vietu, to visu dara centralizēti.

A. Bankovičs: – Studentiem tas vairs nav aktuāli, jo ir izveidota tiešsaistes datu bāze starp Jūras akadēmiju, studentu un darba devēju. Šī sistēma darbojas jau trīs gadus, bet ar kruinga kompānijām mēs regulāri sazināties vai sarakstāties e-pastā. Arī sestdienās, svētdienās vai svētku dienās kompānija var sazināties ar studentu, un viņš jau nākamajā dienā var ierasties prakses vietā, tāpēc apgalvot, ka nav komunikācijas, tomēr nevarētu, varbūt neesam tieši kontaktējušies ar pašu Kruinga kompāniju asociāciju, bet vairāk uzturam saikni ar atsevišķām kompānijām.

– Vai studentu nodrošināšana ar prakses vietām akadēmijai sagādā problēmas?

A. Bankovičs: – Praksi iziet visi, kurš ātrāk, kurš vēlāk, bet tas ir normāli, jo mēs nevaram nosūtīt praksē visus uzreiz, tāpēc tas notiek pakāpeniski. Vislabākā sadarbība, protams, ir ar „Latvijas kuģniecību”, kas ir lielākā prakses vietu nodrošinātāja mūsu studentiem. Labā ziņa ir tā, ka „Latvijas kuģniecībā” palielinās kuģu skaits, kas arī mums sniedz lielākas iespējas.

J. Bērziņš: – Zināmas problēmas ir ar meiteņu iekārtošanu praksē, jo „Latvijas kuģniecība” ir praktiski

E SPECIĀLISTA VIEDOKLIS

Studentu jūras prakses problēmas komentē JR vadītājs kapteinis JĀZEPS SPRIDZĀNS.

Par jūras praksēm ir atbildīga mācību iestāde

„Par studentu jūras praksēm ir jāatbild izglītības iestādēm, bet mūsu izglītības iestādes pietiekami daudz nedara, lai normāli risinātu prakses jautājumus. Uzņemot jauniešus augstskolā, tieši augstskola apņemas savus studentus atbilstoši starptautiski noteiktām prasībām nodrošināt ar jūras praksi. Mācību programma ir īstenota tikai tad, ja ir izpildīta arī jūras prakse un galarezultātā iegūta kvalifikācija. Diezin kāpēc nevienam nav jautājuma par to, vai ir jāmaca navigācija. Bet prakse: ja atradīsi – labi, ja neatradīsi – arī labi. Nācies dzirdēt, ka LJA ar kruinga kompānijām sazinās telefoniski. Malači, ļoti labi! Bet ja patiešām vēlas sasniegt rezultātu, tad ar zvaniem nepietiek, tad jādara daudz vairāk! Piemēram, Igaunijas Jūras akadēmijas rektors atbrauca un tikās ar mūsu kruinga kompānijām, sameklēja kuģu īpašnieku kontaktus un personīgi tikās ar kuģu īpašniekiem, lai risinātu savu studentu jūras prakses jautājumus. Igaunijas Jūras akadēmija jūras prakses plāno gadu uz priekšu un iesniedz sarakstus, lai studenti jūras praksi varētu iziet civilizēti. Igaunijas Jūras akadēmijas rektors uzskata par savu pienākumu personīgi kārtot šos jautājumus. Mūsu kruinga kompānijas jau gadiem lūdz, lai mūsu jūrniece mācību iestādes iesniedz prakses plānus, bet vai šī prasība tiek pildīta? Ne! Atvainojiet, bet mācību process ir jānodrošina, kas to nevar izdarīt, lai dod vietu citam!”

vienīgā, kas praksē ņem arī meitenes.

E. Kovals: – Ne vienmēr paši studenti var aiziet praksē, kad viņiem šī iespēja tiek atrasta, jo ir dažādi apstākļi, kas kavē to darīt. Ģimenes apstākļi, veselības problēmas, vēl citas problēmas, bet ir gadījumi, kad students pats novilcina praksi, jo, iespējams, apzinās, ka nav pietiekami labi mācījies un sagatavojies praksei. Pirms studentu ņemt praksē, kompānijas ļoti

▶▶▶ 16. lpp.



Jūras transporta nodaļas direktors Arnis Bankovičs pie kuģa tiltiņa simulatora.



LJA jūrskolas direktors Edgars Kovals (no kreisās), Kvalitātes vadības sistēmas vadītāja Inga Škapare, Studiju daļas vadītāja Inese Vaičiķauska.

►►► 15. lpp.

interesējas par viņa sekmju līmeni. Ar studentu atļauju kompānijas mūsu datu bāzē var apskatīties, kādas ir tā vai cita studenta sekmes. Ja students ir slikti mācījies un piedevām vēl, ierodoties uz pārrunām, nepieklājīgi izgāžas krēslā, loģiski, par viņu rodas negatīvs iespaids, un kompānija tādu praksē nepaņem. Tomēr bez prakses nepaliek neviens students. Protams, arī tas nav noliedzams, ka visi darba devēji grib tos labākos, bet diemžēl visi nekad nav labākie.

– JR pētījums parāda, ka jūrnikiem pietrūkst motivācijas, piemīt tāds netikums kā dzeršana, ir nepietiekamas angļu valodas zināšanas. Vai jūs varat teikt, ka arī jums savā ikdienas darbā nākas saskarties ar šīm lietām?

J. Bērziņš: – Runājot par angļu valodu, studentiem tā ir nopietni jāmācās. Kad otrajā kursā kadets aiziet praksē uz kuģa, kur angļu valoda ir darba un sarunu valoda, tas ļoti noder angļu valodas zināšanu papildināšanai. Runājot par dzeršanu, ir tā: kad atnāk jauns kurss, kopmītnē vienmēr notiek iedzeršanas. Kas jādara? Daži jāatskaita no kopmītnes, un studentu telefons nostrādā, visi tūlīt saprot, ka ar šīm lietām nebūs joki, un nomierinās. Daļa pirmkursnieku neiztur akadēmijas prasības un aiziet, līdz ar to alkohola lietotāju kritiskā masa samazinās.

– Tā nu ir tiesa, ka akadēmijai ir nopietnas mācību iestādes slava, kur nevar dzīt jokus, bet ir krietni jāmācās. To saka daudzi akadēmijas absolventi un studenti, ar kuriem nācies runāt.

Un tieši tāpēc, ka akadēmijai ir tik augsta reputācija, vēl jo vairāk gribētos no jums dzirdēt, kas satrauc pašu akadēmijas vadību un pasniedzējus.

Inga Škapare: – Esmu atbildīga par akadēmijas kvalitātes uzraudzību. Protams, mums problēmu netrūkst, bet mēs ļoti cenšamies sakārtot sistēmu pēc labākas pārvaldīšanas principiem un nenoliedzami vēlamies būt labākie. Nevar salīdzināt to materiāli tehnisko nodrošinājumu, kāds bija pirms pieciem vai desmit gadiem, ar to, kāds ir tagad. Šajā ziņā esam ļoti auguši. Pēdējā gada laikā iekārtojām jaunu hidraulikas laboratoriju. Starp citu, tāda bija Jūrniece reģistra prasība, un mēs to izpildījām. Vēlamies labā līmenī attīstīt metināšanu, vēl daudzas lietas, un to pakāpeniski arī darām. Pats lielākais ieguvums studentiem ir tā akadēmiskā vide, kurā viņi pavada savus studiju gadus, un tieši tas ir nepārvērtējams ieguvums. No mūsu akadēmijas iziet jūras virsnieks ar augstāko izglītību. Es pilnīgi piekritu visiem, kas uzskata, ka visvairāk ir nepieciešama jauna jūrniece izglītības koncepcija, lai valsts līmenī būtu sakārtota un sinhronizēta jūrniece izglītības sistēma.

Vēl gribu piebilst, ka akadēmijā arvien spēcīgāka kļūst maģistrantūra. Ar karu gadu tās latīņa tiek celta arvien augstāk un maģistra darbi kļūst arvien augstvērtīgāki. Interesanta sadarbība ir veidojusies gan ar Liepājas Vēja parku, gan Kuģu būves rūpnīcu. Tā ir mūsu nozares zinātne un pētniecība. Maģistrantūrai ļoti palīdzēja Eiropas finansējums.

J. Bērziņš: – Mūsu problēmas pēc būtības sākas jau vidējās izglītības sistēmas nepilnībās. Vidusskolās ir ļoti vājas programmas un centralizētie eksāmeni ir tīrā profanācijā, tie nekam neder. Mēs paskatījāmies uz to vidusskolas beidzēju zināšanām, kuri uz akadēmiju atnāca vidusskolnieku konkursa „Enkurs” iedvesmoti. Visiem bija dažas balles zemāk par centralizēto eksāmenu vidējo atzīmi. Secinājums viens – jaunieši nav pietiekami mācījušies un diemžēl nav iemācījušies domāt. Jūrniece arodbiedrības prezidents Igors Pavlovs neticēja, kad stāstīju, uz cik elementāriem matemātikas jautājumiem nevar atbildēt vidusskolu beigušie, bet, kad viņš kādam motoristam pus pa jokam pajautājis, cik ir seši reiz septiņi, un saņēmis pavisam nopietnu atbildi, ka jaunais cilvēks to nezina, Pavlovs bijis šokā par šādu realitāti. Kad jautājis, kāpēc jaunais cilvēks nevēlas mācīties tālāk, lai augtu profesionāli, saņēmis atbildi, ka tālāk mācīties viņam ir par sarežģītu.

E. Kovals: – Viena lieta ir zems zināšanu līmenis, bet otra ir disciplīna. Akadēmiju uzskata par ļoti stingru mācību iestādi, un tas ir absolūti nepieciešams, jo, nonākot uz kuģa, vismazāk var atļauties neievērot noteikumus, prasības un disciplīnu. Tur cilvēkam visaugstākajā līmenī ir jābūt atbildīgam par jebkuriem notikumiem, kas var gadīties uz kuģa. Visi nekad nevar būt jūrniece, tāpēc jau arī notiek atlase gan pēc zināšanām, gan spējas pildīt prasības, un arī tādējādi, ka cilvēks pats saprot, ka viņš nevar veikt šo darbu.

I. Škapare: – Tur jau ir tā lielā atbildība jūrskolā uzņemt pusaudzi un sagatavot viņu šim atbildīgajam darbam.

J. Bērziņš: – Varam būt lepni, ka mūsu absolventi sekmīgi veido savu karjeru. Daudzi kļuvuši par kapteiņiem, daudzi strādā labos jūrniece nozares krasta dienestos, piemēram, mūsu absolvente Laima Rituma ir Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore.

– Jūrniece nozares analītiķi pasaulē spriež par tādām problēmām, piemēram, ka jūrniece izglītības sistēma un osas netiek līdzī straujajai kuģu

būves nozares attīstībai, jo kuģi kļūst arvien avancētāki. Kā jūs, veidojot savas studiju programmas, prognozējat, kādi speciālisti darba tirgū būs nepieciešami pēc gadiem pieciem vai desmit, un kā tiekat līdzī ar savu tehnisko nodrošinājumu?

E. Kovals: – Pēc būtības notiek strauja IT tehnoloģiju attīstība un paaugstinās automatizācijas līmenis uz kuģa, bet kuģa dzinējs taču strādā tieši pēc tādiem pašiem principiem kā senāk. Arhimeda likums jau nav mainīts.

I. Škapare: – Visās studiju programmās cenšamies ieviest jaunāko tehnoloģiju apguvi.

A. Bankovičs: – Vienai augstskolai iegādāties visas jaunākās tehnoloģijas, kas ir pasaulē, nav reāli. Kuģu vadītāji, protams, strādā uz arvien lielākiem kuģiem, kuriem ir arvien modernākas vadības sistēmas, kas cenšas atvieglot cilvēka darbu. Nākotnē būs jāspiež viena podziņa mazāk vai nedaudz savādāk, un to var apgūt prakses laikā.

A. Križus: – Tehnoloģijas atjaunojas ik pēc diviem gadiem, tā nu iznāk, ka tad, kad mūsu students ir beidzis akadēmiju, viņa iegūtās zināšanas jau ir novecojušas, tāpēc mūsu uzdevums ir dot vislabāko izglītību un iemācīt domāt, lai speciālists spētu pieņemt profesionālus lēmumus. Visu iemācīt un zināt nekad nav iespējams. Kad es strādāju uz kuģa, domāju, ka zinu visu, bet, kad sāku strādāt akadēmijā par pasniedzēju, sapratu, ka zinu nepietiekami, tāpēc svarīgākais ir saprast, kā rīkoties.

J. Bērziņš: – Lielākā problēma ir naudas trūkums, ja būs nauda, daudzas lietas atrisināsies pašas no sevis. Tikai viens mēraparāts maksā tūkstoš eiro.

– Jau vairākas reizes esmu pieņēmis JR pētījumus un vēlreiz atgriezīšos pie 2014. gada pētījuma, kurš parāda, ka 98% jūrniecības mācību iestāžu pasniedzēju vēlētos sadarboties, lai uzlabotu un pilnveidotu mācību procesu. Kā jūs redzat sadarbības iespējas varbūt jaunās jūrniecības izglītības koncepcijas ietvaros?



Mašintelpas simulators.

I. Škapare: – Mūsu mācību process notiek atbilstoši STCW prasībām un Izglītības un zinātnes ministrijas apstiprinātām programmām, tāpēc mēs nemaz nevaram īpaši radoši pieiet šim procesam.

– Bet kāda sadarbība ir iespējama mācību iestāžu vadības līmenī?

J. Bērziņš: – Man pat grūti pateikt, kā mēs varētu sadarboties, jo katrai mācību iestādei ir sava programma, mums ir viena, Liepājai cita un privātajai „Novikontas” jūrniecības koledžai pavisam cita, tur apmācība notiek tikai neklātienē, un viņi postulē e-apmācību. „Novikontas” princips ir tāds, ka jūrnieks strādā jūrā, mācās un darbus sūta uz koledžu, bet es domāju, ka viņi maldās, uzskatot, ka jūrniekam uz kuģa atliek laiks mācībām. Starp citu, „Latvijas kuģniecība” uzsvera, ka uz kuģi ir jāstrādā un nekāda atpūta tur nav. Ar Liepājas koledžu mums jau vēsturiski nav izveidojusies sadarbība un ir bijušas sarežģītas attiecības, kad vēl bija iepriekšējais koledžas direktors. Mēs uzskatām, ka koledžas līmenim ir jābūt tādām, lai varētu mācīties tālāk, bet Liepājas absolventiem rodas problēmas. Liepājas koledža pati izstrādāja savas mācību programmas, kas neatbilst mūsu prasībām, un tad, kad pie mums atnāk Liepājas koledžas absolvents, jāsaaka, ka tas gan nenotiek visai bieži, tad viņa iegūtie kredītpunkti neatbilst mūsu kredītpunktu prasībām, jo liepājniekiem kredītpunkti tiek pieskaitīti no prakses.



Kuģa elektromehāniku darbnīca.

I. Vaičiķauska: – Patiesību sakot, Liepājas Jūrniecības koledžā ir ievērojami uzlabojusies situācija. Pēdējos divos gados viņu kredītpunktu sistēma ir pietuvināta mūsu sistēmai, samazinot prakses un palielinot teorijas kredītpunktus, tāpēc ir sarukušas bakalauru standartu atšķirības, un tiem, kuri vēlas mācīties akadēmijā, ir jāpieņem klāt tikai daži kredītpunkti, lai varētu studēt maģistrantūrā. Situācija, protams, nav ideāla, bet ir ievērojami uzlabojusies. JR īsteno konvenciālo uzraudzību, un tieši viņi vislabāk pārzina gan mūsu, gan Liepājas programmas.

J. Bērziņš: – Es gan neuzskatu, ka mums vajadzētu iedziļināties Liepājas Jūrniecības koledžas studiju plānos, varbūt viņiem pašiem vajadzētu paaugstināties, kas tālāk notiek ar viņu audzēkņiem un kas ir vajadzīgs, lai tie varētu tālāk izglītoties. Ir gadījumi, kad mūsu audzēknis tiek atskaitīts, aiziet uz Liepāju un tur ir sekmīgs, tā vismaz kādreiz bija, bet varbūt tagad situācija ir mainījusies.

►►► 17. lpp.

E. Kovals: – Jūrniecības izglītības mācību programmu harmonizācija ir tas neatliekamais darbs, kas jāveic valdības līmenī.

Prorektors un programmas „Kuģa vadīšana” direktors **Andrejs Zvaigzne:** – Arī es domāju, ka sadarbībai vajadzētu notikt, bet, no otras puses, ir nepieciešama arī veselīga konkurence, kas noteikti ir laba lieta. Uzsveru – tai jābūt veselīgai konkurencei. Un tomēr mēs varam veidot dažādas koncepcijas un vīzijas, bet nekas nedarbojas, ja nebūs vajadzīgā finansējuma, un

izvērtētu Latvijas jūrniecības mācību iestāžu kapacitāti, plusus un mīnus, lai gūtu skaidrāku priekšstatu par jūrniecības izglītības stiprajām un vājajām pusēm, lai izdarītu secinājumus, labotu kļūdas un pieņemtu lēmumus. Īpaši svarīgi tas ir tagad, kad 2003. gadā izstrādātā jūrniecības izglītības koncepcija ir morāli novecojusi un ir jāstrādā pie jaunas. Latvijas Jūras akadēmijas vadība un mācībspēki ļoti piesardzīgi vērtē JR pētījumus un ir pārliecināti, ka tie neatspoguļo jūrniecības izglītības sistēmas, tai skaitā LJA, patieso situāciju.

A. Bankovičs: – Man kā doktorantam JR 2014. gada pētījums nešķiet pilnīgs, jo nevar piekrist tai metodoloģijai, kas tika lietota, lai saņemtu atbildes uz jautājumiem. Nevar izsūtīt jautājumus ar linku internetā un gaidīt pilnvērtīgas atbildes. Tas nav pareizākais veids, kā rīkot nopietnus pētījumus. Piedevām pētījums tika veikts īsi pirms atvaļinājumu laika, kad pasniedzējiem jau bija pavisam citas domas un noskaņojums, tāpēc es nezinu, cik no akadēmijas pasniedzējiem vispār atbildēja uz jautājumiem.

J. Bērziņš: – JR pētījumā ļoti daudz atsaucas uz studentu aptaujām un uz atsevišķu studentu teikto. Viens no pētījuma autoriem Roberts Gailītis, starp citu, mūsu absolvents, atklāj – respondenti esot norādījuši, ka jūras praksi vajadzētu likt mācību procesa sākumā, lai katrs varētu pārliecināties, vai viņš spēj strādāt jūrā. Mēs esam jautājuši darba devējiem un iespējamajiem studentu prakses nodrošinātājiem, vai viņi ņemtu praksē studentus, kuriem nav pilnīgi nekādas sagatavotības, un atbilde skanēja: nē, mēs tādu nemaz nelaistu uz kuģa! Ar pirmo praksi vispār ir problēmas, jo tikai otrajā praksē students ir normāls jaunais speciālists uz kuģa. Tāpēc pētījuma autoriem varētu atbildēt ar jautājumu: kā praktiski varētu notikt prakses organizēšana studiju sākumā? Tas varētu notikt uz mācību kuģa, bet šādu kuģi uzturēt Jūras akadēmijai nav pa kabatai, tāpēc ir jautājums, kurš šo kuģi uzturēs? Ja šāds ieteikums ir publicēts žurnālā, tad uzsvars tiek likts uz to, ka tā

vajadzētu darīt. Pētījuma autori ir LJA absolventi, jūrnieki, kuri lieliski zina mūsu specifiku un labi saprot, ka daudzas vēlamās lietas nav realizējamas objektīvu iemeslu dēļ.

Ne vienmēr pētījumi ir pietiekami kritiski. Teiksim, viens students kaut ko pasaka, piemēram, ka mācību korpusa gaitēnos nav pietiekami daudz krēslu, un tas atspoguļojas pētījumā. Nu, pieņemsim, ka kādam tajā brīdī nebija, kur pēcpusi piemest, un viņš to ierakstīja aptaujas anketā. Man šķiet, ka mums gaitēnos viss ir pietiekamā daudzumā. Bet pētījuma autori uz viena studenta teiktā pamata izdara secinājumus, un tas nekas, ka viens to pateica, bet deviņdesmit deviņi nepateica. Liepājas koledžas students ierakstījis komentāru, ka vajadzētu vairāk trenāžieru, bet iegādāties trenāžieri nav tik vienkārši, kā to pateikt. Iedodiet divsimt tūkstošus eiro, un jums būs trenāžieris, bet kā un kur to naudu dabūt?

Ir daži strīdīgi jautājumi, kas nāk no Jūrnieku reģistra. Piemēram, pētījuma autori norāda: lai uzturētu aktīvo jūrnieku resursu, ik gadus Latvijā diplomu būtu jāsaņem 120 kuģu vadītājiem, 120 kuģu mehāniķiem un 20 elektromehāniķiem. Reāli tas nav iespējams, un kāpēc nav, to mēs jau iepriekš izstāstījām. Jūrnieku reģistrs var izteikt daudzas vēlējumus, bet reālajā dzīvē daudzas lietas nav realizējamas. Protams, arī mēs vēlētos un vajadzētu sagatavot vairāk jauno speciālistu, bet pagaidām tas nav izdarāms.

Par dažiem pētījuma secinājumiem vēl varētu diskutēt. Protams, visi ir noraizējušies par to, kā tiek sagatavoti jūrnieki starptautiskajam jūrnieku darba tirgum, bet es gan esmu pārliecināts, ka visu nelaimju cēlonis ir motivācijas trūkums studentiem. Viņiem nav motivācijas veidot sevi par kārtīgiem speciālistiem un nopietni strādāt, bet tas jau nāk no ģimenes un no skolas, un mums akadēmijā ir ļoti grūti tur kaut ko mainīt. Patiesībā katram, kurš vēlas strādāt jūrā, motivācija nebūtu tālu jāmeklē – tas ir labais atalgojums.■

Uzklausīja Anita Freiberga



Docents Dmitrijs Goreļkovs (pa kreisi) un vieslektors Artūrs Zuts pie radiosakaru simulatora.



Kuģa elektromehāniku darbnīca.

mums tāda nav. Nevaram atļauties sūtīt pasniedzēju uz konferenci, nevaram atļauties pieaicināt vieslektorus, nevaram atļauties izveidot pētniecības laboratorijas. Mēs pat nevaram organizēt maksas kursus, jo visas telpas aizņemtas studiju nodrošināšanai, un nav naudas, lai remontētu tās, kuras pašlaik stāv neizmantotas.

Jūrnieku reģistra pētījumu vērtē piesardzīgi

Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs ik pa laikam veic dažādus pētījumus, tai skaitā lai



Liepājnieki aicina daugavpiliešus apgūt jūrnieku profesijas

Liepājas Jūrniecības koledža pirmo reizi piedalījās izstādē „Izglītības iespējas 2015”, kas marta beigās notika Daugavpilī. Izstādē konsultantu lomā iejutās mācību iestādes audzēkņi Nauris Upenieks, kurš vienlaikus ir arī koledžas Pašpārvaldes prezidents, un Gintars Muižininks, kurš attiecīgi ir jūrskolas Līdzpārvaldes prezidents. Abi puīši metodiķes Santas Dreiblathenas vadībā stāstīja par koledžas piedāvātajām mācību programmām un sadzīvi, aicinot apgūt jūrnieka profesiju un izbaudīt jūras burvību.

Pēc atgriešanās Gintars Muižininks pastāstīja, ka daugavpiliešiem bijusi ļoti liela interese par koledžu. „Mēs šajā izstādē bijām pat ļoti pamanāmi, jo mums vienīgajiem bija formas tērpi, kas uzreiz piesaistīja apmeklētāju uzmanību. Daugavpilī atšķirībā no Liepājas jūrniecības mācību iestādes formas tērpos tērptus jauniešus ikdienā nevar sastapt. Līdzko kāds ienāca zālē, tā uzreiz mums pievērsa uzmanību,” stāsta Gintars un piebilst, ka pat tur, Latvijas „otrā krastā”, jaunieši dzīvi interesējās par jūrnieka profesiju. „Daugavpiliešiem bija interesanti klausīties, kādas ir sajūtas,

dzīvojot blakus jūrai. Viņus interesēja ne tikai mācību programmas, bet arī jūrnieku dzīve. Un mēs stāstījām gan par to, kā ir skolā, gan arī kā ir tad, kad esam jūrā, kad četri mēneši ir jāpavada uz kuģa, kad esi prom no mājām, no saviem

UZZIŅAI

8. maijā plkst. 12.00 Liepājas Jūrniecības koledžā būs Atvērto durvju diena, kad gan liepājnieki, gan tuvāku un tālāku novadu jaunieši un viņu vecāki aicināti apmeklēt koledžu, lai klātienē iepazītu skolu un saņemtu atbildes uz visiem interesējošajiem jautājumiem.

tuvniekiem un draugiem. Kādas ir domas un kādas sajūtas, esot tik ilgi prom no mājām. Kādas domas ir galvā tad, kad esi uz kuģa, un kādas ir sajūtas, atgriežoties mājās.”

Arī koledžas metodiķe Santa Dreiblathena apliecināja, ka interese par Jūrniecības koledžu bijusi liela un klāt nākuši gan paši jaunieši, gan viņu vecāki un skolotāji un taujājuši par Liepājas Jūrniecības koledžas piedāvātajām mācību programmām, par sadzīves apstākļiem, par darba iespējām pēc izglītības iegūšanas.■

Indra Grase, Liepājas Jūrniecības koledžas sabiedrisko attiecību speciāliste



A. Nadežņikovs (no labās), A. Vjaters, J. Krastiņš un S. Kočāne mācību centrā „LAPA” atklāj „Enkura” otro kārtu.



Pirmajā atlasē kartā pie Novikontas Jūras koledžas kuģu simulatora.



Enkurieši sacenšas dažādos uzdevumos un stafetēs.

Konkursa „Enkurs” devītā sezona

Līdz ar pavasara sākumu sākas arī jūrniecības nozares konkurss vidusskolēniem „Enkurs”. Šogad tam jau devītā sezona.

28. martā Novikontas Jūras koledžā notika pirmā atlasē kartā. Šajā kartā visvairāk uzdevumu bija veicami, izmantojot trenāžierus – komandtilta simulatorus. Skolu komandas sacentās „kuģu vadīšanā” gan uzdevumos, kur galvenais ir ātrums, gan svarīgāka ir precizitāte. Protams, uzdevumus nav iespējams izpildīt bez sagatavošanās laikā apgūtām navigācijas pamatziņāšanām un prasmes sadarboties un strādāt komandā. Tāpat katrai komandai bija jāizpilda arī uzdevums dūmu labirintā: tērptiem pilnā ugunsdzēsēju ekipājumā un lietojot gāzmaskas un skābekļa balonus, piedūmotās telpās jāsameklē cietušais un jānogādā drošībā. Bez tam jāapliecina prasme sniegt

pirmo palīdzību nelaimes gadījumā cietušajiem. Atlasē kartā noslēdzās ar virves vilkšanas sacensībām.

Pirmajā atlasē kartā tiesības startēt „Enkurs 2015” finālā ieguva Jelgavas Valsts ģimnāzijas, Rēzeknes 1. vidusskolas, Rēzeknes 5. vidusskolas un Jaunpiebalgas vidusskolas komandas. Neraugoties uz apņēmību un cīņas sparu, „aiz svītras” šoreiz palika Ugāles vidusskolas, Ventspils 1. ģimnāzijas, Ventspils 4. vidusskolas un Rīgas Sergeja Žoltoka vidusskolas komandas.

11. aprīlī jūrnieku mācību centrā LAPA notika otrā atlasē kartā, kurā tikās Alūksnes Valsts ģimnāzijas, Aizputes vidusskolas, Skrundas

„Enkura” stipendiāti izceļas ar labām sekmēm

Februārī tika apstiprināti „Enkura” stipendiāti Latvijas Jūras akadēmijā 2. semestrī. Tiesības saņemt stipendiju saglabā trīs no četriem 1. semestra stipendiātiem – Rojas vidusskolas absolvents Sandijs Čebins, kurš mācās par kuģu mehāniķi, un topošie kuģu vadītāji Aleksandrs Ozols (beidzis Valmieras Pārgaujas ģimnāziju) un Kaspars Vilcmeijers (beidzis Ventspils 1. ģimnāziju).

Kaspars vidējā svērtā atzīme ir 9,25, Aleksandra – 8, Sandija – 7,75. Par ceturto „Enkura” stipendiātu 2. semestrī kļuva Rēzeknes 5. vidusskolas absolvents Arturs Mazurs, viņam vidējā atzīme 8,5 jāva apsteigt 1. semestra stipendiāti, kuras vidējā atzīme bija noslīdējusi tikai pavisam nedaudz zem 8. Katrā ziņā mācību rezultāti ne pirmo gadu apliecina, ka „Enkura” stipendiātu sekmes akadēmijā ir labas.

„Enkura” stipendijas jūrniecības mācību iestāžu 1. kursa studentiem, bijušajiem konkursa



„Enkurs” dalībniekiem, tiek piešķirtas jau trešo gadu. Stipendiju nodrošina Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrība (LTFJA), par tās piešķiršanu lemj speciāli izveidota stipendijas komisija, kuras sastāvā ir LTFJA valdes priekšsēdētājs Igors Pavlovs, Latvijas Jūrniecības savienības valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters, Latvijas Jūras administrācijas

valdes priekšsēdētājs Jānis Krasīņš un Latvijas Jūras akadēmijas rektors Jānis Bērziņš.

Pirmajā semestrī par galveno stipendijas piešķiršanas kritēriju tiek uzskatīti to centralizēto eksāmenu rezultāti, kuri nepieciešami, lai iestātos jūrniecības augstskolās, bet otrajā semestrī stipendijas sadala, vadoties pēc mācību rezultātiem.



Sacensību pirmā kārtā.

vidusskolas, Līvānu 1. vidusskolas, Rīgas 31. vidusskolas, Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas, Ulbrokas vidusskolas un Valmieras Pārgaujas ģimnāzijas komandas.

Jaunieši mērojās spēkiem airu laivas un motorlaivas vadīšanā, izbraucot Daugavas ūdeņos nospraustu trasi, kā arī ugunsdzēsības

glābšanas stafetē. Stafetes dalībniekiem bija jāprot savienot un izvilkt ugunsdzēsības līniju, ar ūdensstrūklu notriekt mērķi, iešinēt lūzumu un pašu „cietušo” uz nestuvēm nogādāt drošībā, kā arī nodzēst atklātu liesmu. Savukārt uzdevumā baseinā komandu dalībniekiem vajadzēja nostatīt „uz

kājām” apgāzušos glābšanas plosu un iekļūt tajā. Tāpat bija jātieka galā ar uzdevumiem, kas jāpilda visu atlases kārtu dalībniekiem, – pirmās palīdzības sniegšanu un virves vilkšanu.

Finālā iekļuva alūksnieši un liepājnieki, kā arī Aizputes un Ulbrokas vidusskolu komandas.

Nākamajā „Jūrnieka” numurā būs vairāk informācijas par to, kā noslēdzās „Enkurs 2015”, kuras komandas uzvarēja un ko uzvarētāji pieredzēja kruīzā uz Stokholmu.

i UZZIŅAI

Šajā mācību gadā Latvijas Jūras akadēmijā un Liepājas Jūrniecības koledža iestājās 30 jaunieši no skolām, kas piedalījās konkursā 2014. gadā. Bet pirmo „Enkuru” dalībnieki, kuri izvēlējās kļūt par jūras virsniekiem, jau beiguši studijas un strādā par stūrmaņiem un kuģu mehāniķiem dažādu valstu kuģniecības kompānijās.

Sagaidot atpūtas kuģu sezonas sākumu

9. aprīlī Latvijas Jūras administrācijā notika tikšanās ar pasažieru kuģīšu, kas kursē galvenokārt pa Daugavu un pilsētas kanālu, īpašniekiem. JA speciālisti kuģu īpašniekus uz tikšanos aicina nu jau tradicionāli katru pavasari, lai pirms sezonas sākuma kopīgi pārrunātu iepriekšējā gadā aktualizējušās problēmas un sniegtu informāciju par jaunumiem, kas saistīti ar kuģošanas drošību. Sanāksmē piedalījās arī pārstāvji no Rīgas domes, Krasta apsardzes dienesta un policijas.

Atklājot sanāksmi, JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš uzsvēra, ka iepriekšējā sezonā bijuši gan pozitīvi, gan negatīvi momenti, taču tā beigusies bez nopietniem sarežģījumiem, savukārt pasules pieredze liecina, ka kuģošanas drošības jautājumi ir ļoti aktuāli, nepievēršot tiem pietiekamu uzmanību, sekas var būt traģiskas. „Mēs pārbaudām jūsu darbību un jūsu kuģus nevis tādēļ, lai kaut ko ierobežotu, bet gan tādēļ, lai mazinātu potenciālos riskus. Droši kuģi – tā jums ir arī labākā reklāma,” sacīja J. Krastiņš.

Paredzamas izmaiņas tiesiskajā regulējumā

JA juriskonsulte Jana Jankoviča sanāksmes dalībniekus iepazīstināja ar gaidāmajiem normatīvo aktu grozījumiem attiecībā uz kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos. Tuvākajā laikā plānots no jauna izdot MK noteikumus par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos, jo pašreizējos noteikumos ir gan redakcionālas nepilnības, gan arī nepilnības pēc būtības, turklāt regulējums tiek papildināts ar jaunām prasībām. Piemēram, pašlaik noteikumi attiecas galvenokārt uz atpūtas kuģiem, bet jaunajā izdevumā būs norādīts, ka tie attiecas uz visiem kuģošanas līdzekļiem – gan tiem, kas reģistrēti JA Latvijas Kuģu reģistrā, gan CSDD reģistrā, gan arī uz tiem, kuru reģistrācija nav obligāta, tāpat uz citu valstu karoga kuģiem.

Mainīsies arī teritorijas, ko šie noteikumi aptver: līdz šim tie bija iekšējie ūdeņi un 3000 metru plata josla no krasta uz jūras pusi, bet turpmāk runa būs par ūdeņiem no jūras krasta līnijas uz sauszemes pusi un ostu akvatorijām.



Jaunais regulējums precizēs kuģošanas līdzekļu vadītāju tiesības, pienākumus, kā arī aizliegumus. Tāpat būs noteikts, ka kuģošanas līdzekli vadīt atļauts tikai atbilstoši sertificētai personai. Stingrāk reglamentēta arī kuģošanas līdzekļu reģistrācijas kārtība, paredzot, ka kuģošanas līdzekļiem jābūt reģistrētiem, izņemot gadījumus, kad reģistrācija ir brīvprātīga, turklāt šī prasība attieksies uz visiem kuģošanas līdzekļiem neatkarīgi no valstiskās piederības.

Jaunie noteikumi aptvers jautājumus par kuģošanas ātrumu, kuģošanu zem tiltiem, kuģošanas līdzekļu navigācijas ugunīm, zīmēm un skaņas signāliem. Noteikumos būs precizēti kontroles dienesti, kā arī

dokumenti, kurus tie varēs pieprasīt uzrādīt. Vairāki kuģu īpašnieki ierosināja noteikt, ka kontroles dienestiem varēs uzrādīt apstiprinātas dokumentu kopijas, nevis oriģinālus, jo pastāv iespēja, ka dokumenti, sevišķi uz mazajiem kuģiem, var samirt un tikt bojāti.

Plānots, ka noteikumos būs paredzēta rīcība sadursmju novēršanai, kā arī rīcība sadursmes un ūdens satiksmes negadījumā. Tāpat īpaša sadaļa noteiks prasības attiecībā uz peldbūvēm.

No jauna izdots tiesiskais regulējums varētu stāties spēkā šā gada jūlijā vai arī tikai nākamajā sezonā, lai noteikumi nemainītos sezonas vidū. Par to kuģu īpašnieki tiks informēti atsevišķi.

Saeimā pašlaik tiek skatīti grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā, kas varētu stāties spēkā jau maijā vai jūnijā. Svarīgākais šajos grozījumos būs nosacījums, ka pašvaldībām ir tiesības savā administratīvajā teritorijā noteikt papildu nosacījumus kuģošanas līdzekļu satiksmei iekšējos ūdeņos, saskaņojot tos ar Latvijas Jūras administrāciju no kuģošanas drošības viedokļa.

Savukārt grozījumi Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredz izmaiņas saistībā ar soda sankcijas apmēru par kuģa ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu – plānots samazināt sākotnējo sankciju. Līdz ar to palielināsies naudas soda amplitūda, kuras ietvaros tiks izvērtēts un piemērots attiecīgais administratīvais sods.

Sīkāk par kuģošanas līdzekļu vadītāju un īpašnieku pieļautajiem administratīvajiem pārkāpumiem runāja Krasta apsardzes dienesta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra vadītājs Andris Skribis.

Īpašnieki vēlēs labiekārtotas piestātnes

Vislielākās diskusijas izraisīja Rīgas domes Transporta būvju uzturēšanas nodaļas vadītāja vietnieka Andra Bindes ziņojums par Daugavas piestātņu nomu pasažieru kuģiem. Kuģu īpašnieki vēlējās noskaidrot, vai var izmantot citas firmas nomāto piestātņi, ja tas netraucē nomnieka kuģiem, vai var piestāties jebkur, ja vien zīmes to neaizliedz. A. Binde skaidroja, ka nedrīkst veidot nelegālas tauvošanās vietas – tās tiks demontētas, tāpat nedrīkst bojāt konstrukcijas, izmantojot tās, lai pietauvotos, tajā pašā laikā nav noteikts, ka būtu aizliegts tauvoties jebkurā vietā. J. Krastiņš atzina, ka šis jautājums ir nesakārtots un prasa risinājumu.

Kuģu īpašnieki nav apmierināti ar to, ka piestātnēs nav nodrošināts elektrības pieslēgums, pat saprotot, ka tas paaugstinātu piestātņu nomas maksu. Pašlaik nomas līgumi tiek slēgti uz gadu, bet plānots, ka tuvākajā laikā šis termiņš varētu tikt pagarināts līdz pieciem gadiem – tādā gadījumā kuģu īpašnieki būtu

gatavi arī paši ieguldīt līdzekļus piestātņu labiekārtošanā.

Īpašu uzmanību pievēršis kvalifikācijai

Par prasībām, kas jāievēro kuģu īpašniekiem, lai novērstu piesārņojuma rašanos, informēja JA eksperte vides jautājumos Ieva Šmite. Savukārt JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs pastāstīja par tehniskajām pārbauzēm, kas visiem komercdarbībā iesaistītajiem kuģiem tiek veiktas pirms sezonas sākšanas. Viņš uzsvēra, ka pārbaužu laikā inspektori kontrolēs kuģu korpusu hermētiskumu, dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, kā arī aprīkojumu, tai skaitā ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Tāpat viņš norādīja, ka uz kuģiem obligāti jāatrodas rīcības plānam avārijas gadījumam.

Taču īpaša uzmanība inspekciju laikā tiks pievērsta kuģu vadītāju kvalifikācijai. A. Ošs vēlreiz atgādināja, ka, lai vadītu komercdarbībai izmantojamu kuģi, nepietiek ar CSDD izsniegtajām apliecībām, ir nepieciešama Jūrnieku reģistra sertifikācija, tās prasības ir pietiekami pārdomātas un reālas. Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Jānis Pastars pastāstīja, ka macību un ražošanas kombinātā „Zerko” ir akreditēta un licencēta mācību programma kuģu vadītājiem sertifikāta iegūšanai. Tur nepieciešamo kvalifikāciju var iegūt arī bez iepriekšējām zināšanām.

Prasa samazināt ātrumu starp tiltiem

Kopīgā diskusijā kuģu īpašnieki ierosināja noteikt kuģošanas ātruma ierobežojumu starp Vanšu tiltu un Dzelzeļa tiltu (ostas akavatorijā – līdz Vanšu tiltam – tāds jau ir noteikts), jo ātrgaitas kuteri nopietni apdraud kuģošanas drošību maziem pasažieru kuģīšiem. Tāpat tika panākta vienošanās, ka norādījuma zīmes par to, starp kuriem tiltu balstiem iespējama kuģošana, no obligātām jānomaina uz ieteicām, tas jautu mazo kuģīšu kapteiņiem pašiem pieņemt lēmumu, kā izbraukt zem tilta, neizbraucot Daugavas vidū, jo krastu tuvumā ir drošāk.■

Jūras administrācija un KAD – par drošību uz ūdens

Latvijas Jūras administrācija un Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests ar kopīgu standu „Drošība uz ūdens” piedalījās izstādē „Atpūta un sports”, kas no 27. līdz 29. martam notika Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā.



Kopīgajā standā, kas bija iekārtots KAD īpaši glābšanas darbu veikšanai pielāgotajā piepūšamajā teltī, apmeklētāji varēja saņemt informāciju par individuālajiem glābšanas līdzekļiem, par to, kā rīkoties un kur meklēt palīdzību, nonākot ekstrēmā situācijā, kā arī par glābšanas darbu veikšanu. Izstādes apmeklētāji īpašu interesi izrādīja par personālajām avārijas vietas norādīšanas bojām (PLB), ko iesaka lietot ne tikai jahtotājiem, bet arī, piemēram, kaitbordistiem.

JA speciālisti sniedza informāciju par gaidāmajiem normatīvo aktu grozījumiem attiecībā uz atpūtas kuģiem, kā arī aicināja uz diskusiju par šiem jautājumiem.

Standā bija iespējams arī saņemt informāciju par atpūtas kuģu reģistrācijas kārtību un iespēju iegādāties jahtu kartes.■

Konvencija par darbu jūrniecībā – ieguvums jūrniekiem un kuģu īpašniekiem

2013. gada 20. augustā stājās spēkā Konvencija par darbu jūrniecībā (MLC). Tās zīmē aizritējis jau vairāk nekā gads, tāpēc var apkopot šajā laikā paveikto un aktuālāko. Vispirms jau jāuzsver, ka MLC vislielāko labumu ir devusi trešās pasaules valstīm, to kuģu īpašniekiem un uz viņu kuģiem strādājošajiem jūrniekiem, jo šajās valstīs līdz konvencijas pieņemšanai jūrnieku darba tiesību un labklājības aizsardzība lielā mērā nebija atbilstoši noregulēta.



Latvijā daļa prasību, kas saistītas ar jūrnieku darbu un labklājību uz kuģa un kas izriet no MLC, pamatā jau bija noteiktas normatīvajos aktos un tika ievērotas vēl pirms konvencijas spēkā stāšanās. Pateicoties MLC, šīs prasības pieauga, tāpēc arī vajadzēja veikt konkrētas izmaiņas Latvijas normatīvajos dokumentos, grozījumus ārējos normatīvajos aktos, kā arī atbilstoši MLC prasībām izstrādāt jaunus Ministru kabineta noteikumus un citus dokumentus. Tagad nepieciešamie

grozījumi ir veikti un dokumenti sagatavoti. Vieni no apjomīgākajiem grozījumiem tika izdarīti Jūras kodeksā un stājās spēkā 2014. gada 18. jūnijā.

Ikdienas darbā liela nozīme ir tam, lai katra institūcija MLC ietvaros risinātu savas kompetences jautājumus, kā arī ir ļoti svarīgi, lai notiktu institūciju sadarbība jautājumos, kur tas nepieciešams. Nenoliedzami, ka Satiksmes ministrijas un Latvijas Jūras administrācijas speciālisti vislabāk orientējas jautājumos, kas saistīti ar kuģošanas drošību un jūrnieku darbu uz kuģa, tomēr svarīgs ir arī citu institūciju ieguldījums ar MLC saistītu jautājumu risināšanā, kā, piemēram, jautājumā par jūrnieku repatriāciju, kur saskaņā ar Jūras kodeksu atbildīga ir Ārlietu ministrija.

Atbilstoši MLC prasībām ir izveidota trīspusēja sadarbība starp Satiksmes ministrijas un JA pārstāvjiem, arodbiedrības un Latvijas Kuģu īpašnieku asociācijas pārstāvjiem.

i UZZINĀI

Pašlaik Latvijas Kuģu reģistrā ir reģistrēti 20 MLC konvencijai pakļauti kuģi. Uz Latvijas karoga kuģiem līdz šim nopietni MLC prasību pārkāpumi nav konstatēti. Ir bijuši pārkāpumi par darba un atpūtas laika uzskaiti.

Sadarbības ietvaros tiek pārrunāti MLC jautājumi, kas skar gan jūrnieku, gan kuģu īpašnieku intereses, kā arī tiek pieņemti lēmumi.

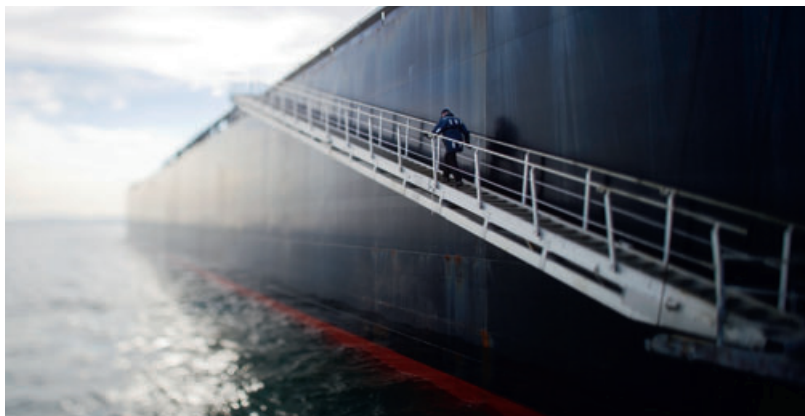
Tā kā lielākā daļa Latvijas jūrnieku strādā uz citu valstu karoga kuģiem, jāpaskaidro, ka tik operatīvi kā gadījumā, ja iespējama, pārkāpums fiksēts uz Latvijas karoga kuģa, JA palīdzēt nevarēs. Protams, saņemot jūrnieka sūdzību, JA informēs kuģa karoga valsti, vērsīs konkrētā jūrnieka darbā iekārtotāja (komersanta) uzmanību uz notiekošo vai pieprasīs no tā paskaidrojumu par esošo situāciju, tomēr jāteic, ka lielā mērā tālākā rīcība būs atkarīga no karoga valsts, kam prioritāri jānovērš pārkāpumi uz sava karoga kuģa. Šādos gadījumos JA var arī lūgt veikt ostas valsts kontroli tai valstij, kuras ostā kuģis plāno iet.

i UZZINĀI

Saskaņā ar Parīzes saprašanās memoranda par ostas valsts kontroli 2014. gada statistiku visbiežāk MLC pārkāpumi uz kuģiem ir bijuši saistībā ar darba un atpūtas laika uzskaiti, kas sasaucas ar fiksētajiem pārkāpumiem uz Latvijas karoga kuģiem, kā arī saistībā ar ēdināšanas un darba aizsardzības pārkāpumiem.

i UZZINĀI

MLC prasību nodrošināšana Latvijā ir vairāku institūciju darbs un arī sadarbības rezultāts. Konvencijas normu izpildi Latvijā atbilstoši savai kompetencei nodrošina Satiksmes ministrija, Labklājības ministrija, Veselības ministrija, Aizsardzības ministrija, Ārlietu ministrija un Izglītības un zinātnes ministrija. (07.04.2011. likuma „Par 2006. gada 23. februāra Konvenciju par darbu jūrniecībā”, kas spēkā stājās 28.04.2011., 4. pants).



Jūrnieku sūdzības nepaliek bez ievērības

MLC akcentē jūrnieku tiesības vērsties ar sūdzību gan pie kuģa īpašnieka, gan arī dalībvalsts kompetentajās institūcijās, kam jāizstrādā sūdzību procedūras paraugs, atbilstoši kurai kuģa īpašnieks sagatavo sūdzību procedūru uz kuģa un nodrošina, ka, uzsākot darbu uz kuģa, to saņem katrs jūrnieks. Šajā procedūrā ir jābūt norādītai:

- Latvijas Jūras administrācijas un Valsts darba inspekcijas kontaktinformācijai (Latvijas gadījumā);
- kompetentajai iestādei un tās kontaktinformācijai attiecīgā jūrnieka pastāvīgās dzīvesvietas valstī, ja tā nav kuģa karoga valsts;
- informācijai par to, kuras personas uz kuģa var sniegt jūrniekam palīdzību sūdzību iesniegšanas un izskatīšanas jautājumos;
- informācijai par jūrnieku tiesību aizsardzības organizācijām (arodbiedrībām).

i UZZINĀI

Latvijā kuģu sūdzību procedūras paraugu ir sagatavojusi Latvijas Jūras administrācija, un tā pieejama JA mājas lapā (prasība izriet no Jūras kodeksa 300. panta). Kopumā MLC konvencijas noteiktās sūdzību iesniegšanas procedūras ir atzīstamas par palīgu jūrniekam viņu tiesību aizsardzībā, tās palīdz orientēties juridiskajās niansēs un informācijā par iespēju saņemt palīdzību kompetentajās institūcijās.

Pēc MLC spēkā stāšanās JA nav saņēmusi daudz jūrnieku sūdzību, tomēr šādi gadījumi ir bijuši. Saņemtas gan uz Latvijas karoga kuģa, gan ārvalsts karoga kuģa strādājošu jūrnieku sūdzības. Ja saņem sūdzību no jūrnieka, kurš strādā uz ārvalsts karoga kuģa un kuģis atrodas Latvijas ostā, tad, reaģējot uz sūdzību MLC ietvaros, JA var veikt ostas valsts kontroles pārbaudi un kuģi aizturēt līdz pārkāpuma novēršanai, kā arī par konstatētajiem pārkāpumiem paziņot karoga valsts kompetentajai iestādei.

Jūrniekiem svarīgi zināt, ka sūdzības iesniegšana kompetentajai iestādei atbilstoši MLC konvencijai ne vienmēr nodrošinās citas likumā paredzētās darbības, piemēram, darba algas piedziņu. Ja jūrniekam nav izmaksāta darba alga, viņam ir jāizvērtē iespēja ar attiecīgu prasību vērsties tiesā, turklāt nenokavējot normatīvajos aktos noteiktos termiņus. Diemžēl praksē ir bijuši gadījumi, kad jūrnieks algu nav saņēmis, bet ir nokavējis termiņu, tāpēc zaudējis iespēju vērsties tiesā ar prasību pret kuģa īpašnieku par darba algas piedziņu.

Pieredze rāda, ka daļa jūrnieku aktīvi seko līdzi iespējām aizsargāt savas tiesības, bet, to darīt vai nedarīt, ir atkarīgs no katra jūrnieka paša.

MLC – prasību orientieris jūrniekam

Izpildot MLC prasību, jūrnieks uz kuģa var iepazīties ar dokumentiem, kas saistīti ar darba tiesiskajām attiecībām. Kuģa īpašnieka

►►► 26. lpp.

Jūras administrācija piedalās e-mobilitātes seminārā

18. martā Jūrmalā notika AS „Latvenergo” rīkots e-mobilitātes seminārs „KPFI elektromobilī: pirmā ziema”. Seminārā piedalījās gan elektromobiļu tirgotāji, gan lietotāju pārstāvji, kuri stāstīja par pieredzi un secinājumiem, kas radušies, pārvietojoties ar Klimata pārmaiņu finanšu instrumenta atbalstītā projekta par siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu ietvaros iegādātajiem elektromobilijiem.



Jūras administrāciju, kas elektromobilī „Nissan Leaf” iegādājās un sāka lietot pagājušā gada novembrī, pārstāvēja Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Jānis Pastars. Ar pieredzi elektromobiļu lietošanā dalījās arī pārstāvji no CSDD, kur lieto elektromobilī „BMW 13”, AS „Rīgas siltums”, kur ekspluatē elektromobilus „Nissan e-NV 200”, kā arī Rīgas Tehniskās universitātes, kuras speciālisti ikdienā pārvietojas ar „VW e-Up” elektromobilijiem.

Visu iestāžu pārstāvju prezentācijās tika izvērtētas dažādas elektromobiļu priekšrocības, kā arī atzīta galvenā problēma – Latvijā ir ļoti maz elektromobiļu akumulatoru ātrās uzlādes staciju, līdz ar to ir problemātiski ar šo transportlīdzekli doties kaut kur tālāk ārpus Rīgas. Vienlaikus tika secināts, ka elektromobilis ir labs pārvietošanās līdzeklis pilsētas teritorijā. Klātesošie atzina, ka labprāt to iegādātos gīmenei kā pārvietošanās līdzekli pa pilsētu.■



►►► 25. lpp.

pieņākums ir nodrošināt šo dokumentu pieejamību, turklāt dokumentam jābūt kuģa darba valodā, kuru noteicis kuģa īpašnieks, kā arī angļu valodā. Latvijā šī prasība ir noteikta Jūras kodeksā, un arī citās dalībvalstīs prasībai par konkrēto dokumentu esamību uz kuģa ir jābūt noteiktai.

Latvijas Jūras kodeksa 293. pants nosaka, ka MLC konvencijas kuģa īpašnieks nodrošina, lai jūrniekam uz kuģa pieejamā vietā atrastos šādi dokumenti vai to kopijas:

- 1) darba koplīgums, ja tas veido visu jūrnieka darba līgumu vai daļu no tā;
- 2) jūrnieka darba līguma kopija;
- 3) jūrnieka darba līguma standartveidlapas kopija, ja jūrnieka darba līgums nav angļu valodā;

i

UZZIŅAI

Atbilstoši MLC un Jūras kodeksa 300. panta trešajai daļai Paziņojuma par jūras darbaspēka atbilstību I daļu sagatavoja JA, un tas ir publiski pieejams JA mājas lapā. Paziņojuma I daļa atspoguļo MLC prasības un tos Latvijas normatīvos aktus, kuros šīs MLC prasības ir noteiktas. Kuģu īpašnieku pienākums ir gatavot Paziņojuma par jūras darbaspēka atbilstību II daļu, norādot, kādi pasākumi ir veikti paziņojuma I daļā minēto prasību nodrošināšanai.

- 4) katram amatam – darba un atpūtas laika (jūrā un ostā) grafiks, maksimālais darba laiks un minimālais atpūtas laiks, kas paredzēts Latvijas normatīvajos aktos vai piemērojamā koplīgumā;
- 5) sūdzību iesniegšanas un izskatīšanas procedūra uz kuģa;
- 6) Latvijas normatīvie akti, kas regulē jūrnieka darba tiesiskās attiecības;
- 7) 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā;
- 8) Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociācijas (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) nolīgums par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrniecībā;
- 9) jūras darbaspēka sertifikāts un paziņojums par jūras darbaspēka atbilstību.

MLC – prasību orientieris kuģu īpašniekiem

Neapšaubāmi, MLC ir ieviesusi pārmaiņas arī kuģu īpašnieku ikdienas dzīvē, jo kuģu īpašniekiem bija jāveic virkne pasākumu, lai sertificētos atbilstoši MLC un nodrošinātu MLC prasības uz kuģa strādājošajiem. Par šo prasību apkopojumu (orientieri) var atzīt dokumentu „Paziņojums par jūras darbaspēka atbilstību”, kas tiek pievienots kuģa jūras darbaspēka sertifikātam.

EKSPERTA KOMENTĀRS

Jana Jankoviča: „Jāatzīst, ka MLC konvencija ir liels ieguvums uz kuģa strādājošajiem, un par konkrētiem trūkumiem MLC konvencijā šobrīd pāragri spriest. Kā jau ar katru tiesību aktu, noris rūpīgs darbs pie prasību ieviešanas un piemērošanas mehānisma, un tikai prakse rādīs, kādas izmaiņas regulējumā vajadzīgas.

Turklāt ir ļoti svarīgi katram pašam zināt un aizstāvēt savas tiesības, pretējā gadījumā, lai cik ideāls būtu normatīvais regulējums, tas būs neefektīvs mērķgrupas interešu aizsardzībai, ja tā šo regulējumu nepārzinaš.”



Paziņojuma par jūras darbaspēku I un II daļa atspoguļo tos Latvijas normatīvus, ar kuriem MLC prasības ir pārņemtas, kā arī tos pasākumus, ko ir veicis kuģa īpašnieks, lai šo prasību ieviešanu uz kuģa nodrošinātu. Katram jūrniekam ir tiesības iepazīties ar Paziņojumu par jūras darbaspēka atbilstību.■

Informāciju sagatavoja JA juriste Jana Jankoviča

Born to work offshore

jobs.atlasprofessionals.com

Atlas Professionals

Pusotru gadu pēc

2015. gada 1. janvārī Konvenciju par darbu jūrniecībā (MLC) bija ratificējušas 65 valstis, kas pārstāv 80% no pasaules flotes, un tas sniedz aizsardzību vairāk nekā 1,2 miljoniem jūrnieku pasaulē. Šis dokuments konsolidē 65 starptautiskus darba standartus, kas attiecas uz jūrniekiem un ir bijuši pieņemti 80 gadu laikā, un ir uzskatāms par globālu instrumentu, lai uzlabotu kuģošanas kvalitāti.

2014. gada 20. augustā, gadu pēc MLC stāšanās spēkā, Parīzes saprašanās memoranda (PM) valstis par trūkumiem saistībā ar MLC izpildi bija aizturēti 113 kuģi – 17,4% no PM 649 kuģiem. Pirmajā gadā pavisam bija reģistrēti 46 798 trūkumi vai pārkāpumi, un 7,4% no tiem bija saistīti ar MLC konvencijas prasību neievērošanu.

Galvenie aizturēšanas iemesli bija algas savlaicīga neizmaksāšana jūrniekiem (39,5%) un algas līmeņa neatbilstība (28,6%). Seko veselības aprūpes un darba drošības, pārtikas kvalitātes un ēdināšanas noteikumu pārkāpumi, kā arī prasībām neatbilstoši sadzīves apstākļi.

Daži raksturīgākie piemēri

Tikai 2015. gada janvārī vien Lielbritānijas ostās aizturēja 13 kuģus, no tiem deviņus par MLC konvencijas pārkāpumiem, galvenokārt jūrniekiem neizmaksātas darba algas dēļ. Tāpat uz kuģiem nebija noslēgti darba līgumi, bija pārkāpti darba drošības noteikumi. Par rekordistu kļuva Antigvas un Barbudas karoga kuģis „Natali”, uz kura atklāja 20 pārkāpumus, no kuriem seši bija pietiekami nopietni, lai kuģi arestētu.

2015. gada janvārī Japānas valsts ostas kontroles inspektori aizturēja Kambodžas karoga kuģi „Samarga”, jo apkalpei divus mēnešus nebija izmaksāta alga 60 tūkstošu dolāru

apmērā, bet Vladivostokas ostā aizturēja Belizas karoga kuģi „Pattana”, kur darba algas parāds apkalpei bija 100 tūkstoši dolāru.

Starptautiskā Transporta darbinieku federācija un Austrālijas Jūras drošības pārvalde uz trim mēnešiem aizturēja konteinerkuģi „Vega Auriga” ar Libērijas karogu par apkalpei



neizmaksāto četru mēnešu algu un filipīniešu jūrniekus nosūtīja mājās. Libērijas Starptautiskā kuģu reģistra jūras operāciju un standartu vadītājs Deivids Pasko gan preseī bija lepni paziņojis, ka „Libērijas sniegtie MLC gada pārskati parāda Libērijas vadošo lomu MLC konvencijas īstenošanā. Libērija ir izveidojusi ļoti efektīvu jūrnieku darba apstākļu pārbaudes un sertificēšanas sistēmu. Mēs esam lepni, ka varam aizsargāt savus jūrniekus. Astoņdesmit piecos procentos gadījumu Libērijas karoga kuģu pārbaudēs pārkāpumi nav atklāti.”

Austrālijas ostā uz trim mēnešiem aizturēja arī vācu kompānijas „Vega Reederei” kuģi, kuru Austrālijas Jūras drošības pārvalde gada laikā jau bija aizturējusi trīs reizes gan par algu neizmaksāšanu, gan sadzīves apstākļu pārkāpumiem, gan paša kuģa slikto tehnisko stāvokli.

Visbeidzot vēl viens piemērs: ITF Īrijas koordinators Kens Flemings

BIEŽĀK UZDOTIE JAUTĀJUMI MLC KONVENCIJAS SAKARĀ

Vai jūrnieku darba līgumam (JDL) ir jābūt angļu valodā?
Darba līgumam ir jābūt kuģa darba valodā (kuru noteicis kuģa īpašnieks) un angļu valodā.

Vai JDL ir jābūt papīra formātā?

Nē, tas var būt pieejams elektroniskā versijā, bet tas jāparaksta abām pusēm.

Vai uz kuģa jābūt kolektīvajam darba līgumam (KDL)?

Jā, ja tas veido visu jūrnieka darba līgumu vai daļu no tā. Kuģa īpašniekam ir jānodrošina, lai uz kuģa ir KDL eksemplārs vai elektroniskā versija. KDL ir pakļauts ostas valsts kontrolei, tāpēc tam jābūt angļu valodā.

Vai darba līgumā jānorāda jūrnieka dzimšanas vieta?

Jā, dzimšanas vietai ir jābūt norādītai.

Vai jūrniekam ir iespēja piekļūt mēneša algas pārskatam?

Jā. Kuģa īpašnieka pienākums ir jūrniekam izsniegt darba samaksas aprēķinu. Tas var būt elektroniskā formātā.

Vai jūrnieks vienmēr saņem atpūtas stundu grafiku tabulas papīra formātā?

Jā, katra mēneša beigās jūrniekam jāsaņem kapteiņa vai kapteiņa pilnvarotas personas parakstīta atpūtas stundu tabulas kopija, kas jāparaksta arī pašam jūrniekam.

Vai jūrniekam atļauts nestrādāt savas valsts svētkos?

Jūrnieki strādā atbilstoši darba grafikam, tai skaitā arī valsts svētku dienās, kas ir norādītas darba līgumā.

pārbaudes laikā atklāja pārkāpumus uz Vācijai piederošā kuģa „Philip”: kapteinis kompānijas vadības vārdā bija licis apkalpei parakstīties algu sarakstā par saņemtu darba samaksu, lai gan patiesībā alga pilnībā nebija izmaksāta, jo kuģa īpašnieku bija piemēklējušas finansiālas grūtības. Šāda prakse, kad apkalpe parakstās par patiesībā nesaņemtu atalgojumu, ir uzskatāma par rupju MLC konvencijas pārkāpumu.■





Divdesmit pieci gadi kā viena diena

2015. gada 25. martā Rīgā, Kultūras pilī „Ziemeļblāzma” notika Latvijas Jūrnieceības savienības (LJS) gadskārtējā kopsapulce, un šoreiz tā bija īpaša, jo notika svinīgā svētku gaisotnē – LJS atskatījās uz 25 atjaunotnes un darba gadiem.

„Ja mēs paši negodināsim savas nozares labākos cilvēkus un jūrnieceību kopumā, tad diez vai kāds no malas to izdarīs mūsu vietā, un ir taču tik svarīgi pateikt paldies cilvēkam par viņa mūža darbu,” teica LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters.

Kopš 2008. gadā Latvijas Jūrnieceības savienība un „Latvijas jūrnieceības gadagrāmatas” sastādītāja SIA „Jūras informācija” iedibināja tradīciju izteikt pateicību par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā, pateicība jau izteikta tālbraucējiem kapteiņiem Igoram Vītolam, Eduardam Delveram, Arvidam Bukam, Eduardam Raitam, Gunāram Šteinertam, Imanam Vikmanim, Gunāram Zaksam, Vladimiram Einiņam, Aleksandram Tarvidam, Latvijas Jūras medicīnas centra ārstei Martai Aizsilniecei, LJA pasniedzējai Ģertrūdei Aniņai un vēsturniecei Ilzei Bernsonei.

2015. gadā tradīcija tiek turpināta, un šoreiz pateicību „Par nozīmīgu ieguldījumu Latvijas jūrnieceības attīstībā” saņēma cienijamie jūrnieceības darbinieki tālbraucējs kapteinis Aivars Boja, kurš no 1991. gada rudens līdz 2013. gadam rudenim strādāja par Liepājas ostas pārvaldnieku jeb, kā pats mēdz precizēt, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieku ostas jautājumos, un Oļģerts Sakss, kurš bija klāt LJA dibināšanā un strādāja tur par pasniedzēju. 2004. gadā izdota viņa sarakstītā mācību grāmatu latviešu valodā „Kuģu teorija”. Tāpat Oļģerts Sakss ir strādājis Jūras lietu ministrijā par Kuģu reģistra tehniskās inspekcijas vadītāju, vēlāk Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības inspekcijā, savienojot šo darbu ar pasniedzēja darbu LJA.

Satiksmes ministrijas Jūrlietu departamenta direktore Laima Rītuma

ministrijas vārdā Aivaram Bojam un Oļģertam Saksam pasniedza Atzinības rakstus, bet LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters Krišjāņa Valdemāra piemīgs monētu. Pateicību par aktīvu darbību LJS saņēma arī Māra Mihejeva, kura ir bijusi klāt pie LJS dibināšanas un visus divdesmit piecus gadus aktīvi tajā darbojusies.

Aivars Boja un Oļģerts Sakss izteica pateicību par izrādīto atzinību un novēlēja LJS daudzus ražena un aktīva darba gadus.

Viens no LJS dibinātājiem un pirmais tās valdes priekšsēdētājs Gunārs Šteinerts rezumēja 25 gados paveikto: „Latvijas Jūrnieceības savienība ir tā organizācija, kas no savas pastāvēšanas pirmās dienas aizstāvēja ideju par Latvijas jūrnieceības tradīciju kopšanu, jūrnieceības atdzimšanu, par latviešu valodu un



Topošie jūrnieki LJS kopsapulcē.



L. Rītuma un O. Sakss.



„Hanzas” vārdā LJS sveic A. Jurdžs un E. Līdaks un jubilejā dāvina 18tu stūres ratu.



A. Boja un L. Rītuma.

izglītību latviešu valodā, kā arī par pašas jūrniecības nozares attīstību. Ja mēs tagad mēģinām izvērtēt, kas izdevies un kas nav izdevies, tad man jāsaka, ka izglītība un latviešu valodas lietošana izglītības apgušanā ir labi nodrošinātas, un tas ir devis rezultātu. Negribu apgalvot, ka LJS bija galvenā, kas to izlēma, bet LJS kopā ar visu sabiedrību to ir panākusi.

Ja runājam par ekonomiskajām lietām, jo jūrniecības nozares ekonomiskā izaugsme bija viens no svarīgākajiem LJS uzdevumiem, tad var teikt, ka ostu lietās viss ir kārtībā. Tā ir nozare, kas loģiski attīstās un ko kontrolē Latvijas valsts un pašvaldības. Kuģu būve arī attīstās, varbūt ne tik veiksmīgi, kā varētu vēlēties, tomēr attīstās, cik to pieļauj Latvijas ekonomiskās darbības politika. Bet, ja runājam par valsts politiku, mēs nonākam pie flotes. Kad 1991. gada 30. augustā pacēla pirmo atjaunotās Latvijas karogu uz kuģa „Rēzekne”, es biju Satiksmes ministrijas Jūrniecības departamenta direktors un svinīgajā pasākumā izteicu novēlējumu, lai Latvijas kuģi strādātu zem Latvijas karoga. Šodien zem Latvijas karoga

ir tikai nelieli sauskraļnieki un divi igaunju pasažieru kuģi, tāpēc nākas atzīt, ka šis jautājums ir pilnībā izgāzies.”

LJS kopsapulces dalībnieki varēja noskatīties Ginta Šīmaņa veidoto dokumentālo videofilmu ar bagātiem arhīva materiāliem un intervijām ar LJS dibinātājiem un aktīvajiem biedriem, kas ļāva atskatīties uz 25 darba gadiem.

Par vienu no nozīmīgiem gada notikumiem jūrniecībā kļuvusi „Latvijas jūrniecības gadagrāmata”, kuras atvēršana parasti notiek gadskārtējās LJS kopsapulces laikā.



E. Vīliama un A. Vjaters.

Lai pievērstu Latvijas jauniešu uzmanību jūrnieka profesijai, 2015. gadā jau devīto reizi tiek organizēts skolu jaunatnes konkurss „Enkurs”, kas 2011. gadā kļuva par starptautisku pasākumu, kad Latvijas uzvarētāja komanda sacentās ar Lietuvas jauniešiem. Visus šos gadus LJS ir arī aktīva šā pasākuma organizētāja un ir ļoti ieinteresēta, lai jaunieši iespējami daudz uzzina par jūrnieka darbu un tā specifiku.

Klātesošie varēja aplūkot mākslinieces Elitas Vīliamas jūras un kuģniecības tēmām veltīto izstādi – „Latvji, brauciet jūriņā!”, bet pasākuma gaisotni īpašu padarīja dziesminieku Antas Engēles un akordeonista Marko Ojalas uzstāšanās.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters saņēma daudz apsveikumu un laba vēlējumu, bet, jautāts par nākotnes uzdevumiem, teica: „Nākotnes uzdevumi ir nemanīgi – saglabāt Latvijas jūrniecības tradīcijas. Esmu pārliecināts, ka vairāk jāpievēršas mūsu veterāniem, jo nedrīkstam atstāt novārtā tos, kuri sava aktīvā darba laikā devuši ieguldījumu Latvijas jūrniecībā.”

Anita Freiberga

2015. gada 18. martā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija (LKKA) organizēja ikgadējo kopsapulci, kas, pateicoties labajai sadarbībai ar DNB banku un tās atbalstam, notika DNB bankas centrālās ēkas konferenču zālē. Kopsapulcē no 162 asociācijas biedriem piedalījās 39. Diemžēl nevarēja piedalīties kapteiņi, kas strādā uz kuģiem vai bija aizņemti savā krasta darbā. LKKA prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns savā ziņojumā ar gandarījumu atzina, ka 2014. gads bijis ražens – asociācijas rindas papildinājis 21 jauns kapteinis.

2014. gadā LKKA lielu vērību pievērsusi jaunu biedru piesaistīšanai, komunikācijas uzlabošanai, kā arī kapteiņu interešu aizstāvēšanai.

J. Spridzāns: „2014. gadā esam bijuši aktīvi pašu mājās, piedaloties dažādos ar jūrniecību saistītos pasākumos, piemēram, Ainažu jūrskolas 150 gadu jubilejas svinībās. Ir svarīgi, ka Latvijā tiek cienītas un koptas jūrniecības tradīcijas, un arī kapteiņi dod savu ieguldījumu šajā svarīgajā darbā.

LKKA biedri ir darbojušies un pauduši savu viedokli Latvijas Darba devēju konfederācijā un sadarbjušies ar nevalstiskajām organizācijām, lai risinātu jūrniecības nozarei svarīgus jautājumus, popularizētu jūrnieka profesiju un jūrniecības

I

UZZIŅAI

LKKA ir 162 biedri, no kuriem 98 ir aktīvie kapteiņi, kas strādā uz kuģiem, 36 strādā jūrniecības nozarē krastā, bet 28 ir pensionēti kapteiņi. 2014. gadā LKKA uzņemts 21 jauns kapteinis, pieci kapteiņi ir atstājuši asociāciju. Vidējais vecums ir 58 gadi, jaunākajam LKKA biedram ir 33, vecākajam 83 gadi.

Kapteiņi izjūt atbildību par nozares nākotni



Kapteiņi A. Benefelds, A. Ozols, J. Spridzāns un K. Burkīts.



nozari kopumā. Daudzi LKKA biedri regulāri tiek pieaicināti Latvijas Jūras administrācijā un piedalās jūrnieku kompetences novērtēšanā. Diemžēl nākas piedalīties arī jūrnieku disciplināro lietu izskatīšanā.

Tāpat LKKA biedri ir piedalījušies IFSMA 40. asamblejā un CESMA 19. asamblejā.”

Lai iepazīstinātu klātesošos ar situāciju jūrniecības nozarē, uz kopsapulci bija uzaicināts Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieks Jānis Pastars, kurš informēja par Latvijas jūrnieku darba iespējām un profesionālo līmeni. Kapteiņi aktīvi diskutēja par izglītības un prakses jautājumiem, uzsverot, ka nepieciešama mācību iestāžu vadības un kuģu īpašnieku ciešāka sadarbība, lai studentus nodrošinātu ar prakses vietām,

sprieda par finansējumu praktikanču nogādāšanai uz kuģiem un kapteiņu atbildību par kadetiem, kuri atrodas praksē uz viņu kuģiem. Nopietni tika kritizēta izglītības iestāžu pasivitāte jūras prakšu nodrošināšanā, kas pilnībā ir izglītības iestāžu atbildība.

Kapteiņi atzina, ka LKKA biedriem aktīvāk jāiesaistās jūrniecības mācību iestāžu studiju programmu izvērtēšanā, sniedzot savus ieteikumus, kā pilnveidot un uzlabot mācību saturu, jāpiedalās jūrnieku kompetences novērtēšanā un diplomdarbu vadīšanā, kā arī Liepājas Jūrniecības koledžas akreditācijas komisijas darbā. Kapteiņi bija vienprātīgi, ka, lai uzlabotu situāciju jūrniecības izglītībā, jāpiesaista pieredzējuši profesionāļi no flotes, tāpat ļoti svarīgi ir paaugstināt angļu valodas zināšanu līmeni.■

Jūrniekiem jāuzmanās glabāt aizliegtus priekšmetus

Kompānijas „P&I” ietvaros darbojas neatkarīgi konsultanti, saukti par korespondentiem, kuri nepieciešamības gadījumā sniedz tiešu un tūlītēju palīdzību jūrniekiem. Pamatojoties uz savu darba pieredzi, „P&I” konsultanti brīdina jūrniekus būt ļoti uzmanīgiem ar personīgo bagāžu un raudzīties, lai viņu mantās neatrastos kontrabandas preces vai citas aizliegtas mantas.

Kad kuģis ieiet kādā no pasaules valstu ostām, tas nonāk attiecīgās valsts jurisdikcijā, un, ja apkalpes mantās atrodas kontrabandas vai jebkuri citi priekšmeti, kas ir aizliegti attiecīgajā valstī, nenovēršami var notikt konfiskācija, apkalpi var aizturēt un nodot kriminālvajāšanai. Īpaši stingri muiža strādā Durbanas ostā Dienvidāfrikā un Honkongā. Kuģu īpašniekiem un tehniskajiem vadītājiem pastāvīgi jābrīdina apkalpe un jāatgādina, ka priekšmeti, kas ir viņu rīcībā, var būt pretrunā ar tās vai citas valsts likumiem.

Piemēram, Durbanas ostā ir vispārpieņemta prakse, ka vietējā policija pārmeklē ikvienu kuģi, kas ienācis ostā, lai noskaidrotu, vai jūrnieku personīgajās mantās neatrodas narkotikas, pornogrāfiski materiāli vai ieroči. Ne pārbaudes, ne arī aizturēšanas nav formālas, un kriminālvajāšanas rezultāts var būt visai bēdīgs. Reizēm jūrnieki pat nenojauš, ka kabatas nazis, ko viņi uzskata par sadzīves priekšmetu, var tikt kvalificēts kā ierocis. Korespondenti nesen presē ziņoja par



gadījumu, kad pie jūrniekiem atrada bērnu pornogrāfijas bildes, par ko sekoja jūrnieku arests un nodošana kriminālvajāšanai. Diemžēl reizēm pēc šādām pārbaudēm pazūd jūrnieku personīgās mantas, to skaitā telefoni un nauda.

Statistika liecina, ka 2014. gadā Honkongas ostā arestēja un vēlāk notiesāja 81 Filipīņu pilsoni. No tiem lielākā daļa bija jūrnieki, pie kuriem atrada ieročus. Sods par šādu nodarījumu ir līdz 14 gadiem cietumā.

Ja apkalpe iesaistās narkotiku kontrabandā, uzglabā narkotikas, pārvadā ieročus vai arī uz kuģa tiek atrasti pornogrāfiski izdevumi (īpaši bērnu pornogrāfija), tie ir ļoti nopietni noziedzīgi nodarījumi, kas var bēdīgi ietekmēt ne tikai pašu jūrnieku, bet arī pārējos apkalpes locekļus un kuģi. Sekas var būt visai nepatīkamas: aizturēšana, arests un kriminālvajāšana, naudas sods, cietumsods, ārkārtējos gadījumos pat kuģa konfiskācija. Labākā profilakse ir informētība, lai visi apkalpes locekļi būtu izglītoti un zinātu par risku, kam viņi pakļauj sevi, savus kolēģus un kuģi, ja nodarbojas ar kontrabandu vai viņu īpašumā ir neatļauti priekšmeti. Katrai kuģošanas kompānijai ir jābūt skaidrai politikai attiecībā uz narkotikām un alkoholu. Tam visam ir jābūt iekļautam darba līgumā. Uz kuģa kapteinis un virsnieki ir atbildīgi par to, lai jūrniekiem regulāri, it īpaši pirms ostas apmeklējuma, tiktu atgādināts par riskiem un briesmām, kam viņi pakļauj sevi un savus kuģa biedrus. Tas ir kuģa disciplīnas jautājums. ■

Atbrīvoti ķīlnieki pēc gandrīz piecu gadu gūstā

No Somālijas pirātu gūstā atbrīvoti četri Taizemes zvejnieki, kuri gandrīz piecus gadus bija pavadījuši nebrīvē. Viņi strādāja uz Taizemes karoga zvejas kuģa „Prantalay 12”, kad 2010. gada aprīlī Somālijas pirāti to nolaupīja kopā ar 24 apkalpes locekļiem.

Seši jūrnieki nomira gūstā, 14 jūrniekus no Mjanmas pirāti atbrīvoja 2011. gada maijā, bet četrus apkalpes vīrus no Taizemes paturēja kā ķīlniekus.

Pēc jūras pirātisma apkarošanas un humanā atbalsta programmas datiem, Somālijas pirātu gūstā joprojām atrodas 26 ķīlnieki. „Mēs ļoti ceram, ka ķīlniekus, kuri joprojām tiek turēti gūstā, tuvākajā laikā izdosies atbrīvot. Diemžēl pirātisms vēl arvien rada draudus jūrniekiem,” atzīst programmas speciālisti.

Turpinās bruņoti uzbrukumi Dienvidaustrumāzijā

Starptautiskais jūrniecības birojs (IMB) ziņo, ka Dienvidaustrumāzijas ūdeņos turpinās uzbrukumi kuģiem.

Jaunākie ziņojumi liecina, ka īpaši aktivizējušās zādzības no pietauvotajiem kuģiem. Kā norādīts IMB aizvadītā gada pārskatā, mazo tankkuģu apzagšanas gadījumi piekrastes ūdeņos šajā reģionā ir daudz biežāki nekā bruņotu grupējumu uzbrukumi, lai nozagtu naftas kravu tālākai pārdošanai.

Ražotāji vairo jūrniekus neprasmē lasīt instrukcijas

Kāds jūrnieks nesen *twitterī* rakstīja: „Uz mūsu kuģa mācību laikā bija potenciāli nopietns negadījums, kad krita glābšanas laiva. Ražotāji nekavējoties vairoja apkalpi, ka tā neprot pareizi lasīt glābšanas laivu lietošanas instrukciju. Mans viedoklis, ka rokasgrāmata ir pārāk sarežģīta parastiem jūrniekiem, jo pat man, studijas *Nautical* augstskolā beigušam ar izcilību, atrast vajadzīgo rokasgrāmatā nebija viegli. Nevaru pierādīt, bet esmu pārliecināts, ka mācību laikā uz kuģiem iet bojā vairāk jūrnieku nekā ārkārtas situācijās. Ražotāji pieprasa, lai jūrnieki, pirms ķeras pie glābšanas laivām, pat ārkārtas situācijā lasa un saprot katru lietošanas pamācības lapu.” ■



Zivis var nodarīt kaitējumu veselībai

Aprīļa sākumā četrpadsmit jūrniki Kanādā tika ievietoti slimnīcā pēc tam, kad bija saindējušies ar zivīm. Izrādās, viņi bija ēduši tropu ūdeņos ķertas zivis, kuras barojušas ar toksīnus producējošām algēm.

„U.K Marine Catering Services” šefpavārs Andersons: „Kad es uz kuģiem apmācu apkalpes pārtikas higiēnas jautājumos, vienmēr uzsvāru, cik ļoti svarīgi ir zināt, ko cilvēks ēd. Ja kuģis ir noenkurots un jūrniki maksājerē zivis un pēc tam no tām pagatavo maltīti, nekad nevar zināt, vai zivīm nav pārlieku augsts toksīnu līmenis, ko var noteikt tikai laboratorijā. Tieši tāpat ir riskanti iegādāties zivis no nezināmiem piegādātājiem, tāpēc atbildīgiem ir jābūt gan kuģu īpašniekiem, kuri iegādājas pārtiku jūrnīku galdam, gan arī pašiem jūrnīkiem, kuriem vajadzētu apzināties, ka ir bīstami lietot pārtikā nezināmas izcelsmes produktus.”

ASV soda itāļu kuģu īpašnieku

Floridas tiesa piesprieda 2,75 miljonus ASV dolāru lielu naudas sodu itāļu kuģa īpašniekam par mēģinājumu izmantot *burvju cauruli*, lai apietu attīrīšanas iekārtas, tā apzināti piesārņojot jūras vidi. Tiesa uzsvēra: ir atklāts, ka 2013. un 2014. gada laikā Itālijai piederošais kuģis „Marigola” balasta ūdeņus nav nodevis ostā, bet no tiem atbrīvojies, novadot tieši jūrā.



Kad 2014. gada aprīlī ASV Krasta apsardzes pārstāvi uzkāpa uz kuģa, lai to pārbaudītu, divi ierindas apkalpes locekļi viņiem parādīja video, kurā bija redzams, kā reāli darbojas *burvju caurule*. „Marigola” galvenais inženieris sistēmu bija izveidojis pēc kuģa īpašnieka pasūtījuma, un „Marigola” nebija vienīgais šā īpašnieka kuģis, uz kura ierīkota *burvju caurule*.■

„Greenpeace” protestē pret naftas urbumiem Arktikā

11. aprīlī seši „Greenpeace” aktīvisti nokļuva uz „Shell” naftas platformas Klusajā okeānā, lai protestētu pret ASV valdības apstiprināto plānu veikt naftas un gāzes izpēti Arktikā. ASV valdība atzīst, ka Arktika ir svarīga valsts enerģētiskās stratēģijas sastāvdaļa, un apgalvo, ka naftas un gāzes izpētei Alaskā tiks veiktas pārdomātas un drošas darbības. Pret to protestē „Greenpeace”: „Urbšanas darbi Arktikā ir jāpārtrauc, tas ir svarīgi ne tikai Arktikas ekosistēmas saglabāšanai, bet, ņemot vērā klimata pārmaiņas, nozīmīgi arī visai pasaulei. Tas, kas notiek Arktikā, skar ikvienu cilvēku uz šīs planētas.”



Savukārt „Shell” iesniedza sūdzību federālajā tiesā, jo uzskata, ka „Greenpeace” aktīvisti ir nelegāli uzkāpuši uz naftas platformas un viņu darbības apdraud gan uz tās strādājošo cilvēku, gan arī pašu protestētāju drošību.■

Par videi draudzīgām tehnoloģijām domājot

2014. gadā Vācijā tika nodibināta organizācija „The Maritime LNG Plattform”, kas izvirzījusi mērķi, izmantojot LNG (sašķidrināto dabasgāzi), samazināt sēra emisijas un reizē padarīt jūras transportu ekonomiskāku. Ekoloģiski tīrākas degvielas izmantošanai liela nozīme ir arī ostas pilsētu piesārņojuma ar kuģu izmešiem samazināšanā. „The Maritime LNG Plattform” cer panākt, ka piecu gadu laikā ar šo sistēmu tiek aprīkoti vismaz 50 Vācijas kuģu īpašniekiem piederoši kuģi. Pašlaik organizācijā ir apvienojušies 17 Vācijas jūrnieceības

nozares uzņēmumi, kuģošanas kompānijas un ostas, tostarp tādas kuģošanas kompānijas kā „AG EMS”, „DS Schifffahrt”, „TUI Cruises”, kā arī Hamburgas ostas pārvalde, Brēmenes osta, „MAN Diesel & Turbo”, „Shell Deutschland”, „Bömin Linde LNG” u.c.

Platformas vadītājs Mendijs Alejnais puda viedokli, ka inovatīvu un videi draudzīgu tehnoloģiju ieviešana kuģniecībā ir iespējama tikai tad, ja kopīgi darbojas valsts pārvaldes un visas kuģošanas un jūrnieceības nozares pārstāvji.■

Pasaulē pirmais kuģis, kas darbojas ar metanolu

Prāmis „Stena Germanica” veic transportlīdzekļu un pasažieru pārvadājumus Baltijas jūrā un būs pasaulē pirmais kuģis, kas darbojas ar metanolu. Tā kā spēkā stājušies stingrie sēra emisiju ierobežojumi, kas jūrnieceības nozari nostāda grūtu uzdevumu priekšā, kuģošanas kompānijas meklē iespējas samazināt sēra emisijas. Lai izpildītu prasības, daudzi uzņēmumi izmanto SDG, bet kuģošanas kompānija „Stena” ir pārliecināta, ka lielas priekšrocības ir metanolam, kas labi piemērots transportēšanai un uzglabāšanai.

„Gan šis projekts, gan turpmākie mūsu pētījumi veicinās drošu

pāreju uz videi draudzīgu kuģu degvielu nākotnē,” uzskata „Stena” īpašnieki.■



Vai kuģošana kļūst drošāka?

Saskaņā ar apdrošināšanas grupas „Allianz” datiem 2014. gads bijis kuģošanai drošākais pēdējo desmit gadu laikā.

„Allianz” gada negadījumu pārskats liecina, ka 2014. gadā pilnībā zaudēti 75 kuģi, kas ir aptuveni par 32% mazāk nekā gadu iepriekš. 49 kuģi jeb 65% no zaudētajiem kuģiem nogrima, 13 kuģi uzskrēja uz sēkļa, četri cieta no ugunsgrēkiem un sprādzieniem.

Ziņojumā teikts, ka Eiropas ūdeņos pavisam notikuši 2773 kuģu negadījumi, no tiem Vidusjūras un Melnās jūras reģionā 490, Lielbritānijas ūdeņos, Ziemeļjūrā, Lamanša šaurumā un Biskajas līcī 465.

„Allianz Global Corporate & Specialty” vadītājs S. Gerhards uzsver, ka nogrimuši septiņi pasažieru kuģi, tostarp „Sewol” Dienvidkorejā un „Norman” reisā no Grieķijas uz Itāliju.

Uz pasažieru prāmja „Sewol” bija 476 cilvēki, bojā gāja 300, tai skaitā vidusskolēni, kuri skolas brīvlai kā bija devušies ekskursijā.

„Šie divi incidenti parādīja satraucošu faktu: apkalpes uz ro-ro prāmjiem un pasažieru kuģiem nav pietiekami labi apmācītas un



„MSC” 19 224 TEU konteinerkuģis „MSC Oscar”.



sagatavotas rīcībai ārkārtas apstākļos, bet samazinātās kuģu apkalpes liek jūrniekiem darīt vairāk, nekā viņi spēj,” norādīja Gerhards.

Vēl bažas rada kuģu apkalpju pārlietu lielā paļaušanās uz elektronisko navigāciju, kā arī kiberuzbrukumu risks ostām un kuģošanai.■

„Tallink Grupp” būvē jaunu prāmi

„Tallink Grupp” Turku kuģu būvētavā „Meyer” pasūtījusi ātrgaitas prāmi, kas būs aprīkots ar kompānijas „Cryo AB” LNG gāzes sistēmu un ekspluatācijā tiks nodots 2017. gada sākumā. Prāmis kursēs Baltijas jūrā starp Helsinkiem un Tallinu. Novatoriskā korpusa forma ļaus tam sasniegt 27 mezglu ātrumu, prāmis varēs uzņemt 2850 pasažieru.

„Cryo AB” rīkotājdirektors Larss Persons: „Ar šo projektu „Tallink Grupp” sper milzīgu soli kuģošanas nozares attīstībā, kā arī *zaļās* kuģošanas veicināšanā Baltijas jūrā. Savukārt mūsu kompānijai tā ir izdevība uzstādīt jauno lieljaudas LNG gāzes sistēmu, kas radīta, lai nākotnē apmierinātu lielo ro-pax kuģu vajadzības.”■



Pētīs, kā uzlabot drošības standartus mega konteinerkuģiem

Vadošā klasifikācijas sabiedrība „ClassNK” ir paziņojusi, ka realizēs pētniecības projektu, lai uzlabotu drošības standartus mega konteinerkuģiem.

ClassNK

Konteinerkuģi kļūst arvien lielāki, tāpēc ļoti svarīgs ir jautājums, kādas tērauda plāksnes izmantot kuģubūvē, lai uzlabotu drošību. Nepieciešams veikt preventīvus pasākumus, lai nepieļautu nepilnības konstrukcijā, kas varētu novest, piemēram, pie plaisu rašanās augšējā klājā, kravu tilpņu

sānu malās vai lūzumiem korpusa sijās.

Lai nodrošinātu nepieciešamo tērauda tehnisko standartu ievērošanu, „ClassNK” kopā ar Japānas kompāniju „Engineering Society”, tērauda ražotājiem, kuģu būvētājiem un neatkarīgiem pētniecības institūtiem ir sākusi pētniecības projektu, kura mērķis ir skaidrāk noteikt vērtēšanas metodes tēraudam, kas pārsniedz 80 mm. Projekts dos lielu ieguldījumu visā jūrniecības nozarē, un to paredzēts pabeigt līdz 2016. gada vidum.■

Nelegālo migrāciju nevar atstāt bez uzmanības

Marta sākumā IMO galvenajā mītnē Londonā tikās Apvienoto Nāciju Organizācijas aģentūru, tostarp arī Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) un Starptautiskās Darba organizācijas (ILO), speciālisti, lai spriestu, kā novērst riskus, ko tirdzniecības flotei rada nelegālā migrācija pa jūru, jo īpaši Vidusjūras reģionā.

Sanāksmes dalībnieki vienojās, ka jāuzlabo starpāģentūru saziņa, izveidojot jaunu datu bāzi, apkopojot informāciju un padarot pieejamus statistikas datus par pārvietošanos jūrā un aizdomīgu kuģu klātbūtni, līdzīgi, kā ir izstrādāta metode cīņai ar pirātismu.

IMO ģenerālsekretārs Kodži Sekimizu: „Migrācija pa jūru, tostarp arī nelegālās migrācijas jautājums, būs problēma, ar ko saskarsimies nākamajos desmit gados, varbūt pat ilgāk. Pēdējos gados tā ir sasniegusi epidēmijas apmērus. Tie ir lieli riski, kas saistīti ar kuģošanas drošību, un tās ir arī ievērojamas izmaksas. 2014. gadā vairāk nekā sešsimt piecdesmit tirdzniecības kuģu tika novirzīti no maršrutiem, lai glābtu cilvēkus jūrā, un tam ir bijusi negatīva ietekme uz kuģniecības nozari, tirdzniecību un globālās piegādes ķēdēm.



IMO ir gatava sadarboties un sniegt atbalstu visiem, kas piedalīsies šo dramatisko problēmu risināšanā. Mums jāstrādā kopā, lai rastu risinājumu, jo kuģošanas drošību, it īpaši Vidusjūrā, apdraud kuģošanai nederīgi kuģi, kas pamesti likteņa varā ar nelegālajiem migrantiem uz klāja.”

ANO Narkotiku un noziedzības apkarošanas biroja izpilddirektors Juris Fedotovs: „2015. gada pirmajos mēnešos esam sakārušies ar vairākiem incidentiem, kas saistīti ar nelegālo migrāciju pa jūru. Tā jau ir kļuvusi par globālu problēmu, kas

prasa atsevišķu valstu un starptautisko organizāciju steidzamu rīcību. Tāpat arī nepieciešama aģentūru ciešāka savstarpējā sadarbība.”

Operācija „Tritons” ir tikai pagaidu risinājums

Arī Eiropas Komisija vēlas izstrādāt visaptverošu stratēģiju cīņai ar nelegālo migrāciju. Liela daļa no tās ir cīņa ar cēloņiem, kas mudina cilvēkus pamest mājas un, riskējot ar dzīvību, par bargu naudu doties uz Eiropu. EK prognozē, ka šogad Eiropā gaidāms īpaši liels migrantu pieplūdums, jo tikai 2015. gada nepilnos divos mēnešos vien Itālijas krastos nokļuvuši piecarpus tūkstoši migrantu. Tādēļ Eiropas Savienība ir nolēmusi paplašināt robežu patrulēšanas operāciju „Tritons” un piešķirt Itālijai papildu līdzekļus iebraucēju uzņemšanai un integrācijai.

„Mums ir jābūt godīgiem: cilvēki turpinās braukt uz Eiropu, kamēr viņi nejutās droši savās mājās un kamēr viņiem tur nav nekādu iespēju. Un cilvēku kontrabandisti turpinās situāciju izmantot savā labā un pelnīt,” sacīja ES migrācijas, iekšlietu un pilsonības lietu komissārs Dimitris Avramopols.

Kā īstermiņa risinājums tiek pagarināta operācija „Tritons”, ko pārņem Eiropas Savienības robežkontroles aģentūra „Frontex”. Operācija ļauj palīdzēt Itālijai un citām Vidusjūras valstīm uzraudzīt jūras robežu. Bet pastiprināta robežkontrole ir novedusi pie jaunām problēmām. „Ļoti iespējams, ka „spoku kuģi” ir tiešs rezultāts pastiprinātai robežkontrolei atsevišķos piekrastes reģionos. Protams, ja tiek sūtīti kuģi bez apkalpes, samazinās iespēja, ka kāds no cilvēku kontrabandistu komandas tiks arestēts. Domāju, ka tā ir loģiska evolūcija,

i UZZIŅAI

Situācija Vidusjūrā pēc ANO bēgļu lietu aģentūras datiem:

- Vienā nedēļā (10. – 17. aprīlis): izglābti 13 500 migranti.
- 2015. gadā (1. janvāris – 15. aprīlis): gājuši bojā 900 migranti; no Ziemeļāfrikas ieradušies 31 500 migranti.
- 2014. gadā: Vidusjūru šķērssojuši 218 000 bēgļu, 3500 gājuši bojā.

lai cik perversi tas skanētu, tam, ko kontrabandisti ir darījuši līdz šim,” atzina Starptautiskās migrācijas organizācijas Eiropas Savienības nodaļas vadītājs Eudženio Ambrosi.

Lai cīnītos ar noziedzīgām grupām, kas organizē cilvēku kontrabandu un krastu tuvumā pamet kuģus bez apkalpes, Eiropā tiks izveidots īpašs jūrlietu analīzes un izlūkošanas centrs.

Eiropas Komisija apgalvo, ka robežpatrulēšanas operācija „Tritons” ir jābūvē uz izglābt 6000 cilvēku dzīvību. Tomēr jādomā arī par legāliem ceļiem, kā nodrošināt migrantu iekļūšanu Eiropā. Kā tas tiks darīts, pagaidām vēl nav zināms. Un jau atkal izskan aicinājumi visām Eiropas valstīm solidāri uzņemties bēgļu izmitināšanu, jo nedz Itālija, nedz kāda cita valsts ar to viena pati netiks galā.

„Mums būs jāstrādā vienoti, ja mēs vēlamies labāk risināt migrācijas jautājumu,” tā Dimitris Avramopols. Bet kamēr tapa jaunais žurnāla numurs, 19. aprīlī Vidusjūrā notika jauna traģēdija, kurā nelegālo migrantu kuģa katastrofā bojā gāja aptuveni 800 Sirijas, Eritrejas un Somālijas pilsoņi. Cilvēku kontrabanda ir „mēris mūsu kontinentā”, norādīja Itālijas premjers Matteo Renzi, pieprasot sasaukt ES samitu bēgļu jautājuma risināšanai. ■

Cik tuvu jūrniecībai pienācis terorisms?

Pirātisms un terorisms ir galvenie draudi starptautiskajai kuģošanas drošībai pasaulē, bet tā sauktās šaurās kuģošanas vietas un noslogotie jūras ceļi ir kā vienu, tā otru mērķi. Pasaules lielākie tranzīta ceļi ir ne tikai pārklāti ar pirātu un teroristu bandām, bet tie ir arī galvenie nelegālo kravu, tai skaitā narkotiku transportēšanas un cilvēku tirdzniecības ceļi. Lai cik nopietni visaugstākajā līmenī tiek pieņemti dokumenti par kuģošanas drošības standartu paaugstināšanu, arvien vēl paliek melnā un pelēkā zona, kurā darbojas tie, kas pakļaujas tikai saviem likumiem, un tas ne tikai rada lielu bīstamību kuģošanas drošībai, bet arī parāda kuģošanas biznesa ēnas puses – iesaistišanos nelegālajos pārvadājumos. Tāpēc nākas rēķināties ar realitāti, ka jūras ceļi ir atvērti gan legālajiem kravu pārvadātājiem, gan krimināla rakstura biznesam. Daudzi analītiķi apgalvo, ka pirātu un teroristu saikne ir maz ticama, jo viņu motivācija ir atšķirīga – pirāti darbojas ekonomiska labuma gūšanai, bet teroristi politisku mērķu sasniegšanai, savukārt citi eksperti brīdina, ka to nevajadzētu vērtēt tik viennozīmīgi, jo nereti kā vienu, tā otru intereses pārklājas.

Zinātnieki publiski atzīst, ka ļoti grūti formulēt, kas ir terorisms, tam pat ANO nav atradusi vispārīnošu definīciju. Bieži vien, kad runā par terorismu, ir jārunā arī par organizēto noziedzību, kas savu darbību izvērsē, teiksim, pie Āfrikas raga un Indijas okeānā. Vai, piemēram, Nigērijā „Boko Haram” islāma kaujinieku kustība ir ne tikai cieši saistīta ar pirātismu un degvielas zādzībām no kuģiem, bet ir aizdomas, ka tā ir iesaistīta arī narkotiku tranzītā caur valsti.

Teroristiskā organizācija „Al Qaeda” paziņojusi par kustības aktivizēšanos un aicina uz teroristu uzbrukumiem jūras tirdzniecības ceļu šaurajām vietām. Ar publikācijām presē tiek uzkaršēta atmosfēra un veidota sabiedriskā doma. Raksta „Par orientēšanos uz Rietumu ekonomikas Ahileja papēdi”, kas publicēts „Al Qaeda” interneta žurnālā „Resurgence” un žurnālā „Inspire”, kā arī citu publikāciju sāls ir aicinājums izrēķināties ar Rietumu labklājību, pārticību un varu. Viens no veidiem, kā to panākt, ir uzbrukt jūras ceļiem, pa kuriem tiek transportēta lielākā daļa no pasaules naftas un gāzes, tātad Rietumu pasaulei tik nepieciešamie energoresursi. Šāda iespējamība ir ļoti

bīstama, jo visi saprot, ka patiesībā lielās jūras maģistrāles ir ievainojamas un visai neaizsargātas pret iespējamām teroristu uzbrukumiem. „Mūsu saskaņota darbība nākotnē var iznīcināt ienaidnieka kuģošanas nozari visos šajos reģionos,” teikts publikācijā.

Izdevums „Daily Mail” ziņo, ka „Al Qaeda”, izplatot paziņojumus par pasaules ekonomikas destabilizāciju, kā mērķi min arī tos tankkuģus, kas kuģo cauri Gibraltāra šaurumam. Aptuveni 65% no naftas un gāzes kuģiem, kas piegādā kravas Eiropai, kuģo pa Vidusjūru. Cauri

Gibraltāra šaurumam ik gadus izbrauc aptuveni 100 tūkstoši kuģu. Lai gan Gibraltāru vajadzētu uzskatīt par stratēģisku vietu, šobrīd tur patrulē tikai Spānijas Karaliskās flotes Gibraltāra eskadra, kurās rīcībā ir divi mazi patruļkuģi un trīs piepūšamās laivas, kas noder, lai nomierinātu karstasinīgos Spānijas zvejniekus, bet nekādā gadījumā nav pietiekami, lai iesaistītos nopietnākās teroristu apkares operācijās. Eiropa nedrīkst aizmirst arī Lamanšu. Par stratēģiski īpaši svarīgām tiek minētas vairākas kuģošanas šaurās vietas. Vispirms jau Ormuzas šaurums, kas atrodas starp Irāku, Omānu un Apvienotajiem Arābu Emirātiem un savieno Rietumu un Āzijas tirgus. Tas ir tikai nēka 30 jūdzes plats, bet te notiek 40% no pasaules naftas piegādēm. Arī Malakas šaurums starp Malaiziju, Singapūru un Indonēziju ir viens no pasaules noslogotākajiem jūras koridoriem, tas apkalpo vienu trešdaļu pasaules jūras pārvadājumu, ieskaitot lielāko daļu naftas sūtījumu uz Āziju.

„Al Qaeda” var apdraudēt lielos tankkuģus, kravas kuģus un pasažieru prāmjus, par ko liek domāt teroristu pārdrošā rīcība, 2014. gada

i UZZIŅAI

Jūrā līdz šim ir noticis nesalīdzināmi mazāk teroristu uzbrukumu nekā uz sauszemes. No 1968. līdz 2014. gadam tikai 0,34% no visiem teroristu uzbrukumiem bija vērsti pret jūrniecības nozari. Lai gan dažas teroristu grupas ir labi sagatavotas manevriem jūrā – tām ir labi kuģi, navigācijas iekārtas un apmācīts personāls, tomēr kopumā teroristiskie grupējumi ar šādu aprikojumu nevar lepoties. 2009. gadā ASV Valsts drošības departaments no 44 teroristu grupējumiem desmit atzina par spējīgiem darboties jūrā, bet vislabāk savu jūras stratēģiju ir izstrādājuši „Al Qaeda”.



Portugāles luksusa pasažieru laineris „Santa Maria” tiek uzskatīts par pirmo teroristu nolaupīto kuģi – 1961. gada 22. janvārī to nolaupīja 24 portugāļu teroristi. Kuģī bija 600 pasažieru un 300 apkalpes locekļu. Uzķāpuši uz kuģa kā pasažieri Lagvairas ostā Venecuēlā, teroristi pārņēma kuģa vadību, bet galu galā padevās, kad tiem tika dots politiskais patvērums Brazīlijā.



Apvienoto Arābu Emirātu izmeklētāji paziņoja, ka japāņu tankkuģis „M. Star” 2010. gada jūlijā beigās cietis no teroristu uzbrukuma, kad gājis cauri Ormuzas šaurumam. Jau toreiz izskanēja bažas, ka nākotnē uzbrukumu skaits varētu pieaugt. Kuģa bojājumi nebija tik nopietni, lai šis uzbrukums ietekmētu naftas tirgu, bet tas deva vielu pārdomām par kuģošanas drošību Ormuzas šaurumā, caur kuru ik dienas tiek transportēti aptuveni 17 miljoni barelu naftas.

►►► 35. lpp.

septembrī uzbrūkot Pakistānas karakuģim. Uzbrukuma gadījumā visi apkalpes locekļi ir pakļauti riskam, īpaši uz kuģiem, kas pārvadā bīstamās kravas, tāpēc ļoti svarīgi, lai nevainojami darbotos drošības procedūras un modrība uz kuģa būtu visaugstākajā līmenī. Apkalpei jāapzinās, ka kritiskos brīžos svarīga ir katra sekunde un visām darbībām jābūt perfekti saskaņotām, tāpēc jūrniekiem jābūt labi sagatavotiem. Īpaša modrība nepieciešama, tuvojoties karstajiem punktiem – jūras šaurumiem, kanāliem, ostām.

Vai klusums pirms vētras?

Analītiķi spriež, ka ļoti piesardzīgi būtu vērtējams salīdzinoši ilgais

klusums no „Al Qaeda” puses attiecībā pret jūrniecības nozari. Pēdējais teroristu uzbrukums bija 2004. gadā, kad pašnāvnieks sarīkoja sprādzienu Persijas līcī, kurā cieta kuģis „USS Firebolt”. 2014. gada aprīlī vairāk nekā 200 dažādu valstu jūras virsnieku pulcējās Bahreinā piemiņas ceremonijā, lai godinātu teroristiskajā incidentā bojā gājušos trīs jūras spēku virsniekus.

Terora akts, ko kvalificēja kā teroristu koordinētu uzbrukumu Irākas stratēģiskajai infrastruktūrai, notika Bahreinas ostas teritorijā, kur pašnāvnieki uzspīdzinājās trijās laivās triju naftas termināļu tuvumā.

Piemiņas pasākumā ASV flotes komandiera vietnieks Džons Millers izteica atzinību militārā kuģa „USS Firebolt” apkalpei, kas rīkojās profesionāli un pašaieliedzīgi. „Iespējams, ka apdraudējums ostu infrastruktūrai šobrīd ir tikpat liels, kā tas bija pirms desmit gadiem. Drošības likme ir ļoti augsta,” teica Dž. Millers.

Gan energoresursu importētāji, gan eksportētāji joprojām paļaujas uz to, ka jūras kravu pārvadājumi ir droši un regulāri, bet eksperti arvien uzstājīgāk brīdina par iespējamām briesmām.

Ostas – īpaši bīstama teritorija

Īpaši no teroristu uzbrukumiem jāaizsargā ostas, jo veidi, kā ietekmēt ostu darbību, var būt dažādi,



sākot no spridzināšanas līdz pat radioloģisku ierīču un sprādzienbīstamu priekšmetu ievietošanai konteineros. Ja, piemēram, teroristu uzbrukums notiktu vienai no pasaules lielākajām un stratēģiski svarīgākajām ostām Singapūrai, tad rezonanse būtu jūtama visā pasaulē, visā globālās piegādes ķēdē.

Lai novērstu terorisma draudus, 2004. gadā pieņēma Starptautisko kuģu un ostas iekārtu aizsardzības kodeksu (*International Ships and Port Facilities Security Code* – ISPS kodekss), kas nosaka, ka kuģiem, kuģošanas kompānijām un ostas iekārtām jāatbilst visaugstākajiem drošības standartiem. Desmit gadu laikā ISPS kodekss ir pierādījis savu lietderību un devis labus rezultātus, lai gan tā ieviešanai savulaik bija daudz pretnieku. Ne-raugoties uz to, ka jūrniecības pasaule pēdējo desmit gadu laikā ir spērusi platu soli drošības virzienā un kuģi un ostas ir kļuvuši aizsargātāki, IMO tomēr uzskata, ka ISPS kodeksa īstenošanā vēl joprojām ir trūkumi: ir riska novērtēšanas metodoloģijas nepilnības, vēl daudzās

EKSPERTU VIEDOKLIS

Terorisms ir bīstams ar to, ka ir neprognozējams, tāpēc prasa nepārtrauktu modrību. Jūras drošības eksperti jau labu laiku brīdina par briesmām teroristu uzbrukuma gadījumā kādam supertankkuģim. Ja nolaupītu supertankkuģi vai konteinerkuģi, pat ja tam tikai uzbrūktu kādā no šaurajām vietām, sekas būtu graujošas: celtos naftas cenas, pieaugtu kuģniecības frakts likmes, dārgāka kļūtu apdrošināšana, palielinātos arī militārie izdevumi, lai garantētu drošību šajos jūras segmentos. Uzbrukumi Rietumu kuģniecībām un to naftas tankkuģiem vairāk nekā vienā šaurajā vietā apturētu starptautisko kuģošanu un radītu krīzi enerģijas tirgū.

ASV Pentagona Aizsardzības un pretterorisma aģentūras direktors Džims Pelkofskis: „Apdraudējums ir klātesošs. Teroristi var nodarīt milzu kaitējumu globālajai tirdzniecībai, kas atstās iznīcinošu ietekmi uz starptautisko ekonomiku. Pētījumi liecina, ka terorisms arvien vairāk skatās jūras virzienā, bet vislielākie draudi nāk no vientuļajiem vilkiem, indivīdiem vai grupām, kas jūrā atrodas bez radariem, tāpēc tos ir ļoti grūti identificēt, lai neitralizētu vēl pirms uzbrukuma.”



pasaules ostās iekārtu drošības uzturēšana notiek atbilstoši labākajai praksei, kuģi saskaras ar problēmām, kad dodas uz augsta riska ostu, joprojām nav stingri noteikts, kas ir pietiekami kompetents un tiesīgs kontrolēt ISPS kodeksa darbību. Šie trūkumi liecina par ISPS kodeksa nepilnībām un liek apzināties, ka kodekss nav panaceja pret visu, kas apdraud jūrniecības nozari. ISPS drošības speciālistiem ik dienas jāveic izpēte un jāsniedz riska novērtējums attiecībā uz kuģošanas, kuģu, ostas un termināļu drošību savas atbildības ostā, valstī un reģionā, bet analītiķi brīdina, ka ostu un termināļu īpašnieki un operatori stāv priekšā un īpaši tas attiecas uz Ziemeļamerikas un Tuvo Austrumu ostām. Vislielākie draudi nāk no teroristu uzbrukumiem, kurus realizē pašnāvnieki.

naftas kompānijas datorprogrammas un, palaižot datorvīrusu, uz 19 dienām paralizēja peldošās naftas platformas darbību.

Somālijas pirāti nereti vispirms uzbrūk savam mērķim internetā, iekļūstot programmās, veicot tajās savus labojumus, ievieojot viltotus datus un informāciju, piemēram, maldinošu aicinājumu kuģim izslēgt navigācijas ierīces.

Hakeri iefiltrējās operatoru datoru savienojumos ar Antverpenes ostu, lai sniegtu nepatiesu informāciju par konteinerkravu, kurā bija kontrabandas preces.

Kibernozieģumu apjomu, kam pakļauta jūrniecības nozare, ir grūti noteikt, bet enerģētikas nozares apdrošināšanas brokeri atzīst, ka „var izrādīties, ka jūrniecības nozare sēž uz bumbas ar laika degli”. Tiek prognozēts, ka kiberuzbru-

Pagaidām vēl uzbrukumu līmenis jūrniecības nozarei tiek vērtēts kā zems, bet speciālisti uzskata, ka tas ir maldinoši, jo bieži vien uzņēmumi izvēlas neziņot par notikušo ielašanās viņu datorsistēmā, baidoties no sekām, ko izraisītu satraukums investoru, regulatoru, apdrošinātāju un drošības ekspertu aprindās.

Zinātnieki apgalvo, ka viņi ir atklājuši ievērojamus caurumus trijās galvenajās tehnoloģijās, ko izmanto jūrnieki: GPS, AIS un ECDIS.

„Jūrniecības un enerģētikas nozares izmanto jaunākās tehnoloģijas un ievieš arvien jaunus un jaunus, lai optimizētu ražošanas procesu un izmaksas, kā arī samazinātu piegādes termiņus, bet šādas tehnoloģiskās pārmaiņas ir kā atvērtas durvis, jo ir neaizsargātas pret jauniem kiberuzbrukumiem,” secina NATO kibernozieģumu pētījumu analītiķi.

Joprojām visai nedroša drošība

Kompānija „Brookings Institution” 2014. gadā pārbaudīja sešu ASV ostu aizsardzību pret kiberuzbrukumiem un konstatēja, ka tikai viena veikusi izvērtējamus drošības pasākumus, bet pārējās piecas ir neaizsargātas un tām nav plāna, kā reaģēt uz tādiem uzbrukumiem. No ASV federālās programmas ostām bija piešķirti 26 miljardi dolāru, lai tās pastiprinātu drošību, bet tikai nelielu vienu procentu no šīs summas ostas bija atvēlējušas kiberdrošības projektiem.

Pārbaudot 20 pasaules lielāko konteinerpāravadātāju IT aizsargspējas, 16 kompānijām konstatēja nopietnas nepilnības. Apmeklējot naftas platformas, drošības konsultants naftas un gāzes nozarē Mihaels van Gemerts atradis datorus un kontroles sistēmas ar nezināmiem vīrusiem un jaunprātīgu programmatūru, kas vērsta uz kuģa vadības sistēmas kropļošanu. „Nozare ir vajadzīga palīdzība, jo tai nav ne jausmas, kādi riski to apdraud,” secināja Mihaels van Gemerts.■

(Turpinājums nākamajā numurā)

Sagatavoja Anita Freiberga



Kibernozieģumu draudi interneta vidē vēl pilnībā nav novērtēti

Milzīga riska zona ir interneta vide, kas pakļauta hakeru darbībai. Mūsdienā interneta laikmetā visa informācija ir atrodamā elektroniskā veidā, un tā ir ne tikai nevainīga personu sarakste, bet arī informācija par tiem 90% pasaules kravu, ko pa pasaules jūrasceļiem pārvadā kuģi. Jūrniecības nozare ir sajūgta vienotā informatīvajā tīklā, kur atrodamas ziņas par kravām, kuģu pārvietošanos, naftas platformām un cita informācija, bet datortīkli ir tā vājā vieta, ko hakeri var izmantot.

Ziņu aģentūra „Reuters” raksta par hakeriem, kuri nesen uzlauza kādas

kumi naftas un gāzes kompānijām līdz 2018. gadam izmaksās aptuveni divus miljardus dolāru, bet Lielbritānija lēš, ka kibernozieģumi Apvienotās Karalistes naftas un gāzes kompānijām jau tagad izmaksā 400 miljonus sterliņu mārciņu gadā.

Kompānija „Rapid7”, kas nodarbojas ar IT datu aizsardzības analīzi un risku izvērtēšanu, nesenā pētījumā atklāja vairāk nekā 100 tūkstošus kuģošanas signālierīču un naftas un gāzes monitoru, kas, izmantojot nepietiekamo drošību, bija nelegāli savienoti ar internetu, lai nopludinātu informāciju. „Visas tehnoloģijas ir ievainojamas, tāpēc nepieciešams vairāk koncentrēties uz drošību,” secina viens no pētījuma autoriem Marks Šloesers.

Latvijas ostu attīstības programma 2014.–2020. gadam

Latvijas Ostu, tranzīta un loģistikas padomes (LOTLP) sēdē akceptētajā Latvijas ostu attīstības programmā 2014.–2020. gadam prognozēts, ka Rīgas ostas kravu apjoms 2020. gadā varētu pieaugt līdz 49 miljoniem tonnu, Liepājā – līdz 12 miljoniem tonnu, Ventspilī – līdz 30 miljoniem tonnu. Latvijas ostu attīstības programma 2014.–2020. gadam ir vidēja termiņa attīstības plānošanas dokuments, kurā noteikti ostu attīstības mērķi, galvenie darbības virzieni, prioritātes to sasniegšanai. Programmas mērķis ir uzturēt un saglabāt augsti attīstītas, starptautiskajiem standartiem atbilstošas Latvijas ostas, kas ar veiksmīgu darbību ir iekļāvušās vienotajos transkontinentālajos multimodālajos transporta koridoros, piedāvājot pakalpojumus ar augstu pievienoto vērtību, palielinot apstrādājamo kravu apjomus un nodrošinot pasažieru augstas kvalitātes apkalpošanu. Latvijas ostu mērķis ir nostiprināt līdera pozīcijas Baltijas valstu ostu vidū, saglabājot esošos kravu apjomus, piesaistot jaunas kravu plūsmas, kravu veidus un klientus.

Kā draudi ostu darbībai tiek minēta kravu plūsmu atkarība no ārējiem grūti prognozējamiem politiskajiem un ekonomiskajiem faktoriem, pieaugošā konkurence starp Baltijas jūras austrumu krasta ostām. Tāpat tiek uzsvērts, ka, neveicot ostu hidrotehnisko būvju rekonstrukciju,

ir iespējama ievērojama kuģošanas drošības līmeņa pazemināšanās, kā rezultātā kravu apgrozījums var kristies. Iespējams arī vides piesārņojuma riska pieaugums.

Samazinoties ES struktūrfondu finansējumam, saruks infrastruktūras attīstībai pieejamais investīciju apjoms. Kā drauds minēts arī jaunu nodokļu, nodevu un citu obligāto maksājumu ieviešana, kas palielina finansiālo slogu uzņēmējdarbībai, kā arī ar ekonomisko izaugsmi nesabalansētas, pārmēru stingras vides aizsardzības prasības, kas rada draudus konkurētspējai.

Programmā kā ostu vājās puses minēts pieprasījumam neatbilstošs akvatorijas dziļums dažās ostās, nepietiekams finansējums ostu pilnvērtīgas attīstības nodrošināšanai, nepietiekami attīstīta dzelzceļa un auto pievedceļu infrastruktūra. Tāpat uzsvērts, ka kopējās hidrotehniskās būves dažās ostās ir kritiskā stāvoklī, savukārt mazo ostu darbībai ir raksturīga sezonālitate – ziemas mēnešos kuģošanu apgrūtina ledus. Tāpat dažās ostās nav pietiekamas kravas laukumu un noliktavu platības.

LOTLP par svarīgu jautājumu uzskata transporta informācijas sistēmas attīstību un moderno tehnoloģiju ieviešanu transporta nozarē, kas ir būtisks faktors transporta sistēmas attīstībā, veicinot tās konkurētspēju, operativitāti un pieejamību.■

Rīgas ostu apmeklē delegācija no Indijas

31. martā Rīgas brīvēstā „Norvik Bank” pavadošās delegācijas sastāvā viesojās investoru delegācija no Indijas.

Ostas apmeklējuma laikā Indijas pārstāvji vērsa uzmanību uz labvēlīgajiem potenciālās sadarbības nosacījumiem, kuru starpā tika izcelta ostas stratēģiski izdevīgā atrašanās vieta, kā arī zemie loģistikas izdevumi Rīgas brīvēstā. Indijas uzņēmēju interese ir saistīta ar noliktavu celtniecību Rīgas brīvēstas teritorijā, kas ļautu attīstīt Indijas eksporta potenciālu Eiropā. Tāpat delegācijas pārstāvji neslēpa ieinteresētību importēt no Latvijas gan piena produktus, gan kokmateriālus.

Āzijas uzņēmēju un investoru interese apliecina Rīgas brīvēstas potenciālu kļūt par nozīmīgu austrumu un rietumu tranzītbiznesa krustpunktu. Parāleli attīstot infrastruktūru un loģistikas pakalpojumus, iespējams palielināt mūsu valsts lomu pieaugošās globālās konkurences apstākļos.

Indijā šobrīd ir aptuveni 1,2 miljardi iedzīvotāju, un šī valsts ir otrā lielākā rīsu ražotāja pasaulē. Reģiona izaugsmes pamatā ir bagātīgie derīgo izrakteņu krājumi, lauksaimniecības resursi, kā arī Indijas valdības iniciatīvas, kas vērstas uz reģiona ekonomiskās attīstības veicināšanu.

Līdz šim galvenās Indijas eksporta preces uz ES ir bijuši tekstilizstrādājumi, lauksaimniecības produkcija, ķīmikālijas, bet importā no ES – ķīmiskās rūpniecības un ar to saistīto nozaru produkti, mašīnas un mehānismi.■

Latvijas ostu kravu apgrozījums 2014.–2015. g. janvāris–marts (tūkst. t)

SM informācija

	nosūtīts	saņemts	kopā	nosūtīts	saņemts	kopā	Izmaiņas, %
Rīga	8 761.3	1 159.1	9 920.4	9 642.6	940.6	10 583.3	6.7
Ventspils	8 327.1	661.7	8 988.8	7 060.1	428.3	7 488.4	-16.7
Liepāja	1 207.9	208.8	1 416.7	1 167.1	198.0	1 365.1	-3.6
Salacgrīva	79.7	5.9	85.6	44.9	13.9	58.8	-31.3
Mērsrags	92.9	27.0	119.9	96.2	35.8	132.0	10.1
Roja	2.0	2.4	4.4	9.7	3.3	13.0	195.5
Pāvilosta	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.6	0.0
Skulte	206.0	6.7	212.7	165.4	3.8	169.2	-20.5
Mazās ostas kopā	380.6	42.0	422.6	316.2	57.4	373.6	-11.6
Kopā visās ostās	18 676.9	2 071.6	20 748.5	18 186.0	1 624.3	19 810.4	-4.5

Rīga notur līdera pozīcijas Baltijas ostu vidū

Šā gada pirmajos trijos mēnešos Rīgas brīvostā pārkrauti 10,583 miljoni tonnu dažādu kravu, kas ir par 6,7% vairāk nekā tajā pašā laika posmā pērn. Tuvākā sekotāja Klaipēda no Rīgas atpaliek turpat par miljonu tonnu, seko Ventspils ar 7,48 miljoniem, Tallina, Būtiņģes terminālis un Liepāja.

Par 13,4% vairāk beramkravu

Gada pirmie divi mēneši bijuši ļoti veiksmīgi beramkravu segmentā – kopumā apstrādāti 5,9 miljoni tonnu beramkravu, par 13,4% pārsniedzot 2014. gada pirmo trīs mēnešu rādītāju.

Tradicionāli vislielāko apjomu veido ogļu kravas – pārkrauti 3,93 miljoni tonnu, par 15,1% vairāk nekā pērnā gada sākumā. Augšupejoša



tendence vērojama arī minerālmēslu pārvadājumos – to apjoms pieaudzis par 39,2%. Palielinājušies ferokausējumu, metāllūžņu un kūdras pārvadājumi. Samazinājušies zāģmateriālu, koksnes šķeldas un labības produktu apjomi.

Konteinerizēto kravu daudzums palielinājies par 4,1%

Lai arī kopējais ģenerālkraavu segmenta apjoms salīdzinājumā ar pagājušā gada attiecīgo periodu sarucis par 7,4%, nozīmīgākajai šā segmenta kravu grupai – konteinerizētajām kravām ir pieaugums par 4,1%. Ievērojams kritums ir *roll on/roll off* kravu grupā (–58,5%), kam iemesls ir „Tallink” prāmju reisu

skaita samazināšanās. Par 6,2% mazāk pārkrauti kokmateriāli.

2,92 miljoni tonnu lejamkravu

Pirmajos trijos mēnešos Rīgas brīvostas termināļos pārkrauti 2,92 miljoni tonnu lejamkravu – par 2,7% vairāk nekā 2014. gada sākumā. Pagājušā gada pirmajos trijos mēnešos Rīgas brīvostā tika apstrādāts rekordliels naftas produktu apjoms, kas nākamajos mēnešos stabilizējās. Šā gada sākumā lejamkravu apjoms atbilda plānotajam.

Šogad Rīgas brīvostā apkalpots mazāk pasažieru nekā pagājušā gada sākumā. Pasažieru skaita sarukuma iemesls ir uz pusi samazinātais „Tallink” regulāro reisu skaits. ■

Krievu salas projekta finansējums vairs nav apdraudēts



Kohēzijas fonda līdzfinansētā Krievu salas infrastruktūras attīstības projekta riski ir mazināti, aģentūrai LETA sacīja Finanšu ministrijas (FM) Eiropas Savienības fondu uzraudzības departamenta direktore Diāna Rancāne. Viņa atzina, ka projekts netiks pabeigts līdz 2015. gada beigām un būs nepieciešams pagarinājums.

Saskaņā ar Eiropas Komisijas vadlīnijām ir iespējams izmantot Kohēzijas fonda finansējumu projektam, kas tiks pabeigts 2019. gadā, ja vien izmaksas veiktas līdz 2015. gada beigām. Krievu salas projektā būvniecība šogad būs notikusi un par to varēs veikt visas izmaksas. Aizķeršanās būs ar stividoru pārcelšanu uz Krievu salu. Kamēr stividori nebūs pārcēlušies uz Krievu salu un osta nefunkcionēs, tikmēr projekta mērķis nav sasniegts. Tāpēc 2019. gadā



Top piestātnes Krievu salā

Latvijai būs jāpierāda Eiropas Komisijai, ka projekta mērķis ir sasniegts, un tad Eiropas Komisija pārliecināsies, ka līdz šā gada beigām veiktie izdevumi ir atbilstoši, skaidroja FM amatpersona.

„Zinot Rīgas brīvostas darbu šajā projektā, redzam, ka riski ir minimizēti un ir pieņemami rīcības plāni. Ir novērsta nesenā krīzes situācija, un tagad tā ir vadāma,” Krievu salas projekta virzību raksturoja Rancāne.

Eiropas Komisija 2012. gada aprīlī apstiprināja Latvijas lielo Kohēzijas fonda projektu, kas paredz infrastruktūras attīstīšanu Krievu salā ostas aktivitāšu pārcelšanai no Rīgas centra. Kopējās projekta izmaksas ir 148 miljoni eiro, no tām Kohēzijas fonda finansējums – 77 miljoni eiro. ■

Biznesā dotais vārds ir svarīgāks par visu

Arī tad, ja to izpildīt ir ļoti grūti vai reizēm šķiet pat neiespējami. Tāds ir SIA „Strek” dibinātāja un vadītāja Mihaila Gaņeva dzīves un darba kredo. Iespējams, tieši šāda attieksme pret lietu kārtību jau pamatos ir iekodējusi kompānijas veiksmes formulu. Tagad „Strek” dzīvo un strādā pārcelšanās gaidās.

„Pie mums ir darba duna,” saka Jānis Šneiders, kurš SIA „Strek” strādā kopš kompānijas dibināšanas 1991. gada rudenī. „Pārcelšanās nav tik vienkārša, jo tādu saimniecību, kāda ir mūsu kompānijai, nav tik vienkārši pārcelt no viena krasta uz otru, nemaz nerunājot par to, ka Krievu salā vēl būs arī jāiedzīvojas. Mums ir tūkstotis un viens jautājums, kas un kā būs, bet līgums par pārcelšanos ar Rīgas brīvostas pārvaldi ir parakstīts un atpakaļceļa nav. Celtnieki steidz jaunā termināļa būvniecību, bet mums steiga ne sevišķi patīk, jo, ja reiz maksājam, vēlamies, lai visi darbi būtu paveikti vislabākajā kvalitātē. Cerams, ka ogles no Krievijas joprojām nāks un mēs šo kravu varēsim apstrādāt arī Daugavas otrā krastā.”

Lai cik nestabils ir pasaules energoresursu, arī ogļu tirgus, to apjoms vismaz „Strek” virzienā nav samazinājies, jo kompānija uztur labas attiecības un ir noslēgusi ilgtermiņa līgumus ar piegādātājiem.

SIA „Strek” projektu vadītājs **Vladimirs Makarovs**: – Lielākā problēma ir energoresursu cenas, kas kritušās divkārt, tāpēc aktuāls ir jautājums, vai vispār šis bizness atmaksājas. Mūsu partneri, lai darbība būtu rentabla, ir atraduši iespēju caur Rīgu vest augstvērtīgākas ogles. Varam vaimanāt par Latvijas bēdīgajām tranzīta perspektīvām, bet tas neko nedos, jo visu nosaka tirgus pieprasījums un cena. Ja naftas cena ir 60 dolāru par barelu un ogļu cena 60 dolāru par tonnu, tad prognozēt, kā tirgus attīstīsies, ir visai grūti. Tomēr, par spīti pat vispesimistiskākajām prognozēm, Rīgas osta ir spējusi kāpināt kravu apgrozījumu, 2014. gadā pārsniedzot četrdesmit miljonus tonnu,

kaut vēl 2009. gadā eksperti skandināja, ka Rīga vairāk par divdesmit pieciem miljoniem nepārkrāus. Tagad visi eksperti ar savām prognozēm ir izgāzušies. Spēkā ir vecā patiesība, ka termināļiem un ostai ir jāstrādā ilgtermiņā un jābūt tālredzīgiem. Ja osta savlaicīgi nebūtu veikusi Daugavas kanāla padziļināšanu, ja nebūtu attīstīts Žurku salas projekts *panamax* tipa kuģu apkalpošanai, tagad ostas attīstība nebūtu iespējama, bet ostas pārvalde īstajā laikā pieņēma pareizus lēmumus, un rezultāts ir acīm redzams.

– **„Strek” jau ir piedzīvojis laikus, kad ogles uz Rīgu nenāca. Kā teica Mihails Gaņevs, ogles aizgāja, bet vēlēšanās strādāt palika, un ogļu vietā termināli apstrādāja koku. Vai arī tagad turat rezerves variantu gadījumam, ja nu tomēr samazinās ogļu plūsma?**

– Rezerves variants ir ielikts Krievu salas projekta ideoloģijā: Krievu salas piestātnes ir gatavas jebkuras kravas apstrādei, un tas ļauj „Strek” plānot ģenerālkravu un beramkravu apstrādi. Piestātnes darba mūžs ir aptuveni simt gadu, tāpēc jādomā tieši šādā perspektīvā – kādas kravas šeit varēs un tiks pārkrautas simt gadu griezumā.

– **Kādas varētu būt tās ģenerālkraavas, ko apstrādātu jūsu kompānija?**

– Jau tagad beramkravu grupā parādās tāda krava kā celtniecības materiāli, apsveram metāla kravu apstrādi. Pagaidām mūsu darbību ierobežo teritorija, tāpēc ar cerībām skatāties uz Daugavas kreiso krastu. Ja Krievu salas projektu, kā tas ir paredzēts, pabeigs

2015. gada rudenī, tad mēs uz Krievu salu savu biznesu varētu pārcelt divu gadu laikā, kas nepieciešams būvniecībai un pārcelšanās procesam. Tomēr ļoti iespējams, ka vajadzēs ilgāku laiku, jo jaunajos apstākļos būs jāpieslīpē un jāiedarbina tehnoloģijas, tāpēc plānot precīzu pārcelšanās grafiku nav iespējams. Terminālim ir jāstrādā nepārtrauktā režīmā un jā saglabā darba spējas. Ja krava nāk, tā jāpārkrauj, lai kurā Daugavas pusē mēs strādātu; ja terminālis kaut brīdi nespēs nodrošināt nepārtrauktu darba grafiku, kravas aizies uz neatgriešanās.

– **Vai no ostas pārvaldes puses ir noteikts laiks, kādā jums jāatstāj Daugavas labais krasts?**

– Visus šos procesus regulē Eiropa, kas ir Krievu salas projekta finansētāja. Eiropas nauda tiek dota ar zināmiem nosacījumiem, lai sasniegtu noteiktus mērķus, šajā gadījumā ir paredzēta ostas darbības pārcelšana uz Daugavas kreiso krastu, atbrīvojot Andrejostu un Andrejsalu no ostas aktivitātēm. Pēc projekta realizācijas nāk projekta uzraudzība, Eiropa sekos projekta izpildei un projektu par pabeigtu uzskatīs nevis tad, kad būs uzbūvēts Krievu salas terminālis, bet gan tad, kad tur savu darbību reāli uzsāks stivdorkompānijas. Bet nedomāju, ka kāds no termināļiem vēlēties vilcināt pārcelšanos un maksāt nomu, zemes nodokli un pildīt visas citas saistības Daugavas abos krastos.

– **Cik finansiāli ietilpīgs jums ir šis projekts?**

– Kad kompānija „Strek” uzsaka darbību ostā, tā neko neprivatizēja, jo šajā vietā iepriekš nekā nebija. 1991. gada novembrī visu sāka

no nulles un meklēja iespējas, kā purvainā vietā uzcelt termināli. Par to var stāstīt gandrīz vai anekdotes, kā vienā dienā ieliek pamatus, bet nākamajā tie jau pazuduši purvā. Līdz 1994. gadam bija uzbūvēts terminālis un piestātnes.

Gāja laiks, un tirgus diktēja savus noteikumus, tāpēc 2005. gadā piestātnes rekonstruēja, bet, kad darbs bija pabeigts, Rīgas ostas pārvalde paziņoja, ka pieņemts lēmums sabiedrības interešu vārdā ostas darbību no labā krasta pārcelt uz kreiso krastu: Rīgas centrā vairs nevarēs strādāt un jums tiks ierādīta jauna vieta. Pēc būtības, pārejot uz Krievu salu, mūsu terminālis dotē sabiedrisko interešu nodrošināšanu. „Strek” Krievu salā būs divas piestātnes un dzelzceļa pievads, par ko gādā ostas pārvalde, bet viss pārējais tur būs jāuzbūvē mums pašiem, kas izmaksās aptuveni piecdesmit miljonus eiro plus pārcelšanās izmaksas, kas arī nebūs nekādas mazās.

– Ja kādam kaut ko sliktu grib novēlēt, tad saka: lai tu dzīvotu pārmaiņu laikā. Tomēr laikam jau arī jāsaprot, ka progresa vārdā nākas daudz ko ziedot. Bet par pašu Krievu salas projektu runājot, šķiet, ka tas jau ir tik sens kā pasaule.

– Kad salīdzinām, kā citur pasaulē tiek attīstīti līdzīgi projekti, redzam, ka neviens ātrāk par septiņpadsmit līdz divdesmit gadiem netiek īstenots. Ja Krievu salu pabeigs 2015. gada rudenī, tad Rīgas osta to būs realizējusi nepilnu desmit gadu laikā, un no tik liela projekta viedokļa tas būs ļoti ātri. Mūsdienās būvniecības process ir salīdzinoši ātrs, daudz ilgāku laiku aizņem sagatavošanās process.

– „Strek” kravu apgrozījums ir pierādījums tam, ka kompānija spēj pielāgoties un strādāt ar klientu.

– Panākumu ķīla ir tā, ka „Strek” vienmēr ir bijis uzticams partneris, kas strādājis kvalitatīvi un ātri. Pie mums regulāri ierodas delegācijas no Lielbritānijas, Somijas, Zviedrijas, Spānijas, Turcijas, Brazīlijas. Tās ir valstis, kas pērk ogles un vēlas pārliecināties, kāpēc viņiem būtu vērts tieši mums maksāt par

Vladimirs Makarovs un Jānis Šneiders.



pakalpojumu. Biznesā vienmēr jāievēro zināmi spēles noteikumi.

– Šādi spēles noteikumi attiecas arī uz ekoloģiju un vidi.

– Par vidi un ekoloģiju runājot, vispirms vērsīšu uzmanību uz to, ka, plānojot pilsētu, nevajag pieļaut dzīvojamo ēku celtniecību rūpnieciskās zonas tuvumā. Otrkārt, pilnībā piekrītu, ka Rīgas iedzīvotājiem ir nepieciešams svaigs gaiss, bet tad vajadzētu godīgi pateikt, kas ir lielākais gaisa piesārņotājs. Tā nebūt nav mūsu kompānija vai pat Rīgas osta, kopā ņemta, tas ir autotransports. Treškārt, ir nepieciešams izstrādāt normālu monitoringa sistēmu. Tie būtu jautājumi, kas attiecas uz Rīgas pilsētas pārvaldību. Kas attiecas uz mums, tad „Strek” ir uzstādījis gaisa kvalitātes novērošanas staciju, kas arī parāda, ka netīrs gaiss nāk no pilsētas. Diemžēl zinātne, tai skaitā arī Latvijas zinātnieki, nedod pārāk daudz atbilžu uz jautājumu, ko darīt, lai uzlabotu gaisa kvalitāti. Pie daudziem risinājumiem mēs nonākam praktiskā darba un pieredzes rezultātā. „Strek” ir pārbaudījis sniega lielgabalu darbību un atzīst, ka tā dod labus rezultātus. Mums ir noslēgts līgums par divu sniega lielgabalu iegādi, kuri var strādāt gan ziemā, gan arī vasarā. Viens sniega lielgabals var pārklāt teritoriju apmēram 50 līdz 100 metru rādiusā. Šādu sniega lielgabalu mēs izmantosim jau esošajā teritorijā, ar to strādāsim arī Krievu salā un ļoti ceram, ka esam atraduši labu variantu, kā cīnīties ar ogļu putekļiem. Domājot par Krievu salu, ostas pārvaldei esam ieteikuši izskatīt

iespēju ap termināli izveidot vēja žogus, kas ir apmēram divdesmit metrus augsti un līdz pat astoņdesmit procentiem samazina piesārņojuma nokļūšanu ārpus ierobežotās teritorijas. Līdzīgu metodi jau izmanto Kanādā, ceram, ka laika gaitā tā tiks realizēta arī pie mums. Krievu salā jau projektā paredzēts, ka tur uzstādīs divas gaisa monitoringa stacijas, tāpēc bāžām, ka terminālis piesārņos apkārtējo vidi, nebūtu pamata.

– Krievu salā plānojat ierīkot slēgtās vai atklātās ogļu uzglabāšanas teritorijas?

– Ogļu putekļi noteiktā koncentrācijā ir sprādzienbīstami, tāpēc ļoti nopietni jādomā par darba drošību. Vēl arī jāņem vērā ziemas apstākļi, kad var būt intensīva snigšana, un tad ir jautājums, kas notiks ar nokļuvušajiem septiņu hektāru lielā platībā? Vai tas neapdraudēs drošību, ja, piemēram, jumts nespēs izturēt sniega svaru? Slēgta būs vagonu izkraušanas sistēma, ogļu drupināšanas sistēma, daļēji slēgta transportiera sistēma, bet ogļu krautnes plānojam atklātās teritorijās.

Jautāts par darbiniekiem, J. Šneiders saka: „Kā maksā, tā strādā, un tāpēc, ka maksā, arī strādā. Ar darbaspēku nav problēmu. Ir radīta sistēma, kas dod stimulu darbam.” Un V. Makarovs piebilst, ka kompānijā strādā nedaudz vairāk par 300 darbiniekiem, kuru izaugsmes iespējas ir no lāpstas līdz vadītājam. Viss atkarīgs no paša cilvēka. Ostas tehnika ir ļoti dārga, tikai viens traktors maksā vairāk nekā 29 tūkstošus eiro, tāpēc to kuram katram nemaz nevar uzticēt, bet tiem, kuri nevēlas ievērot noteikumus un pakļauties prasībām, kompānijā „Strek” nav vietas.

Arī attieksme pret darbiniekiem pieder pie kompānijas vadības stila, jo augstu tiek vērtēts labs, profesionāls darbs un lojāla attieksme pret kompāniju. Vēl kompānijas vadību raksturo spēja veidot dialogu ar partneriem, izvērtēt prioritātes un uz visu skatīties pragmatiski. Bet visvairāk „Strek” priecājas par laika apstākļiem, jo lietus ir viņu lielais sabiedrotais. Savukārt profesionāls darbs ir „Strek” vizītkarte. ■

Anita Freiberga

Holdings „VK Tranzīts” investē vides un darba aizsardzībā

SIA „VK Tranzīts” holdinga grupas uzņēmumi sniedz ekspedēšanas un aģentēšanas pakalpojumus, ražo biodīzeldegvielu, rapšu raušus, glicerīnu, kālija sulfātu un veic saimniecisko darbību ar ķīmisko vielu pieņemšanu, uzglabāšanu un pārkraušanu saskaņā ar B kategorijas atļauju piesārņojošu darbību veikšanai paredzētajiem kritērijiem un atbilstoši ISO 9001 un ISO 14001 sertifikātu noteiktajām prasībām.



Prioritāte – darbinieku izglītošana

Holdinga ietvaros izveidotā darba un vides aizsardzības sistēma paredz grupas uzņēmumu budžetos ik gadus zināmu finanšu līdzekļu apjomu novirzīt tehniskā aprīkojuma nodrošināšanai un modernizēšanai, kā arī personāla apmācībai. „Grupās uzņēmumos strādājošais personāls tiek īpaši apmācīts un regulāri notiek zināšanu pārbaužu un eksāmeni saskaņā ar darba un vides aizsardzības plānu, ko apstiprinājusi uzņēmuma administrācija. Eksāmeni tiek kārtoti gan

pie īpaši izveidotās uzņēmuma komisijas, gan citās akreditētās un licencētās iestādēs Latvijā,” uzsver SIA „Ventamonjaks serviss” valdes priekšsēdētājs Arnis Janvars. Īpaša vērība tiek pievērsta tam, lai visi 450 holdinga darbinieki būtu izglītoti un attiecīgi kvalificēti vides un darba aizsardzības jautājumos. „VK Tranzīts” ir izveidota kompetenta institūcija, kas uz attiecīga līguma pamata veic darba vides iekšējo uzraudzību holdinga uzņēmumos, kā arī sniedz pakalpojumus trešajām personām. Institūcijas kompetence ir sertificēta un darba aizsardzības jautājumos novērtēta Ministru kabineta noteiktajā kārtībā.

Kontrolē arī paši sevi

„VK Tranzīts” grupas uzņēmumu teritorijā lielās platībās ir izvietoti vairāku ostas termināļu rezervuāru parki, ražošanas un noliktavu ēkas, kā arī infrastruktūras objekti, t.sk. plaši dzelzceļa pievedceļi, ražošanas un darījumu iestāžu apbūve, kurā izvietotas ostas uzņēmumu biroju telpas.

Uzņēmumu ietekme uz vidi sistēmātiski tiek kontrolēta un analizēta, kā arī vienlaikus tiek veiktas preventīvās darbības vides un darba drošības pilnveidošanai uzņēmumā.

Darī SIA „VK Tranzīts” grupas uzņēmumu veic saimniecisko darbību ar ķīmisko vielu pieņemšanu no tankkuģiem un dzelzceļa cisternām, to uzglabāšanu un pārkraušanu. Sakarā ar to SIA „Ventamonjaks serviss”, SIA „Ventall Termināls” un SIA „BioVenta” ir piešķirta B kategorijas atļauja piesārņojošu darbību veikšanai. Par iegūtās atļaujas nosacījumu ievērošanu un pāraudzību visos uzņēmumos atbildību uzņemas kompetentā institūcija,



Arnis Janvars.

darba un vides aizsardzības speciālisti, struktūrvienību vadītāji un vadošie speciālisti. Savukārt katra darbinieka pienākums ir ievērot darba aizsardzības, drošības tehnikas, ugunsdrošības un vides aizsardzības prasības. Atbilstoši ISO 14001 standarta prasībām SIA „Ventamonjaks serviss” kopš 2000. gada ir ieviesta vides aizsardzības vadības sistēma.

Janvara kungs atzīmē, ka vides aizsardzība uzņēmumos tiek pārraudzīta ar SIA „Ventamonjaks serviss” laboratorijas dienesta palīdzību, kas regulāri veic gaisa kontroli darba zonās un apvienoto sadzīves, lietus un ražošanas notekūdeņu kontroli. Savukārt struktūrvienību vadītāji regulāri veic pārbaudes par pakļautībā esošā personāla un apakšuzņēmēju organizācijas darbinieku terminālā darba aizsardzības, drošības tehnikas, ugunsdrošības un vides aizsardzības prasību ievērošanu.

Lai mazinātu uzņēmumu darbības radīto ķīmisko vielu ietekmi uz apkārtējo vidi un cilvēku veselību, kas ir viena no uzņēmuma galvenajām prioritātēm, „VK Tranzīts” grupas

i

UZZIŅAI

„VK Tranzīts” ir holdinga sabiedrība, kurā apvienoti vairāki Ventspils brīvostas lielākie uzņēmumi, tai skaitā SIA „Ventamonjaks serviss”, SIA „BioVenta”, SIA „Ventall Termināls” un SIA „VK Ekspedīcija”. Uzņēmumu saimnieciskā darbība saistīta ar vieglo naftas produktu, akrilskābes nitrila un amonjaka pārkraušanas termināļu apkalpošanu; dzelzceļa kravu ekspedēšanas un aģentēšanas pakalpojumiem; biodīzeldegvielas, rapšu eļļas, rapšu raušu, kālija sulfāta un farmaceitiskas kvalitātes glicerīna ražošanu; metanola, ziežu eļļas, monoetilēnglikola un citu ķīmijas produktu pārkraušanu un tirdzniecību.

„VK Tranzīts” potenciālajiem sadarbības partneriem piedāvā brīvu teritoriju attīstības projektu realizācijai, investējot jaunu pārkraušanas termināļu izveidošanā, izmantojot Ventspils brīvostas infrastruktūras iespējas.



Vācijas – Baltijas tirdzniecības kameras biedri apmeklē Ventspils brīvostu

5. martā Ventspils brīvostā ieradās Vācijas – Baltijas tirdzniecības kameras Igaunijā, Latvijā, Lietuvā biedri, lai iepazītu līdzšinējo Ventspils industriālās attīstības pieredzi.

Vācijas – Baltijas tirdzniecības kameras Igaunijā, Latvijā, Lietuvā (AHK) biedri vizītes laikā apmeklēja Ventspils brīvostas pārvaldi, uzņēmumu „Bucher Municipal” un Ventspils Augsto tehnoloģiju

parku. Vizītē ieradās 19 organizācijas biedri no Vācijas, Igaunijas un Latvijas.

AHK kopumā apvieno vairāk nekā 400 biedru. AHK piedāvā uzņēmējiem no Vācijas un Baltijas valstīm plašu pakalpojumu klāstu šo tirgu iepazīšanai, apgūšanai un uzņēmējdarbības attīstīšanai. AHK biedri ir arī divi Ventspils uzņēmumi – Ventspils brīvostas pārvalde un „Bucher Municipal”.

uzņēmumos ir ieviesti vairāki paškontroles pasākumi un tehniskie risinājumi. Vaicāts par konkrētiem piemēriem, Arnis Janvars informē: „Kā viens no tehniskajiem risinājumiem 2007. gadā SIA „Ventamonjaks serviss” pārvaldībā esošajā 36. piestātnē tika uzstādīta naftas produktu tvaiku savākšanas un pārstrādes iekārta. Projektu izdevās realizēt, piesaistot Eiropas Savienības finanšu līdzekļus. Uzstādītā iekārta ir paredzēta gaistošo organisko savienojumu daudzuma samazināšanai gaisā un to naftas produktu tvaiku utilizācijai, kuri rodas tankkuģu uzpildes laikā.”

SIA „Ventamonjaks serviss” ir naftas produktu tvaiku savākšanas un pārstrādes iekārta, un tās darbības rezultātā uzlabojas vides kvalitāte un samazinās ražošanas procesu ietekme uz pilsētas iedzīvotājiem un viesiem.

Tāpat, piesaistot Eiropas Savienības finanšu līdzekļus, ticis modernizēts SIA „Ventamonjaks serviss” laboratorijas dienests un izveidota

notekūdeņu kanalizācijas sistēma, kas piesārņotos notekūdeņus aizvada uz lokālajām sūkņu stacijām, kur notiek to pirmattīrīšana un tālāka pārsūkņēšana uz pašvaldības SIA „Udeka” attīrīšanas iekārtām.

Pašiem savs glābšanas dienests

Uzņēmumu teritorijā ir paaugstināta sprādzienbīstamība un ugunsbīstamība, tāpēc atbilstoši Ministru kabineta noteikumiem ir izveidots ugunsdzēsības un glābšanas dienests. Dienesta galvenais uzdevums ir profilaktiskā darba organizēšana un veikšana, lai nepieļautu ugunsgrēkus un avārijas, kā arī cilvēku glābšana, ugunsgrēku dzēšana un avāriju likvidācija terminālja teritorijā.

Lai personāls apgūtu praktiskās iemaņas iespējamo avārijas situāciju likvidēšanā, periodiski tiek rīkotas mācības un treniņi saskaņā ar uzņēmumu mācību un civilās aizsardzības, avāriju likvidācijas plāniem.

Liepājas ostā ievieš elektroniskās loču kvītis

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde turpina pilnveidot un uzlabot ostas darbību, izmantojot mūsdienīgas tehnoloģijas. Šobrīd uzsākta elektronisko loču kvīšu ieviešana, informēja Liepājas SEZ pārvaldes sabiedrisko attiecību speciāliste Līga Ratniece-Kadeģe. Liepājas osta ir pirmā Baltijas jūras reģionā, kas to dara, lai gan pasaulē tas nav nekas neparasts, skaidro Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes aizsardzības virsnieks Kaspars Pogmeckis.



Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs kopā ar savu kolēģi Rīgas ostas kapteini Artūru Brokovski-Vaivodu.

Liepājas SEZ pārvaldes aizsardzības virsnieks Kaspars Pogmeckis: „Elektroniskās loču kvītis ir kārtējais solis modernu tehnoloģiju ieviešanā Liepājas ostas darbībā, kas uzlabo ostas sniegto pakalpojumu kvalitāti un kuģošanas drošību.”

Loča kvītis ir dokuments, kurā locis fiksē datus par ikviena kuģa ieviešanu vai izvešanu no ostas. Līdz šim tā bija papīra kvītis, ko locis aizpildīja ar roku, bet tagad tas notiek elektroniski ar planšetdatora palīdzību, turklāt dati nekavējoties ir pieejami kapteiņdienesta operatoriem un uzraugiem.

Kā atzina Liepājas ostas kapteinis Pēteris Gudkovs, ikviena jauninājuma ieviešana prasa zināmu laiku, bet gados jaunākajiem ločiem tas nesagādā nekādas problēmas, gluži otrādi, atvieglo darbu. Liepājas ostas kapteinis arī norāda, ka ir zināmas problēmas, bet tās tiek risinātas.

Pēteris Gudkovs atgādināja, ka 2012. gadā, kad sāka darboties jaunā kuģu satiksmes vadības sistēma, kas ir viena no modernākajām Latvijā un Baltijas valstīs, par elektroniskajām loču kvītīm ticis runāts kā par tālu nākotni, bet tagad, pēc trim gadiem, tās jau tiek ieviestas ikdienas darbā. Tāpat šobrīd ir uzsākts darbs, lai izveidotu vienotu elektronisku Liepājas ostas datu sistēmu.

„Tosmares kuģu būvētavai” trūkst speciālistu

Vēl nopietns darbs veicams, lai AS „Tosmares kuģu būvētava” spētu samazināt pēdējo gadu laikā ciestos zaudējumus un atgrieztos pie peļņas, atzīst uzņēmuma valdes priekšsēdētājs Aleksandrs Vaļums. Taču atšķirībā no pagājušā gada pirmajiem mēnešiem šoziem uzņēmuma dokos darāmā pietiekot.

„Darbs ir, tikai strādnieku nav,” teic A. Vaļums, norādot, ka uzņēmumam trūkst metinātāju un citu speciālistu. Tautājs, vai tad atlaisto „Liepājas metalurga” strādnieku vidū tādu nav, uzņēmuma valdes priekšsēdētājs saka: „Ja godīgi, neviens nav pieteicies.”

Šobrīd kuģu būvētavā ir nodarbināti 188 cilvēki. Kuģu remontdarbu pasūtījumus uzņēmums saņem no Holandes, Vācijas, Krievijas un Lietuvas.

Februārī uz Norvēģiju devās divi „Tosmares kuģu būvētavā” tapuši katamarāni.



Krievijas klientu skaits gan ir nedaudz sarucis, un tam iemesls ir rubļa lejupslīde. Iepriekš „Tosmares kuģu būvētavas” cenas varēja konkurēt ar Sanktpēterburgas un Kaļiņingradas kompāniju piedāvājumu, bet tagad Liepājas uzņēmuma pakalpojumi Krievijas klientiem ir kļuvuši daudz dārgāki.

„Tomēr parādās jauni klienti. Skaidrs, ka gribētos palielināt peļņu, taču nevaram atļauties celt cenu, jo tepat līdzās ir konkurenti, piemēram, Tallinā un Klaipēdā. Ļoti sīvi

konkurenti ir poļi, kuri nez kāpēc var atļauties prasīt zemāku cenu,” saka „Tosmares kuģu būvētavas” vadītājs, velkot paralēles ar poļu un Latvijas ābolu cenu kraso atšķirību. Februārī beidzās darbs pie divu zivsaimniecībā izmantojamu katamarānu korpusu būves klientam no Fāreru salām. Uzņēmuma vadītājs cer, ka līdzīgi pasūtījumi būs arī turpmāk. Vienu no diviem sausajiem dokiem šobrīd aizņēmis kravas kuģis „Bellomorje”, kuru Liepājā ne tikai remontē, bet arī vizuāli uzlabo. ■

„Kolumbija Ltd” paplašina darbību

Liepājas zivju pārstrādes uzņēmums „Kolumbija Ltd” plāno maijā pabeigt zivju inkubatora būvniecību, aģentūrai BNS pastāstīja uzņēmuma līdzīpašnieks Iģors Krupņiks.

„Mēs projektu vēl neesam pabeiguši. Cēlniecības darbi ir noslēgušies, šobrīd notiek iekārtu montāža. Maijā centisimies



inkubatoru nodot ekspluatācijā,” tā I. Krupņiks.

Inkubatorā izaudzētos zivju mazulius plānots pārdot vietējā tirgū. „Šobrīd attīstās dažādu zivju inkubatoru būvniecība un zivju mākslīga pavairošana kopumā, taču zivju mazuļu trūkst,” sacīja I. Krupņiks, piebilstot, ka uzņēmums plāno nodrošināt Latvijas zivju audzētājus ar zivju mazuliem.

Tāpat viņš pastāstīja, ka ar SIA „Kolumbija Ltd” saistītais uzņēmums „Roņu 6” šogad plāno krabju nūjiņu ražošanas ceha būvniecību. „Ir ļoti grūti ar finansējumu. Mums bija sadarbības partneri no Kaļiņingradas, tiem bija jāuzņemas finansiālā puse, bet saistībā ar situāciju Krievijā viņiem neizdevās atrast brīvus resursus – viņi pazaudēja naudu. Tagad palēnām sākas kaut kāda

darbība. Es tomēr ceru, ka mēs to uzbūvēsim šajā gadā. Citādi nevaram, pretējā gadījumā pazaudēsim Eiropas fondu naudu,” norādīja I. Krupņiks.

Pēc viņa teiktā, saražoto produkciju iecerēts tirgot Baltijas valstu tirgū un citviet Eiropā, tāpat aktīvi tiek vestas sarunas par produkcijas tirdzniecību Austrumu tirgos, tostarp Azerbaidžānā un Kazahstānā, kā arī iecerēts nokārtot sertifikāciju eksportam uz Krieviju. „Principā tirgi ir, taču pārdot vienmēr ir grūti. Šodien nav deficīta un rindā neviens nestāv, it sevišķi šajā situācijā saistībā ar valūtas devalvāciju,” sacīja I. Krupņiks, piebilstot, ka sākotnēji tikai rublim kritās vērtība, bet patlaban nacionālās valūtas vērtība samazinās arī citās eksporta valstīs, piemēram, Kanādā. ■

Andrejs uz kuģa kopā ar dēlu Danielu.



Nekad nenožēlošu, ka esmu uzaudzis Latvijā

„Es gribēju kļūt par policistu, bet tēvs stingri pateica – vispirms iegūsti jūrnieka diplomu, pēc tam dari, kā gribi! Jūrniekam darbs būs vienmēr. Vēlāk, kad jau mācījos Liepājas Jūrniecības koledžā, pienāca laiks, kad daudzi pameta skolu un devās uz ārzemēm pelnīt lielo rubli. Arī es gribēju, un atkal tēvs man „iegrozīja” smadzenes. Tagad, protams, esmu viņam par to ļoti pateicīgs,” saka **ANDREJS ČABANS**.

Andrejs ir otrais stūrmanis un mācās, lai kļūtu par kapteiņa vecāko palīgu. „Brālis manā vecumā jau bija kapteinis, un mamma man bieži atgādina: tu arī varēji būt turpat, kur brālis! Viņai ir taisnība, pats vien esmu vainīgs, pabeidzu koledžu un sāku strādāt par matrozi. Alga bija laba – ko man vairāk vajag? Tikai tad, kad apprecējos, kad bija jādomā par ģimeni, tad nāca tā apskaidrība, ka dzīvē tomēr vajag kaut ko vairāk. Noteikti liels nopelns tam, ka kļuva par stūrmani, ir arī manai sievai Janai. Ar sievu

man paveicies – viņa pati strādāja par stjuarti uz kuģa, uz kuģa arī iepazināties. Atceros, ka parakstot līgumu, man kāds teica: nekad jau nevar zināt, varbūt reisa laikā satiksi savu otro pusīti! Es, protams, par to smējos. Jana manu darbu labi saprot, nekad neuzdod nevajadzīgus jautājumus un vienmēr ir man sniegusi visu iespējamo atbalstu,” atzīst stūrmanis.

Andreja ģimene uz Latviju pārcēlās, kad viņam bija četri gadi. „Mans tēvs ir baltkrievs, mamma no Ukrainas, es – kaut kas pa vidam,

mamma saka – latvietis. Tikko pārcēlāmies uz Latviju, mani uzreiz sāka sūtīt latviešu dārziņā, vecākiem laikam neradās jautājums par to, vai man jāzina latviešu valoda. Zinu, ka nekad nenožēlošu to, ka esmu uzaudzis un dzīvoju Latvijā. Tagad bieži domāju – nevar zināt, kas ar mums būtu noticis, ja mēs dzīvotu Ukrainā, tur, kur pašlaik plūst karš.”

Andrejs strādā uz pasažieru prāmja firmā „Irish Ferries”. Vasarā viņa kuģis ved pasažierus no Īrijas uz

▶▶▶ 46. lpp.

►►► 45. lpp.

Franciju, ziemā nākas kuģot dažādās līnijās. „Uz kuģa ir 1500 pasažieru vietu, pārgājiens ilgst apmēram 16 stundas, nav viegli, virsniekiem slodze maksimāla. Ir mums uz kuģa gan atpūtas telpas, gan trenāžieru zāle, taču virsniekiem sanāk reti to izmantot. Taču pluss ir tas, ka maināties ik pēc mēneša – mēnesi jūrā, mēnesi krastā. Pietiekami bieži esmu kopā ar savu ģimeni. Kad izlēmu kļūt par stūrmani, darbu nebija viegli atrast, jo man nebija stūrmaņa pieredzes. Toreiz mani darbā par trešo stūrmani pieņēma firma „Anglo Eastern”, esmu viņiem par to pateicīgs, taču reisi tur ilga četrus mēnešus, un tas ir par ilgu. Viens mēnesis – nu. tas patiesībā ir optimāli. Darbs ir nogurdinošs, taču esmu apmierināts. Esmu ievērojis, ka angļiem patīk latviešu virsnieki, tiek uzskatīts, ka latvieši, lai gan papukst, tomēr darbu dara ļoti atbildīgi. Latvieši neprāto, kāpēc kaut ko nevar izdarīt, bet gan – kā lai izdara.”

Lai kļūtu par kapteiņa vecāko palīgu, Andrejs mācās PPP kursus. „Ir mēneši, kad esmu krastā, bet tad ir reizes, kad katru dienu jābūt



Pasažieru prāmja „Ulysses” matrozis, prāmis redzams fonā.



Jūrnieru klubs Filipīnās.



Jūrā tiek izmesti bojāti banāni.

kursos. Protams, tagad, mācoties kursus un strādājot par stūrmani, es saprotu, ka daudz nopietnāk vajadzēja mācīties koledžas laikā. Diemžēl skolas gados reti kurš par to aizdomājās. Es atceros, ka mēs koledžā iestājāmies 32, koledžu pabeidza tikai 14 vai 15, jūrā iet septiņi vai astoņi... Daudzi sāka mācīties tikai tāpēc, lai kaut kur mācītos. Man vismaz bija skaidrs, uz ko eju, jo brālis tolaik jau gāja jūrā, tēvs strādāja zvejas kuģu bāzē. Taču daudzi iestājās tikai vienkārši tāpat,” saka Andrejs.

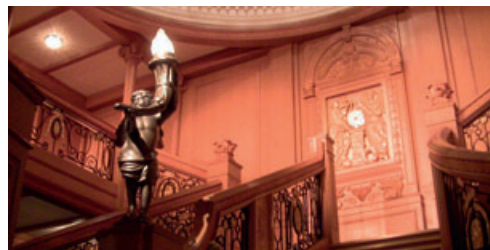
Runājot par savu brāli, Andrejs piebilst – brālis jau ir vienkārši traks uz jūru, ja varētu, tad viņš uz kuģa dzīvotu! Brālis strādā vācu kompānijā, ir kapteinis uz liela konteinerveidē. „Tajā firmā ir tāda politika – ja gribi kļūt par vecāko virsnieku, tad tev jāsāk no pašas apakšas. Brālis tā arī darīja un neklūdījās. Reisi viņam garāki nekā man, un bija laiks, kad mēs viens otru neredzējām vairāk nekā gadu. Labākajā gadījumā tiekamies divas vai trīs reizes gadā. Par darbu gan daudz nerunājam. Gadās, ka man ir viņam kādi jautājumi kā kapteinim, taču patiesībā jau mūsu kuģu tipi ir ļoti atšķirīgi. Citreiz sākam diskutēt par kādiem globāliem jautājumiem, kaut gan esam brāļi, mūsu viedokļi nereti atšķiras, varam pat sakašķēties! Taču mūsu dēli saprotas ļoti labi, un mēs ceram, ka viņi būs un paliks tuvi cits citam visu mūžu.

Brāļa dēliem ir desmit un astoņi gadi, manam drīz būs septiņi. Protams, kad viņi visi ir kopā, tad trācis ir briesmīgs!” smejas jūrnieris.

Andreja dēlēns Daniels jau no trīs gadu vecuma spēlē hokeju, bet rudēnī sāks iet skolā. „Es jau tagad rēķinu, kā iekārtoties, lai 1. septembrī noteikti varētu būt mājas. Daniels ļoti labi zīmē, mēs ar sievu domājam, ka varbūt viņš varētu kļūt par arhitektu. Domāju, ka mājas, tilti, ceļi būs vienmēr, vienmēr vajadzēs cilvēkus, kas tos projektē. Nu jā, tā mēs domājam, taču skaidrs, ka atbalstīsim jebkuru dēla izvēli.” Danielam nav svešs arī tēta darbs – savulaik Andrejs strādāja uz kuģa, kurš kursēja no Klaipēdas, un tad sieva ar dēlu katru svētdienu brauca apciemot tēti uz viņa kuģa.

Brīvajā laikā Andrejam patīk sportot, mīļākais sporta veids ir futbols. Ļoti patīk arī makšķerēt, gan ar piebaldi, ka labākā ir *spinerēšana* – kā jau aktīvāks maškerēšanas paveids. Andreja brālim ir laiva, kas pacietīgi gaida, kad kāds ar to izbrauks Liepājas kanālā. „Un, protams, pie vecākiem bieži braucam, viņi dzīvo laukos. Kad jau tu, cilvēks, pieaudz, tad sāk daudz savādāk skatīties uz dzīvi un cilvēkiem sev apkārt, sāk vairāk cienīt arī savus vecākus un vispār novērtēt to, kas tev dzīvē dots, saprast, ko gribi sasniegt,” atzīst Andrejs Čabans.

Sarma Kočāne



Rīgā skatāma „Titānikam” veltīta izstāde

No 27. marta Rīgā trīs mēnešus ir skatāma pasaulē lielākā „Titānikam” veltītā izstāde, kuru veido vairāk nekā 375 vēsturiski objekti, kas atradās uz „Titānika” vai tā līdzinieka – kuģa „Olympic”.

Eksponātu vidū ir priekšmeti, kas nocelti no kuģa īsi pirms tā došanās ceļā uz Ņujorku un atrasti jūrā tūlīt pēc katastrofas, priekšmeti, ko bija paņēmuši līdzī izdzīvojušie pasažieri, kā arī priekšmeti no Džeimsa Kamerona 1997. gada filmas, tostarp briljanta „Okeāna sirds” kopija un Keitas Vinsletas un Leonardo di Kaprio tērpi. Apmeklētāji izstādes laikā var iepazīties ar kuģa būvniecības procesu, izjust tā laika greznību, dzīvi pirmajā, otrajā un trešajā klasē, pastaigāties pa pirmās klases klāju un galvenajām kāpnēm, pieskarties istam aisebergam un uzzināt daudzus faktus par leģendāro kuģi un tā traģisko likteni. Pateicoties rūpīgam vēsturnieku, kolekcionāru un inženieru darbam, kā arī skaņas un gaismas specefektiem, izstādes apmeklētāji var aplūkot ļoti precīzu „Titānika” iekšstarpu atainojumu un iejusties vairāk nekā 100 gadu senā pagātnē.

„Izstāde uz Latviju tika atvesta vairākās kārtās, kopumā ar 22 kravas auto. Sagatavošanas un būvniecības darbos piedaloties aptuveni 100 cilvēkiem, nepilna mēneša laikā Sporta manēža Maskavas ielā tika pārvērsta elpu aizraujošā piedzīvojumā. Šī izstāde neapšaubāmi ir viena no lielākajām, kas Latvijā jebkad viesojusies,” stāsta projekta vadītāja Inga Kadeka.

Izstādi Latvijā organizē SIA „Delfi Entertainment”, promoters Lauri Laubre (Igaunija) un projekta vadītāja Latvijā Inga Kadeka. Izstādes ekspozīti pieder Lielbritānijas uzņēmumam „White Star Memories”, kas ir lielākais ar „Titāniku” saistīto objektu kolekcionārs pasaulē.

Rūpīga iepazīšanās ar ekspozīciju aizņem aptuveni 80 minūtes. Izstādē strādā divi fotogrāfi, un

apmeklētājiem ir iespēja nofotografēties uz kuģa priekšgala vai pie lielajām kāpnēm – sabiedriskās dzīves centra. Izstādē ir arī pavadošie gidi un audio gidi latviešu, angļu un krievu valodā. Pieaugušajiem biļete ieejai izstādē maksā 13,95 eiro, bērniem 7,95 eiro, studentiem un pensionāriem biļetes cena ir 9,95 eiro. Pieejamas arī ģimenes biļetes par 29,95 eiro (2 pieaugušie un 1 bērns) vai par 39,95 (2 pieaugušie un 2 – 5 bērni).

Lieldienu olu izstāde Jūras administrācijā

Nu jau tradicionāli ceturto gadu pēc kārtas Latvijas Jūras administrācijas darbinieki pēc Lieldienu brīvdienām ierodas darbā, līdzīgi ņemot pašu vai ģimenes locekļu apgleznotās Lieldienu olas. Lai noteiktu košāko un interesantāko mākslas darbu, tiek rīkota izstāde, kurā JA laudis ir gan dalībnieki, gan skatītāji, gan tiesneši.

Izstādes dalībniekiem, protams, tiek sarūpētas balvas, taču pēc JA darbinieku kopīga atzinuma vērtīgākā ir iespēja dalīties pieredzē un smelties no kolēģiem idejas nākamā gada Lieldienu olu krāsošanai.



Ieslodzīts, bet pilnīgi brīvs

Kas patiesībā bija Robinsons Krūzo? Vēstures pētnieki ir pārliecināti, ka Daniela Defo romāna „Robinsons Krūzo” galvenajam varonim ir reāls prototips, kura īstais vārds ir Aleksandrs Selkirks. Viņš bija skots, septītais dēls kāda kurpnieka ģimenē, dzimis Loverlargo ciematā netālu no Edinburgas. 300 gadu pēc viņa atgriešanās cilvēku sabiedrībā zinātniekiem izdevies rast skaidru priekšstatu par Selkirka salā pavadīto laiku. Viņi apgalvo, ka noskaidrojuši, kur un kādos apstākļos viņš ir dzīvojis uz salas. Pētnieki atraduši viņam piederējušos priekšmetus. Saglabājušās liecības arī par viņa turpmāko dzīvi.

2009. gadā tika publicēti ekspedīcijas pa Selkirka pēdām rezultāti. *Robinsona* pētnieka Daisukes Takahaši un Skotijas Nacionālā muzeja arheologa Deivida Koldvela komanda vairāk nekā mēnesi pārmeklēja salu, kas joprojām ir nomaļa un vientuļīga vieta, kur mīt 600 iedzīvotāju, no kuriem vairākums ir lan-gustu zvejnieki.

Īstā *Robinsona* tēls nebūt nav patīkams, bet ļoti raksturīgs tā laika jūras klejotājiem gan: Selkirks bija jūras laupītājs, dzērājs un kauslis. Patiesībā viņš nebija cietis kuģa avārijā, bet pēc nebeidzamiem strīdiem ar kapteini vienkārši izsēdināts nekuriņē. Selkirkam atstāja vien segu, nazi, cirvi, šauteni, navigācijas instrumentus, katlu, tabaku un Bībeli. Selkirkam laimējās, jo no visām okeāna salām viņam bija patrāpījusies šādai eksistencei vispiemērotākā: visu gadu te bija maigs un sauss klimats, nemājoja indīgi vai bīstami zvēri, saldūdens bija pieejams straumēm, piekrastē gulēja roņi, lagūnā mudžēja langusti un dažādas zivis, bet uz zemes zēla un plauka meža ogas, zālītes un kāds augs, kas garšoja pēc kāpostu. Iesākumā vientuļnieks krita depresijā, bet drīz vien sāka justies daudz labāk nekā jebkad agrāk vai pēc tam: viņš bija ieslodzīts, bet pilnīgi brīvs. Selkirks lasīja Bībeli, lūdās, meditēja un dziedāja psalmus. Vēlāk viņš atzinās, ka nekad nav bijis krietnāks kristietis kā uz vientuļās salas, un šaubījās, vai jebkad atkal tāds būs.

Četrus gadus un četrus mēnešus viņš bija tik vientuļš, cik vien vientuļš var būt cilvēks, un visu šo laiku viņam bija jābaidās nevis no cilvēkēdājiem, bet gan no spāņiem, kuri



Uz vējinātās Masaferas salas Huana Fernandesa arhipelāgā, 650 km no Čīles krastiem, Aleksandrs Selkirks bija pavadījis četrus gadus un četrus mēnešus. Kopš 1966. gada tāš oficiālais nosaukums ir Robinsona Krūzo sala.



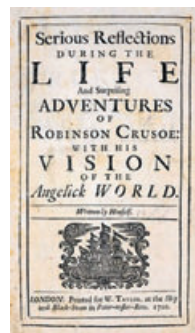
Šādi Vikipēdijā tiek attēlots Selkirka izglābšanas brīdis.

būtu viņu nogalinājuši vai pārdevuši verdzībā. Salas kalna virsotnē atradās novērošanas postenis, kurā viņš stundām ilgi uzturējās. Pamanījis buras, viņš mēģināja saprast – draugs vai ienaidnieks, aizdegt signāluguni vai labāk palikt nepamanītam? Divi spāņu burinieki pat pietāja krastā, bet no tiem viņš laimīgi paglābās. Selkirks uz salas nebija pirmais cilvēks. Jau 1574. gadā spāņu piratklājēji te iveda kazas, citi kuģi atveda kaķus un žurkas. Dzīvnieki savairojās, bet cilvēki uzturējās tikai reizumis. Selkirks pieradināja kaķus, lai tie sargā viņu no žurkām, kas naktīs skrubinājās viņam gar kājām. Kā vēlāk viņš stāstīja saviem glābējiem, 500 kazu viņš nokāva gaļai un ādām, katru no tām reģistrējot piezīmju grāmatā.

Angļu pirātu kuģa „Duke” sardzes matrozis 1709. gada 2. februārī

pamanīja uguns zibsnī uz neapdzīvotas salas Klusā okeāna dienvidu daļā, un nākamajā dienā uz „Duke” klāja uzkāpa cilvēks, kurš vairāk izskatījās pēc mežonīga zvēra. Bet trīsdesmitgadnieka veselība bija stiprāka nekā jūrnikiem, kas viņu atrada. Puse no kuģa komandas pēc mokošā ceļa no Anglijas sirga ar cingu, bet Selkirks bija sprigans kā kazlēns.

Gandrīz trīs gadus Selkirks kuģoja pa pasauli ar pirātiem, kuri bija viņu izglābuši. Viņi devās uzbrukumos, laupīja un šantažēja, turklāt darīja to ar kroņa svētību, jo viņu upuri taču bija tēvzemes ienaidnieki. 1711. gada nogalē salinieks ar salauptu bagātību atgriezās Anglijā. Viņš acumirkli kļuva slavens, krogos mainot savus stāstus pret dzērieniem un ēdieniem. Iespējams, ka šādi viņu iepazīna arī Daniels Defo. 1721. gada 12. decembrī Selkirku pie Rietumāfrikas krastiem piebeidza dzeltenais drudzis. Viņš nomira 45 gadu vecumā un tika guldīts jūras klēpī. Tobrīd „Robinsons Krūzo” jau bija kļuvis par bestselleru. Defo romāna slava nav mazinājusies līdz pat šodienai.



Tomēr cilvēku pasaule Selkirkam nepatika. Vīru vajāja ilgas pēc viņa salas. Kāds žurnālists citēja viņa teikto: „Man tagad pieder 800 mārciņu, taču es vairs nekad nebūšu tik laimīgs kā toreiz, kad man nebija ne plika graša.”■

Pēc ārzemju materiāliem



NOZARES SVARĪGĀKĀS IZSTĀDES UN KONFERENCES 2015. GADĀ

PASĀKUMS	DATUMS	ORGANIZATORS	PIEZĪMES
TransBaltica 2015 Rīga, Latvija www.rmsforum.lv	4.-5. jūnijs	RMS-Forum LTBA	Ikgadējā konference
China – Eurasia Expo 2015 Urumči, Ķīna http://en.caeexpo.org	septembris		Iespējama augsta līmeņa amatpersonu un uzņēmumu vizīte
Transit – Kazakhstan 2015 Almata, Kazahstāna www.transkazakhstan.kz	16.-18. septembris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA „Transporta Nedēļa”	Latvijas stends izstādē
Transports un Loģistika 2015 Minska, Baltkrievija www.tc.by	6.-8. oktobris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA “Tranzīta Biznesa Informācija”	Latvijas stends izstādē
CILF 2015 Šeņžena, Ķīna www.scmfair.com	14.-16. oktobris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA „Transporta Nedēļa”	
TransUzbekistan 2015 Taškenta, Uzbekistāna www.ite-uzbekistan.uz/	11.-13. novembris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA „Transporta Nedēļa”	Latvijas stends izstādē
Logitrans 2015 Stambula, Turcija www.logitrans.com.tr	18. -20. novembris	Izstādes ekskluzīvais pārstāvis Latvijā SIA “Tranzīta Biznesa Informācija”	
Krievijas Transporta nedēļa	decembris		

SEAWORK. Southampton (United Kingdom), Port of Southampton, 16.06.-18.06.2015. International Commercial Marine Exhibition & Conference. For 3 days, Seawork encourages the industry to meet, greet, compare, contrast & make purchasing decisions. The conference is a leading forum reflecting the range of commercial marine activities.

TRANSNAV. Gdynia (Poland), Gdynia Maritime University, 17.06.-19.06.2015. International Navigational Conference on Maritime Navigation and Safety of Sea Transportation.

BALTEXPO. Gdansk (Poland), Hala Oliwia, 01.09.-03.09.2015. International Shipbuilding and Shipping Exhibition.

NEVA. St. Petersburg (Russia), Lenexpo Fairgrounds, 22.09.-25.09.2015. International Shipbuilding, Shipping, Ports and Offshore Energy Exhibition.



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

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

BĪSTAMO KRAVU UN BERAMKRAVU INSPEKCIJA

Tāl. 67062142, fakss 67860083

E-pasts: kdd@lja.lv

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



@LVJurasAd