



JŪRNIĒKS

NR. 2 (99) 2017



Lēto karogu triumfs turpinās: pasaules jūrniecība nesteidz mainīt esošo kārtību



Latvijas Jūras administrācijas Kuģu
reģistra vadītājs Raimonds Vingris:
“Interese par Latvijas kuģu
reģistru ir liela, tomēr mums
vissvarīgākā ir kvalitāte,
tāpēc neregistrējam kuģus, kas
vecāki par 23 gadiem.”



Atjaunotajiem Latvijas Jūras spēkiem 25

**EMSA pozitīvi novērtē Jūrnieku reģistra un Latvijas
Jūras akadēmijas atbilstību Eiropas Parlamenta un
Padomes direktīvas prasībām**

Nerimst diskusijas par Eiropas jūrniecības stratēģiju



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tālr. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tālr. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tālr. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tālr. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tālr. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv

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



@LVJurasAd

Saturs

NOTIKUMI LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Latvijas Jūras spēkiem – 25
- 3 Veiksmīgs Eiropas Jūras drošības aģentūras audits Latvijā
- 4 Latvija joprojām vienā no pirmajām vietām jūrnieku skaita ziņā
Malta konference izvirza prioritātes
Popularizē Latvijas tranzīta koridoru Irānā
- 6 LSEZ 20 gadu jubileju atzīmē ar biznesa konferenci “20+...”
- 7 Eiropas kuģniecības nedēļā diskutē par jūrniecības nozares stratēģiju Eiropā
Noslēdz līgumu drošības palielināšanai
- 8 IMO ziņas
- 9 Kapteiņu princips – būt aktīviem nevis vārdos, bet darbos
- 10 Par Latvijas jūrniecības sabiedrības uzdevumiem domājot
- 13 Noslēgušās konkursa “Enkurs 2017” atlases kārtas
- 14 “Enkura” stipendiāti otrajā semestrī
- 15 LJK audzēkņi atgriezušies no prakses Maltā

NUMURA TĒMA – KUĢA KAROGA VALSTIS

- 16 Izdevīgie karogi. Kam izdevīgi?
- 19 Latvijas karogs pasaules jūrās
- 20 Latvijas Kuģu reģistru raksturo kvalitāte
- 21 Vācijas karogs cenšas turēties pretī lēto karogu spiedienam
- 22 Libērijas karogs nostiprina pozīcijas
- 23 Grieķija brīdina Eiropas Savienību
- 24 Panamas karoga uzvaras gājiens
- 26 Kvazimodo vaibsti starptautiskās kuģošanas politiskajā vaigā

JŪRĀ UN KRĀSTĀ

- 28 Ekonomiskais spiediens ir realitāte jūrā
- 30 Izdevumu optimizācija ir reāla pasaules tendence
- 32 Reālā situācija neļauj atslābināties
- 33 Kuģa nolaupīšana Somālijas krastos
- 34 Ārvalstu kuģi pārkāpj sankcijas
- 36 Jūrniecības ziņas
- 38 25 gadi ar Latvijas Jūras spēkiem

OSTAS

- 40 Pasaules ostu ziņas
- 41 Hidrogrāfi atklāj sezonu, pārmērot ostu dziļumus
Statistika
- 42 Rīgas brīvdostas ziņas
- 44 Ventpils brīvdostas ziņas
- 45 Liepājas SEZ ziņas

BRĪVBRĪDIS

- 46 “Melnais dimants” Brauna fotogrāfijās
Bibliokuģim “Krišjānis Valdemārs” gada jubileja
- 47 Obas grīvlīča izpēti ekspedīcijai – 140

Kad patriotisms nav tikai tukša skaņa

Jūrnieku devīze ir „Mūs vieno Latvijas svētais vārds!”. Šī devīze zelta burtiem ieausta Latvijas Jūras spēku karogā, un to, ka Latvijas vārds ir svēts, mūsu kara jūrnieki apliecina un pierāda ik dienu, ik stundu, ik minūti, sargājot mūsu jūras robežu, Baltijas jūrā meklējot un iznīcinot sprādzienbīstamus priekšmetus vai glābjot nelaimē nonākušus cilvēkus. Paši kara jūrnieki to neuzskata par varonību vai ko īpašu, jo tas ir viņu pienākums, tas ir viņu dotais solījums Latvijai.

1991. gada 4. septembrī, kad Gaidim Andrejam Zeibotam vajadzēja ierasties pie Ministru prezidenta Ivara Godmaņa, lai pieņemtu jauno izaicinājumu – veidot Latvijas Jūras spēkus, teletaips sitis ziņu, ka Krievija atzinusi Latvijas neatkarību. Tikai septiņus mēnešus vēlāk – 1992. gada 11. aprīlī – uz pirmā atjaunotās flotes kuģa “Sams” tika pacelts karogs, un šis datums tad arī tiek uzskatīts par Latvijas Jūras spēku atjaunošanas dienu. Šogad atjaunotajiem Jūras spēkiem ar lepmumu atzīmējam 25. gadadienu.

Bijušais Jūras spēku komandieris viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots atceras: “Bija vējaina diena, stipri lija. Izjūtas bija dīvainas, jo tas bija ievērojams pārdzīvojums. Tikai pāris mēnešu laikā no Zivju inspekcijas pārņemtos trīs kuģus izdevās pielāgot Jūras spēku vajadzībām un apmācīt apkalpes, lai varētu pacelt karogu. Bija gandarījums un lepnums.

Lepnums bija arī tad, kad 1992. gada jūnijā notika Latvijas Jūras spēku vizīte Zviedrijā. Kuģa komandai, četrpadsmit cilvēkiem, bija uzšūtas formas. Ejām pa ielu, mums jautā: no kādas valsts jūs esat? No Latvijas, ar lepmumu atbildam. Bet kādas valsts forma tā ir? Latvijas Jūras spēku forma! Mums Jūras spēkos bija uzstādījums – nekādi dzelži nav svarīgāki par cilvēkiem. Dzelžus mēs dabūsim, ja vajadzēs, bet mums ir jābūt izglītotiem virsniekiem. Vispirms ir izglītība!”

Tas, ka Latvijai būs savi Jūras spēki, bija pašsaprotami, jo, pateicoties savas jūras robežas garumam, Latvija ir bijusi un būs jūras lielvalsts. Jūra – lūk, mūsu lielākā bagātība! Bet bagātība ir pienācīgi jāsargā.

Viceadmirālim Gaidim Andrejam Zeibotam, protams, ir taisnība: visa pamatā ir cilvēks – principiāls, patriotisks, labi izglītots. Cilvēks, uz kuru var paļauties. Atjaunotās Latvijas neatkarības nu jau divdesmit sešos gados vislielāko patriotisma devu un drošības sajūtu esmu piedzīvojusi tajās reizēs, kad nācies būt Jūras spēku flotiles štābā vai Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienestā. Esot pie kara jūrniekiem, mana pārliecība ir nešaubīga – viņi Latvijas, tāpat ikviena no mums labā darīs visu, lai mēs būtu drošībā. Tās ir bijušas reizes, kas manī nostiprinājušas pārliecību, ka patriotisms nav tikai tukša skaņa.

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



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

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

Redaktore: Anita Freiberga, tālr. 29229063.

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

Ilustrācijām izmantoti Sarmas Kočānes, Anitas Freibergas, Jāņa Škapara, Normunda Smaļinska, Latvijas JA Jūrnieku reģistra, Liepājas Jūrniecības koledžas, Rīgas brīvdostas, Ventpils brīvdostas, LSEZ, IMO, “Reuters”, navaltoday.com, NATO, EU NAVFOR, Ainažu Jūrskolas muzeja, Andra Skrabsja personīgā arhīva foto un ārzemju preses foto materiāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne. Informāciju žurnālam apkopja un sagatavoja Anita Freiberga, informācijai izmantoti ES, EP, EK, IMO, ITF, LETA, SM, RBP, VBP, LSEZ, IMO un ICS, kā arī ārzemju preses materiāli.

Latvijas Jūras spēkiem – 25

Latvijas Jūras spēki sāka veidoties pēc valsts neatkarības atjaunošanas 1992. gadā, un pirmā svi-nīgā karaļa pacelšana uz karakuģa "Sams" notika pirms 25 gadiem 11. aprīlī, kas arī tiek uzskatīts par atjaunotās Latvijas Jūras spēku dzimšanas die-nu. Tolaik Jūras spēkiem bija trīs kuģi, kas veica jūras robežu kontroli, ta-gad bruņojumā ir 18 kuģi, kas sargā Latvijas kras-tus, jūrā meklē un iznīcina sprādzienbīstamus priekš-metus, veic cilvēku meklē-šanas un glābšanas darbus jūrā un piedalās ekoloģis-kajā uzraudzībā.

Par godu 25. gadadienai 11. aprīlī Rīgas jūras līcī notika kuģu parāde, ko pieņēma aizsardzības ministrs Raimonds Bergmanis un kurā piedalījās Nacionālo bruņoto spēku



komandieris ģenerālmajors Leonīds Kalniņš, Jūras spēku flotiles ko-mandieris flotiles admirālis Ingus Vizulis un viesi. Turpinot tradīciju, aizsardzības ministrs Jūras spēku karaļa kārtā iedzina sudraba karo-ga naglu.

Par godu jubilejai 12. aprīlī Rīgas Doma baznīcā notika ekumēnis-kais dievkalpojums, ziedu nolikšana

i UZZIŅAI

Kuģu parādē piedalījās Jūras spēku flo-tiles štāba un apgādes kuģis "Virsaitis", mīnu kuģi "Imanta", "Tālvāldis", "Rūsīšs", patruļkuģi "Cēsis", "Viesīte", "Jelgava" un "Rēzekne", krasta apsardzes kuģi "Astra" un "Gaisma", kā arī Baltijas valstu jūras eskadras ("Baltron") sastāvā ietilpstošais Jūras spēku flotiles apgādes kuģis "Va-ronis" un Lietuvas Jūras spēku mīnu ku-ģis "Kuršis".

pie Brīvības pieminekļa un atceres pasākums Rīgas Meža kapos par godu Latvijas kara flotes koman-dierim admirālim Teodoram Spā-dem un Jūras spēku flotiles koman-dierim jūras kapteinim Ilmāram Lešinskim.

Par godu Brīvības cīņu norises vie-tām Latvijas vēsturiskajos reģionos vārdi doti Rīgas kuģu būvētavā ta-pušajiem Latvijas Jūras spēku flotiles "Skrunda" klases patruļkuģiem "Skrunda", "Cēsis", "Viesīte", "Jel-gava" un "Rēzekne". Svētku ietva-ros šajās pilsētās skatāma ceļojošā izstāde "Jūras spēkiem – 25".



Veiksmīgs Eiropas Jūras drošības aģentūras audits Latvijā

No šā gada 27. februāra līdz 3. martam Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA) Eiropas Komisijas uzdevumā veica Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas auditu, lai novērtētu tās atbilstību Eiropas Parlamenta un Eiropas Padomes direktīvas 2008/106/EK (2008. gada 19. novembris) un tās grozījumu prasībām. Ar šo direktīvu Eiropas Savienības dalībvalstīs tiek ieviesti starptautiskie standarti jūrnieku sagatavošanā un sertificēšanā, kā to nosaka STCW konvencija. Latvijā par šiem jautājumiem atbild Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs.

Audits notika divos posmos, pirmajā tika auditēts Jūrnieku reģistrs, otrajā Latvijas Jūras akadēmija. Jūrnieku reģistra audita gaitā tika sīki izvērtēta Latvijas likumdošana un Jūrnieku reģistra darba procesi, kas saistīti ar jūrniecības izglītības iestāžu un mācību centru uzraudzību, jūrnieku ārstu atzīšanu un jūrnieku profesionālās kompetences novērtēšanu un sertificēšanu. Savukārt Jūras akadēmijas audita ietvaros tika izvērtēta tās kvalitātes vadības sistēma, jūrnieku profesionālās sagatavošanas programmu saturs un īstenošana, kā arī akadēmiskais personāls un mācību līdzekļi – laboratoriju un darbnīcu aprīkojums, trenāžieri u.c. Īpaša uzmanība tika pievērsta mācību kursu programmu īstenošanai kuģošanas drošības jomā. Atzinīgi tika novērtēta vadības un nodaļu pārstāvju iesaistība un aktīvā iesaistīšanās audita norisē. Tomēr audits arī izgaismoja dažas jomas, kurās būtu nepieciešami uzlabojumi, proti, ir jāturpina darbs pie akadēmijas tehniskā nodrošinājuma uzlabošanas un papildināšanas. Tāpat ir jādomā par augstas jūrniecības profesionālās kvalifikācijas mācībspēku iesaisti pasniedzēju darbā.

Audits norisēja visnotaļ veiksmīgi. Nobeigumā EMSA eksperti izteica atzinību par Latvijas paveikto direktīvas un STCW konvencijas standartu ieviešanā un uzteica Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas augstos standartus. Atzinīgi tika novērtēta Jūrnieku reģistra iekšējā kvalitātes vadības sistēma, kas



skaidri un precīzi nosaka darba procesus un uzdevumu veikšanas kārtību. Eksperti uzteica jūrniecības izglītības un mācību programmu uzraudzību, kas ir vispusīga un efektīva. Papildus tika atzīmēts arī sistēmas motivējošais raksturs, proti, studentiem un apmācāmajiem, kuri sekmīgi nokārto jūrniecības izglītības programmu noslēguma pārbaudījumus, tiek dota iespēja saņemt profesionālo kompetenci

apliecinošu dokumentu (kompetences sertifikātu vai prasmju sertifikātu) bez papildus pārbaudījumu kārtošanas Jūrnieku reģistrā. Pozitīvu novērtējumu saņēma jūrnieku sertificēšanas sistēma, kas nodrošina augstu profesionālo standartu uzturēšanu.

Visbeidzot īpaši tika izcelta Jūrnieku reģistra profesionālā kompetence, darba organizācija un darbinieku attieksme, kas ir viens no priekšnosacījumiem kvalitatīvai un veiksmīgai darbībai jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas jomā.

EMSA ir EK aģentūra, kuras birojs atrodas Portugāles galvaspilsētā Lisabonā. Tās pamatuzdevums ir reizi piecos gados klātienē pārbaudīt, kā ES normatīvie akti, kas saistīti ar kuģošanas drošību, tostarp jūrnieku profesionālo sagatavošanu

▶▶▶ 3. lpp.

un sertificēšanu, tiek ieviesta ES dalībvalstīs, un ziņot EK par pārbaudes rezultātiem. Balstoties uz pārbaudes rezultātiem, EK pieņem lēmumu par attiecīgās dalībvalsts atbilstību ES jūrniecības normatīvo aktu prasībām. Pozitīvs EK lēmums ir priekšnosacījums tam, lai mūsu jūrnieku izglītība un profesionālā kompetence tiktu atzīta ne tikai ES, bet arī starptautiski.

Jau iepriekš tika ziņots, ka, balstoties uz neatkarīgas novērtēšanas rezultātiem, Starptautiskā Jūrniecības organizācija 2015. gadā jau trešo reizi ir atzinusi Latvijas jūrnieku profesionālās sagatavošanas un sertificēšanas sistēmas pilnu atbilstību STCW konvencijas prasībām, tādējādi atkārtoti apstiprinot Latvijas piederību to valstu



EMSA audits Latvijas Jūras akadēmijā.

saimei, kuru jūrnieku izglītība un profesionālā kompetence pilnā mērā atbilst starptautiskajiem standartiem jeb STCW baltajam sarakstam un dod Latvijas jūrniekiem

neierobežotas iespējas piedalīties starptautiskajā darba tirgū – strādāt lielākajās pasaules kuģniecības kompānijās un uz jebkura karoga kuģiem. ■

Latvija joprojām vienā no pirmajām vietām jūrnieku skaita ziņā

Saskaņā ar Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra datiem mūsu valstī reģistrēti 12 724 aktīvie jūrnieki, kas ir apmēram 1,3% no ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaita.

Kaut gan pēdējo gadu laikā aktīvo jūrnieku skaits Latvijā ir nedaudz sarucis (2016. gadā – 12 738, 2015. gadā – 12 909, 2014. gadā – 13 015), Latvija joprojām ir pirmajā vietā Eiropas Savienībā, rēķinot jūrnieku skaitu pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu. Savukārt pēc kopējā jūrnieku skaita valstī Latvija ieņem 5. vietu ES, mūs apsteidz Grieķija, Polija, Itālija un Horvātija.

Lietuvā ir ap 5000 aktīvo jūrnieku, Igaunijā – nepilni 9000.

11 674 jeb vairāk nekā 90% Latvijas jūrnieku strādā tirdzniecības flotē, pārējie zvejas flotē un uz iekšējo ūdeņu kuģiem.

Ap 60% no tirdzniecības flotes jūrniekiem strādā uz tankkuģiem.

Tirdzniecības flotē strādājošo Latvijas jūrnieku vidējais vecums ir 42,9 gadi, zvejas flotē strādājošo – 48,8 gadi, bet uz iekšējo ūdeņu kuģiem strādājošo – 56 gadi. ■

Maltas konference izvirza prioritātes

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Dins Merirands 28. martā Maltā piedalījās augsta līmeņa konferencē par ceļu satiksmes drošību un jūras transportu, kas tika rīkota Maltas prezidentūras ES Padomē ietvaros.

Konferencē pieņēma Valletas deklarāciju par ceļu satiksmes drošību un Valletas deklarāciju par ES jūras transporta politiku līdz 2020. gadam.

Sarunās īpaši tika akcentēti kuģošanas nozares centieni pildīt starptautiskās prasības par siltumnīcefekta gāzu emisiju ierobežošanu.



Tikpat svarīgs bija jautājums par Eiropas jūras transporta telpu bez šķēršļiem, par administratīvā sloga samazināšanu kuģošanas nozares dalībniekiem, kā arī diskusijas par konkurētspēju un ilgtspējīgu jūras transportu. ■

Popularizē Latvijas tranzīta koridoru Irānā

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš kopā ar VAS "Latvijas dzelzceļš" (LDz) prezidentu Edvīnu Bērziņu un "LDZ Loģistika" valdes priekšsēdētāju Verneru Lūsi 3. aprīlī devās darba vizītē uz Irānu, lai rastu jaunus sadarbības partnerus kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu. Viena no Satiksmes ministrijas galvenajām prioritātēm ir jaunu tirgu un jaunu kravu segmentu, īpaši konteinerpārvadājumu

piesaiste Latvijas tranzīta koridoram, tāpēc notiek aktīvs darbs, lai skaitā pie jauna maršruta izveides no Irānas un Indijas.

Vizītes laikā valsts sekretāram bija tikšanās ar Irānas ceļu un pilsētvides attīstības ministra vietnieku, Irānas Dzelzceļa prezidentu, Irānas ārlietu ministru, kā arī notika sarunas Irānas Naftas ministrijā un Irānas Nacionālajā naftas kompānijā. ■



Ātrumpārkāpēji apdraud kuģošanas drošību Daugavā

12. aprīlī kā katru gadu pirms sezonas sākuma Latvijas Jūras administrācijā uz tikšanos bija aicināti pa Daugavu un pilsētas kanālu kursējošo pasažieru kuģīšu īpašnieki.

Sanāksmē piedalījās arī pārstāvji no Rīgas domes, Pašvaldības policijas un Krasta apsardzes dienesta.

Tikšanās gaitā kuģu īpašnieki vairākkārt aktualizēja jautājumu par to, ka, lai gan Daugavā kuģu ceļā ir izvietotas ātruma ierobežojuma zīmes, pārgalvīgi kuteru un motorlaivu vadītāji tās neievēro, un ātrumpārkāpēju saceltie viļņi nopietni apdraud kuģošanas drošību – pietauvotie pasažieru kuģi tiek dauzīti pret piestātņiem, bet braucošajiem kuģiem jācenšas izvairīties no viļņiem. Sarunas laikā noskaidrojās, ka Pašvaldības policijai nav aprīkojuma, kas ļautu noteikt peldlīdzekļa braukšanas ātrumu, savukārt Rīgas brīvostas institūcijas, pēc kuģu īpašnieku teiktā, uz sūdzībām par šādiem pārkāpumiem nereaģē. JA Kuģošanas drošības departamenta direktors Raitis Mūrnieks solīja sazināties ar ostas

kapteiņdienesta un Ostas policijas pārstāvjiem, lai noskaidrotu, kā normalizēt situāciju.

Rīgas domes pārstāvis norādīja, ka šogad atšķirībā no iepriekšējiem gadiem jau laikus organizēta piestātņu nomas izsole. Interese gan esot tikai par piestātnēm, kas atrodas pilsētas centra pusē abpus Akmens tiltam un starp Akmens un Vanšu tiltu, turpretī uz piestātnēm pie Spīķeru promenādes, Zaķusalā un Pārdaugavas pusē pretendentu neesot. Kuģu īpašnieki tika aicināti nepieļaut kuģu tauvošanu pie krasta nostiprinājumu margām, kā arī atkritumu izgāšanu piestātnēs.

JA speciālisti atgādināja par nepieciešamo drošības aprīkojumu. Uz kuģiem jābūt mūsdienu prasībām atbilstošām glābšanas vestēm, taču uz vairākiem kuģiem vēl saglabājušās novecojušās glābšanas jostas, ar kurām daudzi pasažieri pat

nemāk apieties. Nepieciešamas arī atbilstošas bērnu vestes, nevis tikai izmēra ziņā mazākas pieaugušo vestes. Savukārt glābšanas ploskiem jābūt sertificētiem.

Tāpat tika atgādināts, ka uz visiem kuģiem jābūt radiostacijām, kas aprīkotas ar DSC (ciparu selektīvā izsaukuma) pogu, ideālā gadījumā – arī ar GPS sistēmu. Katrai radiostacijai nepieciešams Elektronisko sakaru direkcijā piešķirts individuāls numurs. Bet, pats galvenais, kuģa apkalpei jāprot ar radiostaciju apieties!

JA Kuģošanas drošības inspekcijas vadītājs Artūrs Ošs uzsvēra, ka visām kuģu apkalpēm jāzina, kā rīkoties ārkārtas situācijās, sākot ar iespējamu teroristu uzbrukumu un beidzot ar draudiem, ko var radīt alkohola vai narkotiku reibumā esoši pasažieri. ■

LSEZ 20 gadu jubileju atzīmē ar biznesa konferenci “20+...”

Atzīmējot Liepājas speciālās ekonomiskās zonas 20 gadu jubileju, LSEZ pārvalde rīkoja biznesa konferenci “20+...”.

LSEZ pārvaldnieks Jānis Lapiņš: “Visus šos divdesmit gadus, kopš Liepājas speciālās ekonomiskās zonas dibināšanas, esam strādājuši un tā arī domājam turpināt strādāt. Uzstādījums bija pilnīgi pareizs. Mēs esam tāds padomdevējs vai atbalsta punkts uzņēmējiem, kur saņemt visu nepieciešamo informāciju, lai to jau veiksmīgi tālāk iekļautu savā uzņēmējdarbībā.”

UZZIŅAI

No 1997. līdz 2016. gadam LSEZ kapitālsabiedrības modernās tehnoloģijās un būvniecībā ieguldījušas aptuveni 260 miljonus eiro, attīstot metālapstrādes, kokapstrādes, tekstilrūpniecības un citas nozares, palielinot ostas pakalpojumu kapacitāti un efektivitāti. 2016. gadā LSEZ kapitālsabiedrības nodarbināja vairāk nekā 2050 cilvēku, kuri saņem konkurētspējīgu atalgojumu, kas ir augstāks nekā vidēji valstī un Liepājā. LSEZ kapitālsabiedrības statusā darbojas 41 uzņēmums.

Liepājas domes un LSEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks uzsver, ka, domājot par pilsētas ilgtermiņa attīstību, jāapzinās, ka pasaule mainās tik strauji kā gadalaiki. “20 gadu ir pietiekami ilgs laika posms, kurā pasaule un Liepāja piedzīvojuši pārmaiņas. Līdz ar Latvijas pievienošanos ES un Pasaules Tirdzniecības organizācijai Liepāja ir zaudējusi uzņēmumus, kas turpināja strādāt ar vecām tehnoloģijām un nespēja pielāgoties tirgus apstākļiem, toties ir izveidojušies jauni uzņēmumi ar modernām tehnoloģijām, modernu domāšanu un modernu filozofiju. Tagad viens posms ir noslēdzies, un mums kopīgi jādomā par to, kādai būt speciālajai ekonomiskajai zonai nākamajos 20 gados,



lai tā ietu līdzī laimēta prasībām, būtu vēl efektīvāks instruments uzņēmēju atbalstam un dotu to labumu un pienesumu Liepājai, ko liepājnieki no tās sagaida. Ceru, ka konference “20+” mums dos atbildes arī uz šiem jautājumiem.”

Ideja par Liepājas speciālās ekonomiskās zonas izveidi pieder uzņēmējam Tālvāldim Vēsmeiņam, kurš pagājušā gadsimta 90. gadu vidū pētīja citu valstu pieredzi, kā panākt straujāku uzņēmējdarbības attīstību: “Tolaik Liepāja bija dziļā ekonomiskā depresijā. Mums

bija jāpierāda, ka ekonomiskā zona ir dzīvotspējīga un ka tā faktiski ir vienīgā iespēja, lai attīstītu ostu, infrastruktūru un ražošanu. Ar ostu, transportu vien nebija iespējams radīt jaunas darbavietas, tas bija panākams ar ražošanu, tādēļ arī speciālajā ekonomiskajā zonā iekļāvām gan ostu, gan industriālās teritorijas. No sākuma domāja, ka valstij būs mazāki nodokļu ieņēmumi, bet, veicot analīzi, pēc diviem gadiem kļuva skaidrs, ka ieguvums ir lielāks, stimulējot atvieglojumus uzņēmējiem. Ja nebūtu ekonomiskās zonas likuma, Liepāja joprojām būtu dziļā, dziļā bedrē, bet tagad no tās bedres ir izkārpījusies laukā.”

AS “UPB” padomes priekšsēdētājs Uldis Pīlēns tolaik, pirms divdesmit gadiem, bija LSEZ likuma un normatīvās bāzes izstrādātājs un arī pirmais LSEZ valdes priekšsēdētājs. Uldis Pīlēns atzīst: “Tas patiešām ir svarīgs instruments Liepājai, kura citādi bez ārējās pieejamības resursiem tolaik netika uz priekšu. Bija svarīgi aktivizēt Liepājas speciālās ekonomiskās zonas likumu, dodot iespēju jauniem, aktīviem ārzemju investoriem izcelt pilsētu no bedres. Mums vajadzēja aizejošo rūpniecisko vidi papildināt ar jauniem, mūsdienīgiem rūpnieciskiem investoriem, galvenokārt rietumu. Tas bija īstais laiks, kad sakrita vajadzība pēc jauniem politiskiem un saimnieciskiem instrumentiem un gatavība nākt un riskēt. Tas bija romantisks laiks. Šis savlaicīgi izveidotais instruments faktiski ir nodrošinājis jaunu, augstāka līmeņa darbavietu veidošanos un ir noņēmis visus tos riskus, ko mēs novērtējam tikai tagad, kad “Liepājas metalurģis” pārtraucis darbību.”

Eiropas kuģniecības nedēļā diskutē par jūrniecības nozares stratēģiju Eiropā

Eiropas kuģniecības nedēļā (European Shipping Week, ESW), kas Briselē norisinājās no 27. februāra līdz 3. martam, apsprieda vairākus problēmu jautājumus, tai skaitā par globālajām tendencēm pasaules kuģošanas nozarē, par jūrnieka profesijas prestižu un popularizēšanu, arī par regulējošo dokumentu prasību ieviešanu, bet centrālais tomēr bija jautājums par jaunas Eiropas jūrniecības stratēģijas izstrādi.



Apzinoties jaunas Eiropas jūrniecības stratēģijas nepieciešamību, Eiropas kuģniecības nedēļu atbalstīja Eiropas Padome, Eiropas Parlaments un Eiropas Komisija, un tās pasākumi tika ļoti nopietni sagatavoti.



Martins Šulcs.

EP prezidents Martins Šulcs: “Ļoti pozitīvi vērtējams fakts, ka notiek diskusija starp politikas veidotājiem Eiropā un kuģošanas industrijas pārstāvjiem par Eiropas jūrniecības politiku nākotnē. Nav noslēpums, ka transporta nozare ir ES ekonomikas dzinēj spēks un Eiropa ir līdere pasaules transporta pakalpojumu jomā. EP uzskata, ka Eiropas transporta telpa ir attiecināma arī uz jūras transportu, tāpēc loģiski būtu šo telpu veidot bez šķēršļiem, ar tā dēvētajām “Blue Belt”, kas ievērojami atvieglotu formalitātes kuģiem, kuri kursē starp ES ostām.”

Eiropas kuģniecības nedēļa notika Maltas ES prezidentūras laikā,

un šī valsts par vienu no savām prioritātēm ir izvirzījusi jūrniecības stratēģijas jautājumu saistībā ar migrāciju Vidusjūras reģionā. ESW atklāšanā klātesošos uzrunāja Maltas transporta ministrs Džo Mizi: “Malta ar lielu atbildību piedalās ESW darbā, jo uzskata, ka jūrniecības politikas jautājumi šobrīd Eiropā ir tik nozīmīgi kā nekad agrāk. Ir nepieciešami izvērtēti priekšlikumi jūrniecības politikas virzīšanai Eiropā, kas ļautu loģiski risināt dažādas šīs nozares problēmas. Tikai sarunās starp ES institūcijām, IMO, jūrniecības nozares pārstāvjiem un sabiedriskajām organizācijām var veidoties un attīstīties ilgtspējīga jūrniecības politika.”

Eiropas Kuģu īpašnieku asociācijas (ECSA) prezidents Patriks Verhoevens: “Ir pienācis izšķirošais brīdis jaunas ES jūrniecības stratēģijas pieņemšanai, kas var pozitīvi ietekmēt ES jūrniecības nozares nākotni, un šī ir lieliska iespēja apspriest nozarei svarīgus jautājumus ar Eiropas augsta līmeņa likumdevējiem.”

Par svarīgiem un neatliekamajiem jautājumiem diskutēja jūrniecības nozares speciālisti, kuri pārstāvēja EMSA, Eiropas Kruīza līniju, Eiropas Kuģu brokeru, Eiropas Loču, Eiropas Transporta darbinieku un daudzas citas nozares asociācijas. Viena no ESW atziņām ir, ka digitalizācija un modernizācija ir obligāti priekšnosacījumi, bez kuriem kuģošanas nozares ilgtspējīga attīstība nav iespējama.■

Noslēdz līgumu drošības palielināšanai

Eiropas Robežu un krasta apsardzes aģentūra (FRONTEX), Eiropas Zivsaimniecības kontroles aģentūra (EFCA) un Eiropas Jūras drošības aģentūra (EMSA), lai nostiprinātu savas krasta apsardzes funkcijas, ir parakstījušas trīspusēju sadarbības līgumu, kas nosaka sinerģiju ES dalībvalstu starpā. Noslēgtais līgums palīdzēs efektīvāk sadarboties vairāk nekā 300 civilajām un militārajām organizācijām un produktīvāk risināt drošības jautājumus.



Līguma parakstīšanas ceremonijā FRONTEX oficiālajā mītnē Varšavā piedalījās FRONTEX izpilddirektors Fabrice Leggeri, EMSA izpilddirektors Markku Mylly un EFCA izpilddirektors Pascal Savouret.

Visas trīs organizācijas pilda krasta apsardzes, kuģošanas drošības, aizsardzības, meklēšanas un glābšanas, zvejniecības kontroles, robežapsardzes, muitas kontroles, vides aizsardzības un tiesību aizsardzības funkcijas un turpinās sadarbīties robežu uzraudzībā, kuģu aizturēšanā gadījumos, kad rodas aizdomas par kuģu iesaistīšanos noziedzīgās darbībās, pārrobežu noziedzības apkarošanā, kā arī sniegs atbalstu meklēšanas un glābšanas darbos jūrā un cīnīsies ar nelegālo zveju.

Kopīgais paziņojums vēsta, ka FRONTEX, EMSA un EMSA sadarbosies, lai iegūtu iespējami plašu un vispusīgu informāciju, spētu nodrošināt arvien efektīvāku uzraudzību, analizētu esošās problēmas un paredzētu iespējamus riskus jūrniecībā.

“Jau tagad, pateicoties mūsu sadarbībai, ir izdevies apkarot daudzas nelegālas darbības, piemēram, ieroču un narkotiku kontrabandu, esam arī spējuši glābt dzīvību migrantiem, palīdzot atrast likteņa varā pamestās nelegālo iecelotāju laivas jūrā,” sacīja Fabrice Leggeri.■

Pēc tankkuģa nolaupīšanas IMO ģenerālsēkretārs aicina visus būt modriem

Pēc tankkuģa "Aris 13" nolaupīšanas pie Somālijas krastiem IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims ir mudinājis kuģniecības nozari īstenot labāko pārvaldības praksi un ievērot IMO vadlīnijas, lai novērstu iespējamus pirātu uzbrukumus.



"Lai gan pirātu uzbrukumi pie Somālijas krastiem kopš 2012. gada ir ievērojami samazinājušies, realitāte ir tāda, ka pirātisms šeit joprojām nav izskausts un pirātismu veicinošie faktori arī nav mainījušies, tāpēc kuģošanas kompānijām jāturpina īstenot aizsardzības pasākumus pret iespējamajiem pirātu uzbrukumiem Adenas līcī un Indijas okeāna rietumu daļā," uzsvēra Lims.

Kuģiem, kas tranzītā šķērso augsta riska zonas, ieteicams ievērot IMO norādījumus, proti, tiem jāreģistrējas Jūras drošības centrā – Āfrikas rags (MSCHOA), par savu maršrutu jāziņo Lielbritānijas Jūras tirdzniecības operāciju birojam Dubajā (UKMT0), kas darbojas kā galvenais kontaktpunkts tirdzniecības kuģu saziņai ar militārajiem spēkiem reģionā, jāīsteno IMO vadlīnijas un vislabākā vadības prakse (BMP), kā arī jāizmanto starptautiski ieteiktie tranzīta koridori (IRTC).■

K. Lims viesojas Felikstovas ostā.



Pasaules jūrniecības dienas tēma 2017: "Savienot kuģus, ostas un cilvēkus"

IMO ģenerālsēkretārs Kitacki Lims, viesojoties Felikstovas konteineru ostā Apvienotajā Karalistē, paziņoja 2017. gada Pasaules jūrniecības dienas tēmu: "Savienot kuģus, ostas un cilvēkus" (*Connecting ships, ports and people*).

K. Lims: "Šogad mēs īpaši uzsvērsim to milzīgo nozīmi, kāda ir vienotībai

visās jūrniecības nozares jomās gan no politiskā, gan praktiskā viedokļa. Ieguvumi no brīvas un efektīvas preču plūsmas un tirdzniecības sniedzas tālāk par kuģiem un ostām. Kaut vai tas ieguldījums, ko kuģošanas un ostu bizness dod cilvēku nodarbinātības ziņā. Kuģus, ostas un cilvēkus vieno ļoti ciešas saites, un mūsu pienākums ir to novērtēt."■

IMO ir gatava nākotnes izaicinājumiem, īstenojot tālredzīgu stratēģiju

IMO ģenerālsēkretārs uzsvēra tos lielos izaicinājumus, kas drošības un vides aizsardzības jomā mēsti kuģošanas nozarei, jo pasaule tagad pieprasa drošus, ekoloģiski tīrus un efektīvus pakalpojumus.

K. Lims: "Būtiski kuģu tehnoloģiskie uzlabojumi un jūras negadījumu skaita samazināšanās, kā arī kuģu radītā piesārņojuma mazināšanās liecina, ka esam guvuši ievērojamus panākumus šajā jomā, tomēr mēs joprojām strādājam, lai pilnīgotu savu darbību, un IMO ir gatava nākotnes izaicinājumiem, īstenojot tālredzīgu stratēģiju. Pašlaik notiek IMO stratēģiskā satvara izstrāde 2018.–2023. gadam, lai iezīmētu svarīgākos organizācijas darbības virzienus. Mums svarīgi ir sabalansēt bažas par drošību un pasākumus drošības paaugstināšanai. Tieši tāpat ir jābūt skaidrībai

par kuģošanas nozares ietekmi uz vidi un izmaksām, kas nepieciešamas, lai negatīvo ietekmi uz vidi mazinātu. Tās ir savstarpēji saistītas lietas, un es ceru, ka nākotnes tehnoloģijas palīdzēs kuģošanas nozarei kļūt daudz efektīvākai, ka tā turpinās dot ieguldījumu globālajā ekonomikā un netiks nojaukts visai traukslains līdzsvars, kas tiek veidots starp biznesa interesēm un vides aizsardzības prasībām.

Vēl viens svarīgs stratēģiskais mērķis ir palīdzēt starptautiskajai kuģošanai efektīvāk strādāt no administratīvās pārvaldības viedokļa, samazinot ar kuģu darbību saistīto administratīvo slogu – dažādu dokumentu, sertifikātu un formalitāšu kārtotāšanu, ko nākotnē varētu veikt, izmantojot jaunāko tehnoloģiju iespējas."■

Kapteiņu princips – būt aktīviem nevis vārdos, bet darbos

2017. gada 24. martā Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas (LKKA) kapteiņi pulcējās uz savu gadskārtējo kopsapulci, lai pārrunātu aizvadītajā gadā paveikto, diskutētu par Latvijas jūrniecības nozarei svarīgiem jautājumiem un vienotos par turpmāk veicamo.

LKKA pavisam ir 174 biedri, no tiem 99 ir aktīvie jūrniece. Asociācijas biedru vidējais vecums ir 57,7 gadi, jaunākajam kapteinim ir 31, bet vecākajam vēl joprojām aktīvajam kapteinim – 84 gadi.

Kā atzina LKKA prezidents kapteinis Jāzeps Spridzāns, aizvadītajā gadā nav bijis ārkārtas notikumu, bet paši asociācijas biedri ir bijuši aktīvi un piedalījušies dažādos jūrniecības pasākumos, piemēram, visu paaudžu jūrniece satikšanās reizē Ainažos, Latvijas Jūrniecības savienības organizētajā Jūras svētku pasākumā Rīgā – braucienā ar kuģi "Vecrīga". LKKA ir finansiāli atbalstījusi rakstnieka Jāņa Lapsas grāmatas "Kapteiņu stāsti" izdošanu, kuras izdevējs ir J. Lapsas fonds. Nenoliedzami aktīva ir bijusi darbība starptautiskajās organizācijās IFSMA un CESMA, kuras konference 2017. gada maijā notiks Rīgā un kuras organizēšanu uzņēmusies Latvijas Kuģu kapteiņu asociācija ar Rīgas brīvostas atbalstu. Tāpat LKKA valdes locekļi tiekas ar Lietuvas un Igaunijas kuģu kapteiņu asociācijām, lai dalītos pieredzē un spriestu par aktuālajiem Baltijas, Eiropas un pasaules jūrniecības jautājumiem. Ar lielu atbildību LKKA kapteiņi piedalās jūrniece kompetences novērtēšanā Jūrniece reģistrā, kā arī uzņemas diplomdarbu vadīšanu LJA un piedalās eksāmenu komisiju darbā LJA, LJK un "Novikontas" Jūras koledžā.

J. Spridzāns: "Jūrniecības izglītības jautājumus visu aizvadīto gadu ir bijusi prioritāte ne jūrniece vien, jo Latvijas Jūras akadēmija un Liepājas Jūrniecības koledža piedzīvoja izglītības un zinātnes ministrijas spiedienu attiecībā uz šo mācību iestāžu pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei. Diemžēl ministrija



neizprot jūrniecības izglītības specifiku un to, ka jūrniecības izglītība ir pakļauta nevis vietējai mācību programmu akreditācijai, bet gan starptautisko konvenciju prasībām. Jūrniecības mācību iestādēm ir ne tikai jādod profesionālā izglītība, bet arī jāsagatavo jaunais speciālists jūras dzīvei, subordinācijas ievērošanai un disciplīnai, un tas nenozīmē tikai vienkārši iedot tehniskās zināšanas. Diemžēl par kritēriju Eiropas fondu naudas piešķiršanai IZM uzskata studentu skaitu attiecīgajā mācību iestādē, nevis patieso atdevi. Mūsu lielais pluss

ir tas, ka vairāk nekā deviņdesmit pieci procenti no jūrniecības mācību iestāžu beidzējiem strādā izvēlētajā specialitātē.

Latvijā ir trīspadsmit tūkstoši aktīvo jūrniece, desmit tūkstoši no tiem strādā uz pasaules tirdzniecības flotes kuģiem, un pēdējo piecu gadu laikā šis skaits nav samazinājies, kas, protams, iepriecina. Par labu jūrniece profesijas konkurētspējai runā arī tas, ka jaunos speciālistus negaida bezdarbs un atalgojums ir visai solīds. Salīdzinājumā ar vidējo atalgojumu valstī jūras virsnieki, kas atbilstoši jūrniecības likumdošanai strādā tikai pusi no gada, nopelna sešarpus reizes vairāk par vidējo algu Latvijā, ekspluatācijas līmeņa jūras speciālisti attiecīgi četras reizes, bet ierindas jūrniece nepilnas divas reizes vairāk.

Ar nožēlu jāatzīst, ka jūrniecības mācību iestādes no budžeta saņem ļoti mazu finansējumu, kas domāts tieši pašam mācību procesam. LJA tie ir 530 eiro uz vienu studentu gadā, LJK – 215 eiro. Bet Somijā, piemēram, finansējums ir 17 tūkstoši eiro uz vienu studentu gadā.

>>> 9. lpp.

Tāda ir realitāte. Tomēr, par spīti problēmām, mums jau šodien vieni kopā jādodā, ko darīt, lai saglabātu mūsu jūrniecības mācību iestāžu suverenitāti un tai pašā laikā ievērojami uzlabotu un saskaņotu mācību procesu tajās."

To, ka Latvijas jūrnieka prestižs pasaulē ir augsts un Latvijas jūrnieka vārdu pasaulē zina, apliecina Latvijas Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieka kapteiņa Pēterā Rabšas teiktais: "Man ir pieredze darbā uz gāzvedējiem, un tas ir ļoti specifisks un atbildīgs darbs, kas prasa perfektas zināšanas, un no Japānas līdz Amerikai visi zina, ka Latvijas jūrnieki ir labākie speciālisti un profesionāļi gāzvedēju jomā. Par to vislielākajā mērā jāpateicas mūsu kruinga kompānijām, kuras deviņdesmito gadu sākumā palīdzēja mūsu jūrniekiem ieiet starptautiskajā kuģošanas apritē, lai viņi sevi pieteiktu un parādītu darbā uz gāzvedējiem. Es zinu, ka Latvijas jūrnieka vārds ir pazīstams pasaulē."

☐ Kapteinis. Amats, pienākums vai tituls?

Žurnāls "Jūrnieks" aizsāk jaunu rubriku "Kapteinis. Amats, pienākums vai tituls?".

Šoreiz uz jautājumu, vai par kapteini piedzimst vai kļūst, atbild LKKA biedrs kapteinis Ainārs Austrums: "Es teikšu, ka drīzāk piedzimst par vadītāju. Ir cilvēki, kam ir spēja vadīt, un ir tādi, kam šādas spējas nav. Reizēm būtu labāk, ja tas, kurš kļuvis par kapteini, būtu palicis par ļoti labu kapteiņa vecāko palīgu, jo būtu kapteinim viņam pietrūkst spēju. Lai būtu kapteinis, ir jābūt iekšējam aicinājumam un pārliecībai, ka tu vari to darīt, jo viens ir vēlēties, bet pavisam kas cits ir varēt. Kapteiņa darbs nav tikai sēdēt ofisā un rakstīt e-pastus, tas ir ļoti daudzpusīgs, tas ir darbs ar cilvēkiem, kad jābūt gan psihologam, gan finansistam, gan jāsaprot, ko darīt ekstremālās situācijās, ja uz kuģa ir ugunsgrēks vai kādam kļuvis slikti. Kapteinim ir jābūt daudzpusīgam."■

Anita Freiberga

Par Latvijas jūrniecības

2017. gada 30. martā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja Kolonnu zālē notika Latvijas Jūrniecības savienības (LJS) gada kopsapulce, kurā no 90 biedriem piedalījās 47, kā arī satiksmes ministrs Uldis Augulis, SM Jūrlietu departamenta direktore Laima Rituma, Latvijas Jūras administrācija, Latvijas Kuģu kapteiņu asociācijas, Kruinga kompāniju asociācijas un Latvijas Tirdzniecības flotes jūrnieku arodbiedrības pārstāvji, Latvijas Jūras akadēmijas rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne, Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis un "Novikontas" Jūras koledžas direktors Dmitrijs Semjonovs. LJS kopsapulces galvenais temats bija Latvijas jūrniecības izglītība, kas vēl jo aktuālāks kļuvis pēc Izglītības un zinātnes ministrijas spiediena attiecībā uz Latvijas Jūras akadēmijas pievienošanu Rīgas Tehniskajai universitātei.



Jā valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš profesionāli un lietišķi vadīja LJS kopsapulci, kas atkārtoti par LJS valdes priekšsēdētāju ievēlēja Antonu Vjateru.

Kopsapulce par LJS valdes priekšsēdētāju atkārtoti ievēlēja Antonu Vjateru un septiņus valdes locekļus: Antonu Vjateru, Robertu Gailīti, Jāni Krastiņu, Lienīti Ragzi, Gunāru Trukšānu, Gunāru Šteinertu un Māri Kempī. Tika apstiprinātas izmaiņas LJS statūtos un LJS valdes reglaments.

Par ilggadēju profesionālo darbību un mūža ieguldījumu Latvijas jūrniecības attīstībā Satiksmes ministrijas Atzinības rakstu saņēma Gunārs Nartišs un Uldis Rudzītis.

LJS pateicības rakstus saņēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde, Ventspils un Rīgas brīvostas pārvaldes. "Pateicoties mūsu biedriem un sadarbības partneriem, kuri morāli un finansiāli atbalstījuši LJS, esam varējuši kopt un attīstīt jūrniecības tradīcijas," sacīja Antons Vjaters.

Uzrunājot kopsapulces dalībniekus, satiksmes ministrs Uldis Augulis uzsvēra, ka Latvija lepojas ar saviem jūras profesionāļiem, kuri strādā un nes Latvijas kā jūras

sabiedrības uzdevumiem domājot

valsts vārdu visā pasaulē. “Par kārtīgu jūras vilku nevar kļūt, tikai mācoties vai pārslimojot jūras slimību, par tādu kļūst, gadu gadiem krājot pieredzi, kāda nenoliedzami ir Jūrniecības savienības speciālistiem, kuri savu pieredzi tālāk nodod jauna jūrniekiem,” sacīja ministrs. “Esmu gandarīts arī par to, ka Jūrniecības savienības uzmanības centrā ir jūrniecības izglītība, jo šis jautājums ir aktuāls Latvijā un par to notiek diskusijas. Skaidrs ir viens: jūrniecības izglītības augstā līmenī ir jānodrošina, tāpēc arī jautājums par jūrniecības nozares speciālistu sagatavošanu ir iekļauts Latvijas attīstības pamatnostādnes laikā no 2014. līdz 2020. gadam. Satiksmes ministrija strādā kopā ar jūrniecības nozares sabiedriskajām organizācijām, kāda ir arī LJS, lai piedāvātu pasākumus izglītības sistēmas pilnveidei, par ko arī turpmāk vēl nāksies diskutēt. Jūrnieku reģistrs kopā ar jūrniecības izglītības iestādēm un sabiedriskajām organizācijām ir izstrādājis jūrniecības izglītības konceptu, un šie priekšlikumi jau ir iestrādāti normatīvajos aktos, ko drīzumā apstiprinās arī valdībā.

Varu apliecināt, ka nepiekrītu Latvijas Jūras akadēmijas un Liepājas Jūrniecības koledžas apvienošanai ar Rīgas Tehnisko universitāti, vēl jo vairāk, ņemot vērā jūrniecības strikto starptautisko regulējumu un specifiku.”

Vēl ministrs uzsvēra, ka jauniešu ieinteresēšana izvēlēties jūrnieka profesiju nav tikai Latvijas, bet ir visas pasaules problēma. “Maltā notikušajā Eiropas transporta ministru konferencē tika pieņemta deklarācija par ES jūras transporta politiku līdz 2020. gadam, kur valstis ir vienojušās, ka nepieciešams ES jūras transporta sektoru padarīt pievilcīgāku nākamajām paaudzēm, lai nākotnē nebūtu jāpiedzīvo kompetentu jūrniecības darbinieku trūkums,” informēja Augulis.

LJS valdes priekšsēdētājs Antons Vjaters savā pārskata runā



Antons Vjaters, Gunārs Nartišs un Uldis Augulis.



Ansī Zeltiņš (no kreisās), Gaidis Andrejs Zeibots un Laima Rituma.



Latvijas Jūrniecības savienībā sevi piesaka jaunie jūrniecības speciālisti.

akcentēja aizvadītajā gadā paveikto LJS statūtu sakārtošanā un valdes darba reorganizācijā. Joprojām viena no lielākajām problēmām pašā Jūrniecības savienībā ir paaudžu maiņa, jaunu cilvēku iesaistīšana savienības darbībā.

A. Vjaters: “Jūrniecības savienībai, protams, jādomā par savu nākotni, jo jūrniecības organizācijās notiek būtiskas pārmaiņas, kaut vai piemēram, mūsu juridiskā biedra Rīgas brīvostas pārvaldes vadībā. No amata aiziet Rīgas brīvostas

pārvaldnieks Leonīds Loginovs, kurš vienmēr uzskatīja, ka viņa pienākums ir atbalstīt Jūrniecības savienību. Mēs nevaram paredzēt, kāds būs jaunā ostas vadītāja skatījums uz turpmāko sadarbību, bet jāpatur prātā, ka sabiedriskajai organizācijai, kāda ir Jūrniecības savienība, viens no pastāvēšanas pamatiem ir stratēģisko juridisko biedru maksātās biedra naudas. Pagaidām sadarbība ar mūsu lielajām ostām vēl nav pārtrūkusi, tomēr mums jābūt gataviem uz pārmaiņām. Un droši vien tās nebūs vienīgās pārmaiņas, kas mūs visus sagaida.”

Darba kārtībā – izglītība

Par to, cik aktuāls ir jūrniecības izglītības jautājums, it īpaši Latvijas Jūras akadēmijas pastāvēšana vai pievienošana RTU, kopsapulces laikā klātesošie uzklausa ne tikai satiksmes ministra un LJS valdes priekšsēdētāja viedokli, bet arī Jūrnieku reģistra, LJA, LJK un “Novikontas” Jūras koledžas vadītāju teikto. Visi bija vienprātīgi, ka jūrniecības mācību iestādes nedrīkst pievienot RTU, taču par to, kā tālāk pilnveidot, uzlabot un konsolidēt spēkus, ko darīt un kādas prioritātes izvērtēt, lai jūrniecības izglītībai būtu ilgtspējīga attīstība, vienprātības joprojām nav. Taisnības labad gan jāteic, ka ir sperts milzīgs solis

▶▶▶ 11. lpp.

attiecību uzlabošanas virzienā, jo pēc Jūras akadēmijas un Liepājas koledžas 25 gadus ilgas destruktīvas nekontaktēšanās LJA un LJK vadītāji beidzot ne tikai sasveicinās, bet ir gatavi sarunāties, tomēr tas vēl nenozīmē, ka tuvākajā laikā patiesi izdosies rast kopīgu valodu.

Jūrnieku reģistra vadītājs Jāzeps Spridzāns: "Mums priekšā stāv nopietns darbs, lai patiešām veiktu uzlabojumus pašā mācību procesā, tāpēc jūrniecības mācību iestādēm būs jādomā par konsolidāciju, kas nenozīmē mācību iestāžu apvienošanu, bet gan programmu saskaņošanu, lai LJA, LJK un "Novikontas" strādātu vienotam mērķim. Latvijā ir astoņi jūrniecības mācību centri, divas jūrniecības koledžas – viena valsts, otra privāta, un Jūras akadēmija, un šajā ziņā esam gana bagāti, bet mums jāspēj savas priekšrocības un potenciālu racionāli izmantot, lai tas būtu pieņemami visiem, un šis savs redzējums jāiesniedz Izglītības un zinātnes ministrijai."

Par dažādu izpratni un viedokļiem liecināja arī LJA rektora pienākumu izpildītāja A. Zvaigznes un LJK direktora V. Dreimaņa uzrunas. Apziņoties situācijas nopietnību, Zvaigzne aicināja padomāt par aģentūras veidošanu, kas spētu apvienot jūrniecības mācību iestādes, saskaņojot studiju programmas, bet saglabājot mācību iestāžu neatkarību. Savukārt Dreimanis to uzskata par apdraudējumu koledžas neatkarībai: "Sadarbība, par kuru runā JR, LJA un citi, ir iespējama, bet konsolidācija, ko runātāji piesauc, ir jaunākais, ko varam vēlēties, jo konsolidācija nozīmē resursu nepietiekamību un to, ka kādam būs jāšķiras no savām darba vietām. RUNājot par LJK un LJA, no kurām viena pietiekami labi attīstās, bet otra stagnē, konsolidācija nozīmētu vājajam ieliet jaunas asinis, tāpat ar LJK palīdzību reanimēt LJA."

"Novikontas" Jūras koledžas direktors Dmitrijs Semjonovs, kurš pārstāv privātu mācību iestādi, aicināja visus domāt loģiski, valstiski un tālredzīgi, mācību procesā izmantot šodienas tehnoloģiju iespējas un



LJA rektora pienākumu izpildītājs Andrejs Zvaigzne un Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis.

modelēt nākotnes stratēģiju, bet labas sistēmas izveide nozīmē to, ka resursi tiek racionāli izmantoti.

Cerības tomēr paliek

"Latvijas jūrniecības gadagrāmata", kas šogad piedzīvoja savu 24. izdevumu, jau tradicionāli aplūko Latvijas jūrniecības nozares aizvadītā gada svarīgākos notikumus.



"Latvijas jūrniecības gadagrāmatas 2016" moto bija "Toreiz un tagad", jo 2016. gadā atzīmējām 25 gadus kopš neatkarības atjaunošanas Latvijā. Ja, atskatoties uz divdesmit pieciem jūrniecības neatkarības atjaunošanas gadiem, mēģinām izvērtēt ieguvumus un zaudējumus, jāatzīst, ka, lai kā ir gājis, ieguvumu tomēr ir vairāk nekā zaudējumu. Vislielākais ieguvums, nenoliedzami, ir pati mūsu brīvā Latvija. Bet aizvadīto gadu gaitā ir zudusi tā kopības sajūta, kas vienoja jūrniecības laudis deviņdesmitajos. Kapteinis Antons Ikaunieks, runājot, piemēram, par LJS valdes darbību, ir pārliecināts, ka arī šodien nekur nav zudusi dzīvās komunikācijas nepieciešamība. "Mēs

esam dzīvi cilvēki, un mums būtu kaut jāpaskatās vienam otram acīs," saka Ikaunieks, un viņam var piekrist. "Nozares laudis uzskata, ka valsts politika joprojām pietiekami nenovērtē jūrniecības nozares iespējas un ieguldījumu valsts labā, un ne tikai par ekonomiku domājot. Tās ir Latvijas kā jūras valsts tradīcijas, tie ir mūsu labi izglītotie jūrnieki, kuri godam nes Latvijas tēlu un vārdu pasaulē. Tagad politiskās tuvredzības, bet varbūt arī apzinātas kaitniecības dēļ ir apdraudēta jūrniecības izglītības nākotne, bez kuras izzudīs arī Latvijas kā jūras valsts statuss kopā ar visām gadu gadiem koptajām jūrniecības tradīcijām. Jūrniecības sabiedrībai ir pamats sarosīties, lai to nepieļautu. Ja deviņdesmitajos mūsu mērķis bija nacionālās jūrniecības atjaunošana, tad pēc divdesmit pieciem gadiem mūsu uzdevums ir nepieļaut tās iznīcināšanu."

Tomēr Jūrniecības savienībā ar patiesu vēlmi kaut ko darīt ienāk jaunie. Roberts Gailītis un Lienīte Ragze, kuri ievēlēti LJS valdē, ir apņēmības pilni, un viņi nav vienīgie, kas, sargājot tradīcijas, vēlas risināt aktuālus jūrniecības jautājumus un problēmas. "Šodien Latvija ir jūras valsts, tā tāda būs vien tad, ja jūrniecības izglītība mūsu valstī būs visaugstākajā līmenī atbilstoša starptautiskajām prasībām," LJS kopsapulcē teica Jāzeps Spridzāns, un tādu izglītības sistēmu izveidot ir Latvijas jūrniecības sabiedrības uzdevums.■

Anita Freiberga



Noslēgušās konkursa “Enkurs 2017” atlases kārtas

Konkursa “Enkurs 2017” pirmā atlases kārtā tradicionāli norisinājās “Novikontas” Jūras koledžā, un tā notika 18. martā. Pārliciecināšu uzvaru izcīnīja Ernsta Gлика Alūksnes Valsts ģimnāzijas komanda, aiz sevis atstājot Valmieras Pārgaujas ģimnāziju un Liepājas Valsts 1. ģimnāziju. Konkursa finālā iekļuva arī 4. vietas ieguvēja Ulbrokas vidusskolas komanda.

Trīs no konkursa uzdevumiem bija jāveic, izmantojot profesionālos kuģu vadības treniņierus. Bija arī ugunsdzēsības uzdevums, kurā laikā piedūmotā labirintā vajadzēja atrast un izglābt “cietušo”. Savukārt spēju strādāt komandā dalībnieki apliecināja improvizēta “mēmā šova” gaitā. Neizpalika arī

sacensību atraktīvākā daļa – virves vilkšana.

Jau trešo gadu šajā atlases kārtā tiek izcīnīta arī īpašā “Novikontas” simpātiju balva, kuras saņēmējiem tiek piedāvāta iespēja doties izbraukumā ar ātrgaitas kuteri. Balvu šogad saņēma Rīgas 31. vidusskolas komanda.

1. aprīlī Rīgas brīvostas teritorijā notikušajā otrajā konkursa atlases kārtā uzvarēja Rēzeknes 5. vidusskolas komanda. Otrā vieta Jelgavas Valsts 1. ģimnāzijai, trešā – Ventspils Valsts 1. ģimnāzijai. Finālā iekļuva arī Rēzeknes Valsts 1. ģimnāzija

▶▶▶ 14. lpp.

▶▶▶ 13. lpp.

Šajā atlases kārtā piedalījās divas komandas, kas "Enkurā" startēja pirmo reizi, – Preiļu Valsts ģimnāzija un Špoģu vidusskola. Kaut arī finālā tās neiekļuva, taču apliecināja vēlmi noteikti piedalīties konkursā arī turpmāk.

Ostā komandām bija jāveic vairāki praktiski uzdevumi – jāpiedalās Jūras spēku Krasta apsardzes dienesta sagatavotā improvizētā glābšanas operācijā, kuras laikā jāpieņem ziņojums par notikušu nelaيمي, jāatrod avārijas vieta uz kartes un ar KAD ātrgaitas motorlaivu jānododas meklēt un izglābt "cietušo". Ne mazāk atraktīva bija glābšanas plostā airēšana. Uz ledlauža "Varma" skolēni veica īpašu orientēšanās uzdevumu – viņiem pēc apraksta vajadzēja sameklēt un atpazīt dažādas kuģa detaļas un aprīkojumu. Neizpalika arī pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana, šajā uzdevumā dalībniekiem vajadzēja vienlaicīgi sniegt palīdzību trim cietušajiem: vienam, kurš aizrijušies un smok, otram, kam norauta rokas plauksta, un trešajam, kurš ir bezsamaņā un neelpo. Kā visās atlases kārtās, sacensības noslēdzās ar virves vilkšanu.



Atlases trešā kārtā notika 8. aprīlī kompānijas LAPA jūrnieru treniņu centrā. Neraugoties uz spēcīgo vēju un vilņiem Daugavā, skolēniem vajadzēja ar airu laivu izbraukt iezīmētu trasi. Tāpat vajadzēja mēroties spēkiem ugunsdzēsības un glābšanas stafetē, kas sastāvēja no vairākiem posmiem – ugunsdzēsības šļūteņu izvilkšanas un savienošanas, mērķa notriekšanas ar ūdens strūklu, "cietušā" transportēšanas ar nestuvēm un atklātas liesmas dzēsšanas. Savukārt baseinā tika improvizēta glābšanās no avārijku kuģa – lēkšana ūdenī, apgāzta glābšanas plostā apgriešana normālā stāvoklī, iekļūšana plostā un "cietuša" komandas biedra ievilkšana tajā. Arī šajā kārtā neizpalika pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana un virves vilkšana.

Par pirmo un otro vietu ļoti sīvi sacentās Madonas Valsts ģimnāzijas un Bauskas Valsts ģimnāzijas komandas. Visu izšķīra virves vilkšana, ar pavisam nelielu punktu pārsvaru uzvarēja madonieši, atstājot būvēniekus otrajā vietā. Izcīnot trešo vietu, ļoti pārliecinoši finālā atgriezās Rojas vidusskola, ceturtajā vietā palika Jēkabpils 3. vidusskola, kas arī iekļuva finālā. ■

"Enkura" stipendiāti otrajā semestrī

Šā mācību gada otrajā semestrī "Enkura" stipendijas tika piešķirtas Latvijas Jūras akadēmijas pirmā kursa studentiem, bijušajiem konkursa "Enkurs" dalībniekiem Matīsam Ciekalam, Jānim Valdemāram Eliasam un Viktoram Stankevičam. Viņi visi ir topošie kuģu vadītāji.

Tā kā pagājušajā rudenī "Enkura" stipendiju komisija lēma, ka stipendija var tikt piešķirta arī studentiem, kuri nav piedalījušies konkursā, bet ir uzrādījuši ļoti labas sekmes mācībās, stipendiju saņem arī topošais kuģu mehāniķis Kristaps Smilgainis, kura vidējā atzīme, pabeidzot pirmo semestri, bija 9.

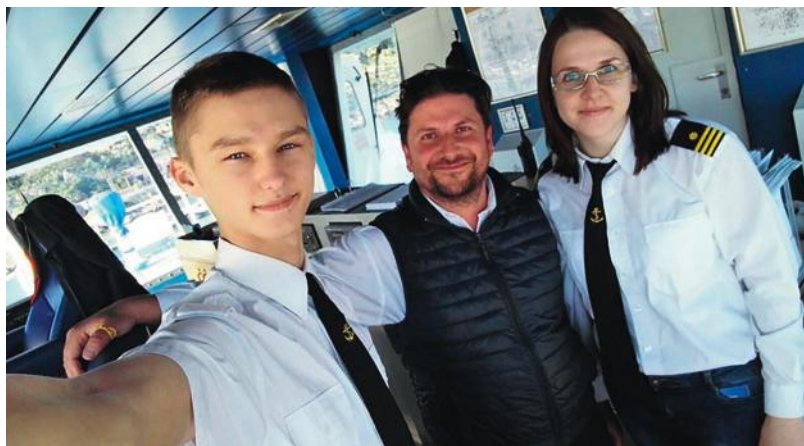
Enkurieši Matīss un Jānis Valdemārs stipendiju saņēma arī pirmajā semestrī. ■



LJK audzēkņi atgriezušies no prakses Maltā

Izmantojuši “Erasmus+” programmas sniegtās iespējas, Liepājas Jūrniecības koledžas jūrskolas trešā kursa stūrmaņu programmas audzēkņi Kitija Lagzda un Nikita Krupnovs atgriezušies no prakses Maltā, kur divas nedēļas kā klāja kadeti pavadīja uz kompānijas “Gozo Channel” kravas un pasažieru prāmjiem, lai papildinātu zināšanas izvēlētajā specialitātē. Kompānija “Gozo Channel” nodrošina prāmju pakalpojumus starp Maltas un Gozo salām. Uzņēmuma prāmji ir galvenā saikne starp šīm divām salām, un to katru gadu izmanto miljoniem tūristu. Kompānijas pārziņā patlaban ir trīs identiski prāmji.

Kitija Lagzda stāsta, ka piedalīties “Erasmus+” prakses mobilitātē izvēlējusies tāpēc, ka tā šķitusi laba iespēja ārpus Latvijas papildināt praktiskās un teorētiskās zināšanas, uzlabot angļu valodas prasmes. Tā bijusi arī lieliska iespēja iepazīt jaunus cilvēkus, valsti un rast priekšstatu par tās kultūru un vēsturi. “Prakses laikā esmu izpratusi kuģa darbību kopumā, tai skaitā kravas iekraušanas un izkraušanas darbus, esmu iepazinusi drošības noteikumus uz kuģa, piemēram, kas jādara, kad atskan trauksmes signāls,” stāsta Kitija. Kitijai bijusi arī iespēja kapteiņa uzraudzībā stūrēt kuģi. Tas meitenei ļāvis saprast, ka izvēlēta pareizā profesija. Jauniete uzskata, ka papildus iegūtajām zināšanām profesijā pilnveidotas arī komunikācijas prasmes, iepazīta atšķirīga kultūra un svētku svinēšanas tradīcijas, apskatīti nozīmīgi dabas pieminekļi, kas vairs nav pieejami. Piemēram, slavenais Maltas dabas tūrisma objekts Azūra logs, kas 8. martā, tikai divas dienas pēc viņas atgriešanās Latvijā, stipra vēja un viļņu ietekmē sabrucis, neatstājot nekādas pēdas. Jaunietei bijusi iespēja arī apceļot Maltas salu Gozo, kas izceļas ar vēstures pieminekļiem un savu vienkāršo burvību. Tomēr vislielāko gandarījumu Kitijai sagādājusi iespēja strādāt kopā ar kuģa komandu, kas atbalstījusi it visā. “Bija prieks strādāt kopā, jo komanda bija ļoti draudzīga un palīdzēja, kad tas bija nepieciešams,” saka topošā stūrmane un piebilst, ka iespaidi par Maltu palikuši ļoti pozitīvi. “Arī citiem iesaku piedalīties “Erasmus+” projektos, jo tas ir liels piedzīvojums – iegūt pieredzi ārpus Latvijas, apskatīt jaunas valstis un iepazīties ar jauniem draugiem.”



Nikita Krupnovs izvēlējies piedalīties “Erasmus+” prakses mobilitātē, jo arī vēlējis uzlabot angļu valodas zināšanas un iegūt darba pieredzi citā valstī. “Ļoti patika projekta vadītāju attieksme, kuri palīdzēja atrisināt radušās problēmas un sniedza atbildes uz visiem interesējošiem jautājumiem. Prakses laikā varēju pajauties uz viņu palīdzību,” saka Nikita. Puišis stāsta, ka ieguvis labu pieredzi darbā uz kuģa, uzzinājis, kas jādara ārkārtas gadījumos, ja tādi rodas. Bijusi arī iespēja praktizēties kuģa stūrēšanā un jūrnieku mezglu siešanā. „Prakses laikā uzlaboju savu angļu valodu un spēju darboties komandā. Iepazinu jaunas vietas, vēstures pieminekļus,” stāsta Nikita un piebilst, ka gadījies arī redzēt krāšņu karnevālu. Taču spilgtākie iespaidi palikuši tieši par darbu uz kuģa kopā ar izpalīdzīgo un saprotošo komandu. „Komandas biedru attieksme bija ļoti patīkama, viņi man paskaidroja un parādīja visu, kas mani interesēja,” ir gandarīts Nikita.

Liepājas Jūrniecības koledžas projektu speciāliste Jekaterina Zalomova norāda, ka patlaban tas nav

vienīgais “Erasmus+” programmā īstenotais studentu apmaiņas projekts. Pieci koledžas stūrmaņu programmas otrā kursa audzēkņi no februāra līdz maijam iziet apmācību Lietuvas Jūras akadēmijā. Savukārt divi Rumānijas “Mircea cel Batran” Jūras akadēmijas studenti pavasara semestrī studē Liepājas Jūrniecības koledžā. Daniels Lovins un Jonuts Kristians Dragans ir pirmie “Erasmus+” apmaiņas programmas studenti, kuri koledžā aizvada tik ilgu mācību posmu. “Jaunieši mācās kopā ar stūrmaņu nodaļas augstākās izglītības programmas otrā kursa studentiem. Ar viņiem gan individuāli, gan grupā strādās koledžas pasniedzēji, lai nodrošinātu teorētisko zināšanu un praktisko iemaņu apguvi,” skaidro J. Zalomova. 2015. gada novembrī Liepājas Jūrniecības koledžas direktors Vladimirs Dreimanis viesojās “Mircea cel Batran” Jūras akadēmijā un parakstīja starpinstitucionālu līgumu ar tās rektoru Oktavianu Tarabutu par turpmāko sadarbību. ■

Indra Grase,
LJK sabiedrisko attiecību speciāliste



Izdevīgie karogi. Kam izdevīgi?

Atvērto reģistru, parasti dēvēto par lētajiem vai ērtajiem karogiem, triumfs turpinās, to veicina un nodrošina tirgus pieprasījums, kas diktē savus noteikumus – iespējami lētāk nogādāt preces. Patērētāji ir izslāpuši un izsalkuši, pircēji alkst pēc arvien jaunām mantām – katliem, podiem, tenisa čībām un ekskluzīviem dizaina priekšmetiem. Arī melnais tirgus zeļ un plaukst, pasaule globalizējas un pieaug dzīves temps.

Kuģu īpašnieku skaits, kuri savus kuģus reģistrē atvērtajos reģistros, ar katru gadu pieaug ģeometriskā progresijā, un šķiet, ka šis process vairs nav apturams. Vai tas liecina par tādu lielo Eiropas kuģošanas nāciju kā Grieķija, Vācija, Nīderlande, Dānija, Lielbritānija, Zviedrija kuģu karoga kapitulāciju Panamas, Libērijas un Māršala Salu karogu priekšā? Vai tā ir kuģu īpašnieku bezatbildība un alkatība, vai arī nenormāls ekonomiskais spiediens, kas diktē savus noteikumus? Analītiķi, kas pēdējos divdesmit gadus seko notikumiem kuģošanas biznesā, apgalvo, ka šajā procesā savu lomu spēlē itin viss – gan Eiropas valstu nevēlēšanās liberalizēt nodokļu politiku, gan Eiropas Savienības tuvredzīgā kuģošanas politika, gan ekonomiskais spiediens uz biznesu, gan arī

pašu kuģu īpašnieku vēlme ietaupīt, lai vairāk nopelnītu. Atvērtie reģistri ļauj kuģu īpašniekiem likumus apiet ar likumu, izvairīties no kuģošanas drošības, vides aizsardzības un kuģu tehniskās uzturēšanas prasību pildīšanas, bet paši svarīgākie argumenti, protams, ir iespēja nemaksāt nodokļus, izmantot lēto darbaspēku un kuģu īpašniekam palikt anonīmam.

Baltais, melnais un pelēkais saraksts

Pavisam deviņus saprašanās memorandus pasaulē, tai skaitā Parīzes, Tokijas, Melnās jūras, Indijas okeāna un Karību jūras reģiona, mēdz dēvēt arī par starptautiskās jūrniecības likumdošanas, kuģošanas drošības, vides aizsardzības un darbaspēka tiesību aizsardzības sargsupiem. Ostas valsts kontroles veiktās pārbaudes ir tās, kas no vienas puses, padara stresa pilnu kuģa īpašnieka, kuģa apkalpes un kapteiņa dzīvi, bet būtībā notur starptautisko kuģošanu likuma rāmjos, jo pārkāpumam seko sods, un tas nekad nav patīkami.

i UZZIŅAI

Baltajā sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši – ar zemu riska pakāpi, pelēkā – vidēja un melnajā – augsta riska kuģu valstis. Tas, kādā sarakstā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas gadījumu skaita.

Parīzes SM 2016. gada rudens koncentrētās kontroles inspekciju kampaņas laikā, kad visās valstīs pārbaudes notika atbilstoši starptautiskajiem standartiem un pēc vienādas, iepriekš saskaņotas metodikas, kuģu karogi uz nākamajiem trim gadiem tika attiecīgi ierakstīti baltajā, pelēkā vai melnajā sarakstā: kopumā no 73 karogiem 43 iekļāva baltajā, 19 – pelēkā un 11 – melnajā sarakstā.

Baltā saraksta līdere ir Zviedrija, tai seko Apvienotā Karaliste, Francija, Dānija un Norvēģija, baltajā sarakstā palika arī Panama, Libērija, Malta, Kipra un Māršala Salas, bet no baltā uz pelēko aizceļoja Indija un Šveice, savukārt no melnā uz pelēko pacēlās Portugāle

i UZZIŅAI

“Flag of Convenience” (FOC) kuģis ir tāds kuģis, kura īpašnieka uzņēmējdarbība nav reģistrēta attiecīgajā kuģa reģistra valstī. FOC piedāvā ārvalstniekiem kuģu reģistrāciju tā sauktajā atvērtajā reģistrā.

UZZIŅAI

Kuģu īpašnieki izvēlas reģistrēt kuģus zem lētājiem karogiem:

- lai apietu starptautiskos kuģošanas drošības un darba regulējumus,
- jo kuģa reģistrācija ir lēta,
- nodokļu likmes ir zemas vai tie vispār nav jāmaksā,
- bez problēmām var nodarbināt lēto darbaspēku.

un Spānija, starp citu, pelēkāajā sarakstā atrodas arī Lietuva un Polija.

Parīzes SM melnajā sarakstā ir Tanzānija, Moldova, Togo, Komoras, Kuka Salas, Sjerraleone, Sentvin-senta un Grenadīnas, Sentkitsa un Nevisa, Beliza, Kambodža un Dominika. 2016. gada augustā diviem kravas kuģiem tika liegta turpmāka ieiešana Parīzes SM ostās sakarā ar augsto risku un drošības apdraudējumu. Viens no tiem bija Togo karoga kuģis "Porhov", otrs Moldovas karoga kuģis "Jigava".

Kur slēpjas atvērto reģistru pretrunas?

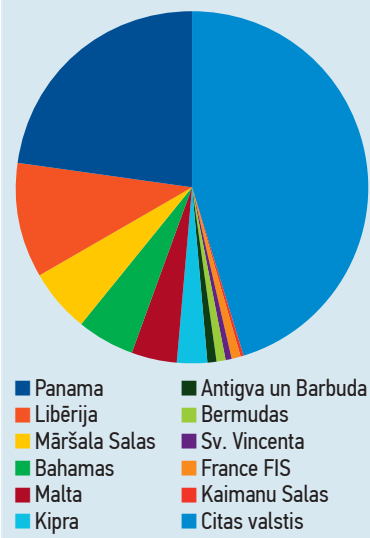
Atvērtie reģistri mēdz būt dažādi, arī tādi kā Panamas, Libērijas vai Māršala Salu reģistri, kas atrodas baltajā sarakstā un, kā atzīst eksperti, darbojas lietišķi un ir darījuši pietiekami daudz, lai reģistrā esošie kuģi būtu atbilstoši starptautisko konvenciju prasībām.

Arī ITF atzīst, ka ne visi FOC kuģi ir vērtējami kā tādi, kas vēlas vienīgi ietaupīt uz jūrnieku algām, pārtiku, kuģa aprīkojumu, apkopi un drošību. ITF savā sarakstā iekļāvusi 32 atvērtos reģistrus, kurus atzīst par tādiem, kas spēj pildīt starptautisko konvenciju prasības. ITF atzīst, ka kuģošanas kompānijas, kas strādā atbilstoši labai praksei, ir arī

veiksmīgas savā biznesā, tomēr netrūkst tādu FOC kuģu, kas ir nopietns drauds pasaules jūrniecībai, jūrniekiem un kuģošanas drošībai, pat neskatoties uz kuģu reģistra baltā saraksta statusu.

Tā, piemēram, 2017. gada martā Apvienotās Karalistes ostas valsts kontrole aizturēja zem Panamas karoga strādājošu kuģi "Sea Trident", kuram atklāja 17 nopietnus pārkāpumus, tāpēc to paturēja apcietinājumā. Ja rupjus pārkāpumus atļaujas pat baltā kuģu reģistra kuģis, tad ko lai sagaida no tiem vairāk nekā 64 ērtajiem reģistriem, kas pat nedomā ratificēt starptautiskās konvencijas?

TOP 11 atvērtā karoga valstis, kurās reģistrētie kuģi veido 55% no visas pasaules flotes



Par šādiem kuģiem uzskatāmi liecina kļedzošie pārkāpumi. Lūk, tikai daži piemēri. ITF statistika liecina, ka ik gadus darba vietā bojā iet vismaz 2200 jūrnieku, un šie traģiskie negadījumi divas reizes biežāk notiek uz FOC kuģiem. Visvairāk kuģu avārijas notiek ar FOC kuģiem, un šie kuģi izraisa arī divas trešdaļas no okeāna piesārņojuma gadījumiem. Likteņa varā ir pamesti Mal-tas, Panamas, Belizas karoga kuģi kopā ar jūrniekiem pie Nigērijas un Haiti krastiem vai Bangladešas ostās.

Ir daudz pretrunu, kas neļauj ar pilnu pārliecību noticēt un pieņemt ērtos karogus kā ieguvumu starptautiskajai kuģošanas nozarei. Pirmkārt jau tas, ka atvērto karogu valstīs nav mehānisma, kā uzraudzīt starptautisko konvenciju prasību reālu ievērošanu. Otrkārt, daudzos gadījumos patiesais kuģa īpašnieks paliek anonīms, nereti vienīgā informācija par viņu ir tikai pastkastītes adrese. Tieši šāda anonimitāte un iespēja izvairīties no civiltiesiskās vai kriminālatbildības rada apstākļus, lai varētu notikt ieroču un narkotiku kontrabanda, cilvēku tirdzniecība, embargo pārkāpumi vai citas nelikumīgas darbības. Kad tika konstatēts, ka kuģi zem Kambodžas karoga ir iesaistīti narkotiku un cigarešu kontrabandā, kā arī cilvēku tirdzniecībā uz Eiropu un Āziju, Kambodžas kuģošanas korporācijas vadība paziņoja: "Mēs nezinām un mums arī ir vienalga, kam pieder kuģi, un mēs nemaz nevēlamies zināt, vai to īpašnieki nodarbojas ar baltu vai melnu biznesu, jo tā nav mūsu problēma."

Ziemeļkorejas karogam starptautiskā sabiedrība īpašu vērību sāka pievērst pēc tam, kad Austrālijas varas iestādes uz Ziemeļkorejas karoga kuģiem atklāja heroīna kontrabandas trafiku uz Austrāliju. Ziemeļkorejas karoga kuģi tika turēti aizdomās ne tikai par narkotiku, bet arī raķešu un kodolieroču degvielas kontrabandu.

Informācijas trūkums par kuģa īpašnieku ļauj no juridiskās atbildības un kontroles izvairīties arī gadījumos, kad kuģa īpašnieks pārkāpj jūrnieku tiesības. ANO ziņojumā ir norādīts, ka kuģu īpašnieki bieži vien reģistrē savus kuģus zem ārvalstu karoga, lai nodarbinātu jūrniekus no jaunattīstības valstīm, maksājot tiem ievērojami zemākas algas. Visvairāk lēto darbaspēku nodarbina uz Panamas, Libērijas, Bahamu un Māršala Salu karoga kuģiem. Gandrīz neticama šķiet ASV Nodarbinātības statistikas biroja (*American Bureau of Labor Statistics*) sniegtā informācija par ASV un Filipīnu jūrnieku atalgojuma atšķirībām.

UZZIŅAI

Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) ikgadējā ziņojumā teikts, ka 34 no atvērto kuģu reģistru valstīm ir ratificējušas tikai vienu konvenciju – STCW, un šo valstu skaitā ir arī Ķīna un ASV, bet 25 ir ratificējušas arī SOLAS, MARPOL, LL66, MLC un CLC/FUND92 konvencijas.

▶▶▶ 17. lpp.

Piemēram, licencēts vecākais mehāniķis amerikānis gadā vidēji nopelna 64 tūkstošus dolāru (atalgojums svārstās no 35 līdz 110 tūkstošiem gadā), viņa filipīniešu kolēģis, arī licencēts vecākais mehāniķis, gadā vidēji saņem 5500 dolāru, bet filipīniešu jūrnieku vidējā izpeļņa ir no diviem līdz trim tūkstošiem dolāru gadā.

UZZIŅAI

No 2011. līdz 2013. gadam ITF inspektori no FOC kuģu īpašniekiem, ar kuriem ITF bijis noslēgts līgums, atguvuši 103 miljonus dolāru no kuģu apkalpēm neizmaksātās algas. ITF līgumi ar FOC kuģu īpašniekiem sniedz tiešu aizsardzību vairāk nekā 250 tūkstošiem jūrnieku.

Pagaidām jautājums paliek atklāts

ASV kuģu kapteinis Kelijs Svīnejs ir pārliecināts, ka izdevīgie kuģu karogi ir kauna traips kuģošanas nozarei. Reiz viņš piedalījies jūrniecības nozares konferencē, kurā kāds kuģošanas kompānijas vadītājs slavējis Libērijas lielisko piedāvājumu un stāstījis, kā jau daudzus gadus, izmantojot atvērtā kuģu reģistra iespējas, optimizē kompānijas izmaksas, nemaksā uzņēmuma ienākuma nodokli un algo lēto darbspēku. Kad pienācis laiks uzdot jautājumus, kapteinis Svīnejs vaicājis: ja Libērija ir tik lieliska vieta, kāpēc kompānijas štābs joprojām atrodas ASV, nevis brīnišķīgajā Āfrikas valstī? Kompānijas vadītājs palicis kapteinim atbildi parādā. "Manuprāt, izdevīgie karogi ir ļaunākais, kas jebkad noticis ar pasaules jūrniecības kopienai. Katrs tirdzniecības kuģis būtu jāreģistrē valstī, kurā atrodas tā īpašnieks, un nodokļi jāmaksā valstij, kurā atrodas kuģa īpašnieka birojs, jo tikai tā kuģa īpašnieku var piespiest uzņemties pilnu atbildību par visu, kas notiek viņa biznesā."

Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas 1958. gada Konvenciju par atklāto jūru un 1982. gada Jūras tiesību konvenciju vajadzētu būt izveidotai reālai saiknei starp kuģi un karoga valsti, jo tikai



Austrālija ir kļuvusi par līderi cīņā par caurspīdīgu kuģošanas biznesu.

tad, ja skaidri zināms kuģa īpašnieks, kurš nevar izvairīties no atbildības, un karoga valsts apzinās savu atbildību likuma priekšā, iespējams efektīvi īstenot jurisdikciju un kontroli pār kuģiem. Ir tikai viena neliela, bet būtiska nianse – starptautiskā sabiedrība nesteidz ratificēt šīs konvencijas, līdz 2016. gadam to bija izdarījušas vien 14 valstis, kas liecina par spēcīgu pasaules kuģošanas biznesa lobiju un nevēlēšanos mainīt esošo kārtību. Pašlaik šķiet, ka visuzstājīgāk pret to, ka FOC kuģi pārņem pasaules kuģošanas nozari, protestē Austrālija, kura valdības līmenī cīnās pret FOC kuģu ekspansiju un pauž viedokli, ka Austrālijas jūrnieki šodien, tieši tāpat kā viņu senči, ir tiesīgi strādāt jūrā un saņemt cilvēka cienīgu atalgojumu. Tomēr pasaules lielās jūrniecības valstis, tajā skaitā arī Vācija, Austrālijas centienus nesteidz atbalstīt.

UZZIŅAI

Rietumaustrālijas Jūrniecības savienības pētījums liecina, ka jūrnieku pašnāvības uz FOC kuģiem notiek 20 reizes biežāk nekā uz nacionālo karogu kuģiem.

Arī ITF nenogurstoši cīnās, lai mainītu pašreizējo kārtību, jo uzskata, ka ir jābūt patiesai saiknei starp kuģa īpašnieku un karogu, ar kuru šis kuģis kuģo, kā to paredz ANO konvencijas, tomēr situācija attiecībā uz FOC reģistru joprojām paliek nemainīga, un šajā ziņā neko nav panākušas tādas institūcijas kā ANO, IMO, ILO un ITF. Taisnības labad gan jāatzīst, ka vēl daudz bēdīgāk klājas jūrniekiem uz kuģiem zem slēgtajiem jaunattīstības valstu karogiem.

Ko nozīmē strādāt uz lēto karogu kuģiem?

Patiesībā atbilde uz šo jautājumu ir tikai viena – katram un ikvienam jūrniekam pašam skaidri jāapzinās, uz kāda kuģa viņš kāpj, un jāatceras, ka strādājot uz lēto karogu kuģiem:

- būs zems atalgojums,
- būs slikti darba un sadzīves apstākļi,
- būs sliktā ēdināšana un nepietiks dzeramā ūdens,
- būs garas darba stundas bez pienācīgas atpūtas.

Vislielākā problēma, protams, ir neizmaksātās darba algas. ITF ziņo, ka vidēji 35 miljoni dolāru gadā ir tā summa, ko izdodas atgūt no nesamaksātajām algām, bet tā ir summa, ko izdevies atgūt tikai tāpēc un tajos gadījumos, kad ITF ir varējusi noslēgt kolektīvo darba līgumu jūrniekiem, kuri strādā uz FOC reģistrā esošajiem kuģiem. Šādā veidā tiek sniegta ITF aizsardzība vairāk nekā 250 tūkstošiem jūrnieku.

UZZIŅAI

Pēc ITF ziņām, dažādu kampaņu rezultātā pašlaik arodbiedrībām ir izdevies panākt, ka koplīgumam pakļaujas 11 500 FOC kuģu.

Kāpēc jūrnieki pacieš šādu situāciju?

Šajā gadījumā pārsvarā jārunā par jūrniekiem no trešās pasaules valstīm, kuri parasti nav meklējuši un nemeklē palīdzību, nesūdzas un, visticamāk, tik drīzā nākotnē arī nesūdzēsies par pārkāpumiem, kas pret viņiem tiek izdarīti, tā vienkāršā iemesla dēļ, ka ir iebiedēti. Negodīgi darbā iekārtošanas aģenti publisko visu jūrnieku vārdus, kuri uzdrošinājušies pacelt balsi un sūdzēties inspektoriem par darba apstākļiem un neizmaksātām algām. Pieņemta prakse ir tā sauktās melnās grāmatas, kurās ierakstītie jūrnieki faktiski ir izslēgti no darba tirgus un pēc atgriešanās mājās nereti tiek pat apcietināti. Šāda prakse jo īpaši ir izplatīta Ķīnā.■

Sagatavoja Anita Freiberga

Latvijas karogs pasaules jūrās

Pirmo sarkanbaltsarkano karogu 1918. gadā uzvilka tvaikoņa „Maiga” mastā. 1948. gada 8. decembrī nogrima pēdējais pirmās brīvvalsts tvaikonis „Ķegums” ar sarkanbaltsarkano karogu mastā, kas uz ilgāku laiku palika kā neatkarīgās valsts simbols. Tad 1991. gadā atjaunotās Latvijas karoga apliecība Nr.1 izsniegta „Rīgas kuģniecības” kuģim „Rēzekne” un tā mastā uzvijās Latvijas sarkanbaltsarkanais karogs.

Vēsturnieks Juris Siksa raksta: „Izsenis mūsu zemes iedzīvotāji cirta vienkocis un būvēja zvejas laivas, vēlāk jūrasspējīgas airu-buru laivas. Vēsturnieki uzskata, ka, sākot ar 17. gadsimtu, atdzimst vietējā jūrasspējīgu burulaivu būve un piekrastes kuģniecība. Tāljūras braucienū burinieku būve un izmantošana izvērsās, sākot ar 19. gadsimta vidū, laiku, kad pasaules jūrās un okeānos uzvaru gūst tvaikoņi. Līdz Pirmajam pasaules karam, kura laikā iet bojā praktiski visa Latvijas ostām pierakstītā burinieku flote, ūdenī nolaiž ap 550 burinieku (tilpība – virs 100 NRT), kuru darbība tāljūras un pat transkontinentālos reisos izdevīga, pateicoties relatīvi zemām kuģu būves izmaksām, kā arī takelāžas īpatnību noteiktai skaitliski nelielai apkalpei. Arī darbaspēka izmaksas, salīdzinot ar tvaikoņiem, ievērojami zemākas. Pēc kara gan ir mēģinājumi reanimēt savulaik izslavēto latviešu tā saukto „zemnieku koka burinieku” floti, tiek uzbūvēti ar 30 tāljūras burinieku, taču to laiks ir pagājis uz neatgriešanos.

1830. gadā Rīgā ienāk pirmais štīmeris – zviedru ritenītvaikonis „Oskar”. Sākotnēji Latvijas ostas apmeklēja tikai ārzemēs būvēti, ārzemju ostām pierakstīti, ārzemniekiem piederoši štīmeri ar ārzemju jūrniekiem. Ar laiku tvaikoņus sāk iegādāties, parasti kopīpašumā, zēģelnieku īpašnieki un kapteiņi, tirgotāji u.c., tos vada un apkalpo pašu jūrnieki. Aug arī Latvijas ostām pierakstīto kuģu skaits, sastādot 1914. gadā gandrīz pusi no Krievijai piederošās Baltijas jūras tirdzniecības flotes kuģu tilpības, no kā deviņas desmitdaļas paņēma pasaules karš.

1918. gadā proklamētās Latvijas Republikas viens no aktuāliem saimnieciskiem uzdevumiem – radīt savu

tirdzniecības floti. Jaunā valsts daudz nozīmīgo uzdevumu vidū tomēr atrod iespēju stimulēt jūrniecības attīstību ar hipotekāriem aizdevumiem. Ārzemēs iegādātie lietotie, pārsvarā nelielas tilpības (vidēji 2189 BRT) un gados veci (1940. gadā – vidēji 36 gadi) kuģi veido flotes kodolu, vairums privāto rēdereju vai sīko un vidējo kuģīpašnieku rokās: valsts īpašumā 10% tirdzniecības flotes kuģu; kopumā ap 400 privāto kuģīpašnieku. Par vismazāko no kravas transportkuģiem 1940. gadā izrādās „Neptuns” (91 BRT), vislielākais – „Ķegums” (5525 BRT), visvecākajam tvaikonim „Dzintarkrasts” – 70 gadu (pārbūvēts 1929. gadā Rīgā), visjaunākais – 1925. gadā uzbūvētais



ledlauzis „Krišjānis Valdemārs”. Jau 1936. gadā izstrādā un valdība pieņem jūras tirdzniecības flotes modernizācijas programmu, kura paredz atjaunināt floti ar lielākiem un modernākiem kuģiem. Šajā nolūkā privātās kuģniecības sabiedrības izveido „Apvienoto kuģniecības akciju sabiedrību”, kuras uzmanības lokā paredz ietvert kā menedžmentu, tā loģistiku. Viens no pirmajiem lielajiem soļiem – motorkuģa „Hercogs Jēkabs” iegāde 1939. gadā. Tālāko akciju sabiedrības attīstību, tās darbības izvērsumu pārtrauca Otrais pasaules karš.

Par 20 BRT lielāku Latvijas jūras tirdzniecības flotes kuģu sarakstā 1940. gada 1. janvārī iekļauti 89 tvaikoņi: trīs preču pasažieru (piekrastes) un pa vienam dažādu uzdevumu kuģim (hidrogrāfiskais, jūras ledlauzis, jūras velkonis, ostas ledlauzis, velkonis, tūristu), arī divi motorkuģi, pieci burumotorkuģi, t.sk. skolas kuģis „Jūrnieks”, un septiņi burinieki.

No 89 kuģiem, kas bija 1940. gada 1. janvāra sarakstā, nacionalizē 59. Pārējie ir gājuši bojā, atrodas remontā vai arestēti ārzemju ostās, pārvesti zem citu valstu karogiem, nav pildījuši pavēli atgriezties PSRS ostās u.c. ASV palikušie kuģi arī pēc pārejas militāro resoru rīcībā visus kara gadus iet jūrā ar Latvijas karogu, saglabā nosaukumu, tos vada latviešu kapteiņi un uz tiem brauc latviešu jūrnieki, kaut nacionālais sastāvs laika gaitā, protams, mainās. Analogi tas notiek uz kuģiem, kuri paliek Lielbritānijā, tikai šeit, pārejot militārā resora pakļautībā, maina karogu. No šiem 13 kuģiem Latvijā neatgriezās neviens.

PSRS – Vācijas kara laikā vācu rīcībā ilgāku vai īsāku laiku atrodas 36 bijušās Latvijas Republikas jūras transportkuģi, kā arī Latvijas ostās palikušie burumotorkuģi un burinieki. Pēdējos izmanto braucienos Rīgas līcī, tie tāpat kā nelielie preču pasažieru kuģi iet jūrā latviešu kapteiņu vadībā zem Latvijas karoga. Vēstures paradokss – tāpat kā frontē latviešu vīri cīnās viens pret otru, arī kuģi sadalīti pretinieku nometnēs, tikai Latvijas karogs plīvo mastā kā Amerikas ūdeņos, tā vācu okupētajā Rīgas līcī.

Ja par jūras tirdzniecības flotes bojāejas sākumu faktiski jāuzskata brīvās Latvijas bojāeja, tad pēdējie latviešu zemnieku kuģubūves pieminekļi – staltie burinieki burtiski sadeg kara ugunīs. Tie bija slaveni laiki un tie bija dzelzs vīri, kas savulaik koka kuģos šķērsoja jūras un okeānus.

Padomju Latvijā jūras kuģniecība pamazām atjaunojas, flote papildinās arī ar lietotiem kuģiem, saņemtiem no citām republikām, bet no 1958. gada ar jauniem tvaikoņiem un motorkuģiem, kamēr pieņem hipertrofētus apmērus (tāpat kā rūpniecība). Mērķis zināms – ieplūdināt svešu darbaspēku, nomākt tautas nacionālo pašapziņu, ieviešot aprītē svešu valodu, īstenojot ierobežojumus dalībai jūras kuģniecībā, izdeldējot atmiņas par kādreizējo, tādai mazai valstij tomēr ievērojami lielo jūras tirdzniecības floti, par tautas saimniecības sasniegumiem un par neatkarīgo valsti kā tādu starpkaru laikā.

Tagad atkal Latvijas kuģu mastos var plīvot Latvijas karogs.” ■

Latvijas Kuģu reģistru raksturo kvalitāte

Pavisam zem Latvijas karoga reģistrēti 350 kuģi. Izklaušās iespaidīgi, taču jāņem vērā, ka puse no tiem (176) ir palīgflotes kuģi, tad vēl 75 zvejas kuģi, 47 velkoņi, arī dienesta kuģi, mazie pasažieru kuģi, kas kursē pa Daugavu, Rīgas kanālu un tamlīdzīgi. Tos visus atskaitot, paliek 20 kravas kuģi, kuru bruto tilpība lielāka par 500, un divi lieli pasažieru/ro-ro kuģi – “Romantika” un “Isabelle”. Starptautiskos pārvadājumus veic tikai 19 Latvijā reģistrētie kuģi.

“Ja vien tāds būtu mūsu mērķis, mēs īsā laikā varētu pierēģistrēt lielu skaitu starptautiskos pārvadājumus veicošu kravas kuģu. Interese par mūsu reģistru ir liela. Taču tas praktiski nozīmētu zaudēt vietu Parīzes saprašanās memoranda baltajā sarakstā. Un mums svarīgāka ir kvalitāte. Mēs neregistrējam kuģus, kas vecāki par 23 gadiem, izņēmums ir kuģi, ja tie jau ir bijuši reģistrēti kādā no Eiropas Savienības dalībvalstīm,” skaidro Latvijas Jūras administrācijas Kuģu reģistra vadītājs Raimonds Vingris.

Lai īstenotu Latvijas karoga kuģiem izvirzītās augstās prasības un tie atbilstu visiem drošības standartiem, Latvijas Jūras administrācijas speciālisti sadarbojas ar kuģu īpašniekiem un menedžmenta kompānijām. “Regulāri tiek izvērtēta un optimizēta karoga valsts uzraudzība, lai samazinātu nevajadzīgu birokrātiju. Kuģu īpašnieki to novērtē,” piebilst R. Vingris.

Viņš nosauc arī virkni citu Latvijas karoga priekšrocību, ko atzīst arī ārvalstu kuģu īpašnieki: Latvijas karogs ir ES dalībvalsts karogs, kuģu reģistrēšanai zem Latvijas karoga ir salīdzinoši zemas reģistrācijas un arī ikgadējās izmaksas, reģistrācijas noformēšana notiek ātri, bez liekiem kavēkļiem, zem Latvijas karoga ir iespējams reģistrēt gan Latvijas īpašniekiem, gan ārzemniekiem piederošus kuģus. Tāpat mazsvarīgi nav tas, ka Latvijā reģistrēts īpašnieks var kļūt par tonnāžas nodokļa maksātāju, savukārt, ja Latvijas karoga kuģa menedžmentu veic Latvijā reģistrēta kompānija, jūrniekiem ir arī sociālais nodrošinājums – nodokļi tiek iekasēti no divām minimālajām mēnešalgām.

Kaut arī daudzi ārvalstu kuģu īpašnieki atzīst Latvijas karoga



priekšrocības, tomēr ir viens liels mīnuss, kas kavē kuģu reģistrāciju zem mūsu valsts karoga. “Latvija ir maza valsts, lielo valstu bankas to vispār nepazīst. Un nopirkt labu kuģi bez kredīta mūsu dienās var tikai retais. Lielās bankas kredītus daudz labprātāk dod tad, ja kuģis tiek reģistrēts, piemēram, zem Maltas vai Kipras karoga – arī tās ir mazas valstis, taču starptautiskā līmenī daudz atpazīstamākas, ar lielām flotēm,” atzīst R. Vingris.

Lai gan pašreiz Latvijas flote ir maza, Latvija tomēr ir jūras valsts ar senām tradīcijām, uzsver Kuģu reģistra vadītājs. “Latvijas vārdu pasaulē nes Latvijas jūrnieki. Ne velti jūrnieku skaita ziņā, rēķinot pret ekonomiski aktīvo iedzīvotāju skaitu, esam pirmajā vietā Eiropā un, iespējams, pat pasaulē. Latvijā ir ap 13 000 aktīvo jūrnieku. Latvijas jūras virsnieki – kapteiņi, stūrmaņi un mehāniķi vada gandrīz visu pazīstamāko kompāniju kuģus. Kā augsti kvalificēti speciālisti viņi ir pieprasīti darba tirgū. Taču Latvijas karoga kuģus var vadīt arī citu valstu kapteiņi, saņemot karoga valsts

kompetences sertifikātu, ko apstiprina Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistrs. Latvijas karoga kuģu apkalpju komplektēšanas prasības neatšķiras no nosacījumiem, kas darbojas citās valstīs. Uz Latvijas karoga kuģiem strādā dažādu valstu jūrnieki. Latvijā atzīst to 32 valstu, tai skaitā visu ES dalībvalsti, jūrnieku diplomus, ar kurām noslēgti divpusējie līgumi.”

Kuģu īpašnieku kompānijas, kuras jau ilgstoši sadarbojas ar Latvijas Kuģu reģistru, augstu vērtē to, ka Latvijas karogs ir jau pieminētajā PMoU (Parīzes saprašanās memorands par ostas valsts kontroli) baltajā sarakstā. “Par to varam pateikties Kuģošanas drošības inspekcijas darbam. Jūras administrācijas kuģu kontroles inspektori ir profesionāli jūras virsnieki ar praktiskā darba pieredzi uz dažādu kompāniju kuģiem. Viņi veic Latvijas karoga kuģu un kuģu kompāniju sertificēšanu un uzraudzību saskaņā ar ISM kodeksa prasībām. Kuģus, kas peld zem baltā saraksta valstu karogiem, ārvalstu ostās pārbauda retāk, tiem tiek piemērotas arī citas priekšrocības. Baltajā sarakstā ir iekļautas valstis, kuru kuģi ir droši, ar zemu riska pakāpi, pelēkajā – vidējā un melnajā – augsta riska kuģu valstis. Tas, kādā sarakstā valsts atrodas, ir atkarīgs no ārvalstu ostās veikto inspekciju un konstatēto pārkāpumu vai kuģu aizturēšanas skaita. Latvijas kuģi ārvalstu ostās nav aizturēti jau piecus gadus,” uzsver R. Vingris.

Latvijas Jūras administrācijai un Latvijas karoga kuģu īpašniekiem ir kopīgs mērķis – lai Latvijas kuģi būtu droši, neciestu jūras negadījumus un netiktu aizturēti ārvalstu ostās. ■

Sarma Kočāne

Vācijas karogs cenšas turēties pretī lēto karogu spiedienam

Sarūk Vācijas tirdzniecības flote zem Vācijas karoga, liecina nepielūdzami un sausi skaitļi: pēc Vācijas Kuģošanas un hidrogrāfijas federālā biroja datiem, 2016. gadā kuģu skaits Vācijas Kuģu reģistrā samazinājās par 7,4% – līdz 375 kuģiem salīdzinājumā ar 717 kuģiem 1999. gadā un 645 kuģiem pasaules ekonomiskās krīzes sākumā 2008. gadā.

Vācijas sabiedrība ir satraukta par to, ka savu kuģu mastos vairs neredz melni sarkani zeltīto karogu un zem kuģa vārda Hamburgu kā pieraksta ostu. Vai Vācija spēs saglabāt savu kuģa karogu, vai pasaules jūras brauks kuģi ar Vācijas karogu? Lūk, šādi jautājumi tiek uzdoti visaugstākajā līmenī, arī Vācijas kanclerei Angelai Merkelei un Vācijas Bundestāga locekļiem. Jau vairākus gadus Vācijas Kuģu īpašnieku asociācija (VKĪA) neatlaidīgi mēģina pierādīt valdības vīriem, ka viens no soļiem, kas būtu sperams Vācijas karoga konkurētspējas saglabāšanai, ir jūrnieku nodokļu politikas maiņa, atbrīvojot tos no ienākuma nodokļa maksāšanas, kā arī pārskatot sociālā nodokļa lielumu.

VKĪA prezidents Ralfs Nagels: "Augstās darbaspēka izmaksas un stingrās nodarbinātības prasības Eiropas jūrniekiem bija noteicošais apstāklis, kāpēc Vācijas kuģu īpašnieki bija spiesti meklēt risinājumu, lai izturētu konkurences spiedienu kuģošanas biznesā. Patiesībā jau risinājumu nevajadzēja tālu meklēt – atvērtie kuģu reģistri un tā sauktie ērtie karogi piedāvā pievilcīgus noteikumus. Apmainot Vācijas karogu pret lēto karogu, kuģošanas kompānija gadā tikai uz darbaspēka izmaksām ietaupa līdz pusmiljonam eiro. Diemžēl ekonomiskā spiediena dēļ tikai pēdējo divu gadu laikā vien aptuveni desmit procenti vācu jūrnieku ir zaudējuši darbu."

UZZIŅAI

Vācijai ir sestā lielākā flote pasaulē, bet Vācijā ir nodarbināti tikai 6705 vācu jūrnieki, un, kā atzīst eksperti, tik zems nodarbinātības rādītājs vēl nav bijis.



Ja kuģis kuģo ar Vācijas karogu, apkalpē jābūt vismaz pieciem Vācijas vai citas Eiropas Savienības valsts jūrniekiem, kas ir dārgais darbaspēks, bet kuģiem zem lētajiem karogiem šāda prasība nav obligāta, tiem apkalpes var komplektēt, piemēram, ar Filipīnu vai Ukrainas jūrniekiem, kas ir lētais darbaspēks un no darba tirgus izspiež eiropiešus. Vācu kuģu īpašnieki, lai gan sevi uzskata par Vācijas patriotiem, uzsver, ka romantikai un sentimentalitātei nav vietas tad, kad runa ir par izdzīvošanu. Nav jēgas nodarboties ar biznesu, kas neļauj pelnīt.

VKĪA prezidents Ralfs Nagels arī uzskata, ka Vācijas karogs ir politisks jautājums, ka tas Vācijai kā jūras valstij ir ne tikai prestiža, bet arī izdzīvošanas jautājums. No kuģošanas biznesa Vācijā ir atkarīgi vairāk nekā 480 tūkstoši darba vietu, kas Vācijas budžetā ienes pāri par 54 miljardiem eiro. Vācijas karogs ir arī jaunu jūrnieku sagatavošanas jautājums, kas saistīts ar topošo speciālistu prakses un jauno speciālistu darba vietām. Diemžēl statistika

liecina, ka pēdējo piecu gadu laikā to jauniešu skaits, kuri izvēlas apgūt jūrnieka profesiju, sarucis uz pusi. Pašlaik Vācijas jūrniecības mācību iestādēs studē 450 studentu, bet vēl pirms diviem gadiem to skaits sasniedza astoņus simtus.

UZZIŅAI

Populārākie kuģu karogi Vācijas kuģu īpašniekiem: 1. Libērija, 2. Antigva un Barbuda, 3. Vācija, 4. Malta, 5. Māršala Salas, 6. Kipra.

Jūrniecības eksperts Džespers Egers no Hamburgas uzsver, ka Vācijas karoga un jūrniecības izglītības jautājumi neattiecas tikai uz Ziemeļvāciju, kur koncentrējas kuģošanas bizness, bet tas ir visas Vācijas kopējā problēma. Egers ir nobažījies, ka vācu kapteiņi tuvākajā nākotnē var kļūt par retumu un viņus aizstās jūras virsnieki no Rumānijas, Bulgārijas vai Indijas. Pēc starptautiskajiem standartiem trešais virsnieks kā jaunais

►►► 21. lpp.

speciālists pelna aptuveni 2400 eiro mēnesī, bet Vācijas darbaspēka nodokļu dēļ Vācijas kara kuģa īpašnieks ir spiests maksāt uz pusi vairāk, tāpēc Vācijas karogs nav konkurētspējīgs pat Eiropā, par pasauli nemaz nerunājot.

Vācijas kara kuģa labais tēls

Kuģis, kas strādā zem Vācijas kara kuģa, ir apzīmogots ar tādu kā kvalitātes zīmogu, un tas nozīmē, ka darba drošības un vides aizsardzības prasības tiek nevainojami ievērotas. Šādai reputācijai ir ļoti liela nozīme tad, kad uz kuģa ierodas valsts ostas kontrole, kuras pārbaudes vienmēr ir saistītas ar lielu spriedzi, bet kuģiem ar labas reputācijas karogiem šīs pārbaudes ir retākas. Taču jau pieminētā ekonomiskā spiediena dēļ Vācijas kuģu īpašnieku vidū arvien lielāku popularitāti iemanto Libērijas karogs, kas ļauj viņiem ietaupīt līdzekļus, bet tajā pašā laikā Vācijas budžets zaudē nodokļus, jo šie kuģu īpašnieki kaut salīdzinoši nelielus, bet tomēr nodokļus maksā Libērijai. Vācu presē ar nožēlu tiek atzīts, ka Vācijas kuģu īpašnieki, kuru kuģi strādā zem Libērijas kara kuģa, reitingā no 13. vietas ir noslīdējuši uz 21. vietu, tāpēc tiek uzdots retorisks jautājums: vai valdības līmenī kaut kas reāli tiks darīts, lai saglabātu vācu zīmolu? Kuģu īpašnieki ir apmierināti, ka valdība ir piekritusi jūrniekiem mainīt darbaspēka nodokļus, kas varētu ievērojami uzlabot situāciju. Tomēr ļoti svarīgi, lai būtu vienoti noteikumi visiem Eiropas valstu kuģu reģistriem. Pašlaik katrai Eiropas valstij ir savi noteikumi, kas ievērojami atšķiras. Vācijas kuģu īpašnieks par nelielu konteinerkuģi (2500 TEU), kas kuģo ar Vācijas karogu, ir spiests maksāt 826 tūkstošus eiro, bet tikpat lieli Nīderlandes un Dānijas kara kuģi saviem īpašniekiem izmaksā 570 tūkstošus eiro, turklāt Nīderlandē un Dānijā jau sen jūrniekiem nav jāmaksā ienākuma nodoklis.

Vācijas kuģu īpašnieki ir noraizējušies ne tikai par kuģošanas biznesa, bet arī par visas Vācijas jūrniecības nozares nākotni.■

Libērijas karogs nostiprina pozīcijas

Libērijas atvērto kuģu reģistru nodibināja 1948. gada 18. decembrī. Tas bija izdevīgs brīdis: ASV aizsākās darba nēmēju, tai skaitā jūrnieku nemieri, bet Eiropas kuģu īpašnieki Panamas politisko nemieru dēļ bija nobažījušies par savu kuģu drošību, tāpēc Panamas Kuģu reģistrs sāka zaudēt popularitāti un uzticamību.

Libērijas Kuģu reģistrs ir ASV prezidenta Frenklina Rūzvelta valsts sekretāra Edvarda Stetiniusa garabērns. Jau Otrā pasaules kara laikā Stetiniuss kopā ar Libērijas valdību izveidoja korporāciju "Libērian Corporation", nosakot, ka no kopuzņēmuma peļņas ceturtdaļa nonāks Libērijas valdības rīcībā, 10% tiks izmantoti Libērijas sociālo programmu finansēšanai, bet atlikusī daļa paliks korporācijas līdzīpašnieka Stetiniusa rīcībā. Kad 1949. gadā Stetiniuss aizgāja mūžībā, Libērijas atvērta kuģu reģistra īpašumtiesības pārgāja "International Bank Washington" rīcībā. Līdz 1989. gadam, kad Libērijā sākās pilsoņu karš, Libērijas karogs bija Panamu nobīdījis otrajā pozīcijā, tomēr pilsoņu karš darīja savu, un politiski nestabilās situācijas dēļ Libērijas Kuģu reģistra reputācija bija iedragāta. 1993. gadā kaujiņu vadonis un pagaidu valdības vadītājs Čārlzs Teilors parakstīja dokumentu par jauna Libērijas Starptautiskā kuģu un uzņēmumu reģistra izveidi, kas tagad pazīstams kā LISCR.

Atvērtais reģistrs nenozīmē visatļautību

Libērija kuģu tonnāžas ziņā ir otra lielākā jūrniecības nācija pasaulē. LISCR lepojas gan ar pasaulē lielāko tankkuģu floti, gan vienu no pasaules jaunākajām flotēm (vidējais vecums 12 gadi), gan uzsver, ka Libērija nu jau 69 gadus strādā, lai uzlabotu un pilnveidotu drošības standartus. Tieši tāpēc 1997. gadā tika izveidota Libērijas Jūras konsultatīvā padome, kuras locekļi ir ar jūrniecības nozari saistīto jomu pārstāvji no visas pasaules, lai kopīgi veidotu drošu nākotnes kuģošanas politiku.

1971. gadā izveidoja Libērijas Jūras drošības inspekciju, lai nodrošinātu kvalificētu Libērijas kara kuģu



uzraudzību atbilstoši IMO un ILO konvenciju prasībām.

Libērijas Kuģu reģistrs savā mājas lapā raksta, ka libērieši kā jūrniecības nācija lepojas ne tikai ar pasaulē augstākajiem drošības rādītājiem, bet arī ar vienu no ērtākajiem, efektīvākajiem un ārzonu uzņēmumiem nodokļu ziņā pievilcīgākajiem kuģu reģistriem pasaulē.

"Piesaistot lielākās starptautiskās klasifikācijas sabiedrības, mēs esam ieguldījuši miljoniem dolāru, lai radītu patiešām augstus drošības standartus," saka LISCR ģenerāldirektors Skots Bergerons (Scott Bergeron). "Libērijas Kuģu reģistrā jau reģistrēti 4167 kuģi, un mūsu flote turpina strauji papildināties, tomēr maksimāls kuģu skaita pieaugums nav galvenais mūsu mērķis, jo kompānijas politika ir balstīta uz stingri regulētu un drošības standartiem atbilstošu kuģu floti, kas mūsdienās ir kuģošanas nozares galvenais kritērijs. Pašlaik notiek sīva konkurence ne tikai kuģu, bet arī uzņēmējdarbības reģistrācijas jomā, un Libērija ar cieņu novērtē to konkurenci, kuras pamatā ir pakalpojumu kvalitāte, ekspluatācijas drošība un ilgtspējīga stratēģija.

Agrāk atvērto kuģu reģistri varēja piesaistīt kuģu īpašniekus tikai ar pievilcīgām cenām, bet tagad svarīgākais arguments, izvēloties to vai citu reģistru, ir

pakalpojumu kvalitāte, protams, te runa ir par tām kuģošanas kompānijām un kuģošanas biznesu, kas pozicionē sevi kā caurspīdīga un godīga biznesa piekritējus. Mūsu Kuģu reģistrs bija tas, kurš konsekvēnti rīkojās, lai ieviestu MLC konvenciju, un Libērija bija pirmā, kas to ratificēja. Tagad tieši LISCR, domājot par zaļo kuģošanu, izvērsis aktīvu darbību, lai samazinātu CO2 emisijas.”

Viens no LISCR panākumiem ir arī reģistra reģionālās pārstāvniecības Ņujorkā, Dubajā, Hamburgā, Šanhajā, Londonā, Panamā, Riodežaneiro, Seulā, Tokijā, Honkongā, Singapūrā, Cīrihē un Stambulā, kas nedarbojas tikai kā pastkastītes, bet ir ar kvalificētiem speciālistiem no komplektēti biroji.

Zaļš un vēl zaļāks

Tā varētu raksturot visus paziņojumus, ko izteikuši LISCR vadītāji.

LISCR Pirejas biroja viceprezidents un ģenerālmenedžeris Mihalis Pantazopols (Michalis Pantazopoulos): “Divas svarīgākās lietas, kas attiecas uz jūras vides aizsardzību, protams, ir Balasta ūdens apsaimniekošanas konvencija (BWM) un MARPOL konvencijas VI pielikums par sēra satursamazināšanu degvielā, kas stāsies spēkā 2020. gadā. Protams, šo prasību ievērošana kuģošanas nozarei būs liels izaicinājums, kas radīs problēmas un prasīs ne tikai finanšu ieguldījumus, bet arī ciešu sadarbību ar pieredzējušiem un atbildīgiem pakalpojumu sniedzējiem, tai skaitā arī kuģu reģistriem.

Libērija ir ratificējusi visas galvenās drošības un vides aizsardzības konvencijas, ir aktīva dalībniece IMO, ILO un citās ANO aģentūrās, kas saistītas ar jūrnieceības lietām, tāpēc nevar būt šaubu, ka arī 2017. gadā mēs turpināsim konsekvēnti pildīt iesākto.

Jau tagad Libērijas karogu var uzskatīt par vienu no zaļākajiem starptautiskajā kuģošanā, un pavisam nesen mēs iesauktajam arī “Green Award” programmā, kas jau iziet ārpus konvenciju prasību robežām, nodrošinot videi arvien draudzīgāku kuģošanu un arvien lielāku aizsardzību jūrniecekiem. Visiem Libērijas karoga kuģiem, kuri būs saņēmuši “Green Award” sertifikātu, reizi gadā tiks piemērota tonnāžas nodokļa triju procentu atlaide, un tā būs spēkā visu laiku, kamēr kuģis spēs izpildīt šīs programmas prasības un saņems attiecīgo sertifikātu.”

Grieķija brīdina Eiropas Savienību

Neskatoties uz daudzajām ekonomiskajām un tirgus problēmām gan pašā Grieķijā, gan pasaulē, ar kurām saskaras Grieķijas kuģu īpašnieki, Grieķija tomēr turpina nostiprināt savas pozīcijas kā valsts, kurai pieder visvairāk kuģu un kas kontrolē 18% no pasaules flotes. Kopējais Grieķijas flotes pieaugums tonnāžas ziņā kopš 2009. gada ir apmēram 70%.

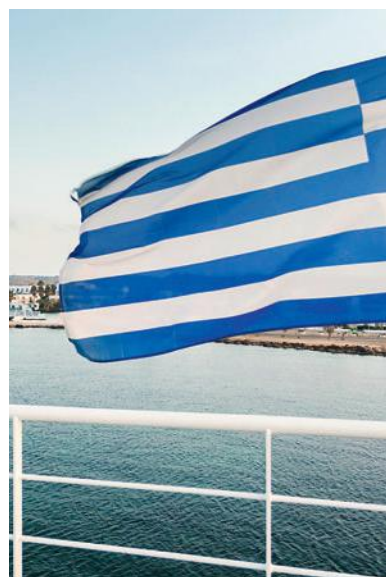
Grieķijas flote, kas reģistrēta zem Grieķijas karoga, pēdējā gada laikā sarukusi par 62 kuģiem, un 2017. gada 1. martā tās reģistrā bija 747 kuģi. Saskaņā ar “IHS Market” sniegtajām ziņām grieķu kuģu īpašniekiem pašlaik pieder 4085 kuģi, kas ir par septiņiem mazāk nekā gadu iepriekš. Grieķijas kuģošanas kompānijas pārstāv 25,2% no pasaules tankkuģu flotes un 16,2% no rūdas un beramkravu flotes.

Pašlaik Grieķijas kuģu īpašnieki kuģubūves rūpnīcās pasūtījuši 75 naftas tankkuģus, 19 ķīmisko un naftas produktu tankkuģus, 34 šķidrīnātās gāzes tankkuģus, 49 rūdas un beramkravu kuģus, 14 konteinerkuģus, kā arī piecus cita tipa kravas kuģus.

i UZZIŅAI

Grieķijas kuģu flote ir reģistrēta zem 41 valsts karogiem: zem Māršala Salu karoga 791 kuģis, kas ir vairāk nekā 18,9% no Grieķijai piederošās flotes, seko Libērija ar 775, Grieķija ar 747, Malta ar 671, Panama ar 377, Kipra ar 271 un Bahamas ar 248 kuģiem.

Tomēr, lai cik šķietami droši jūtas Grieķijas kuģu īpašnieki, fakts, ka Grieķijas karogs ir tikai trešais populārākais pašu Grieķijas kuģu īpašnieku vidū un tajā no 4085 kuģiem reģistrēti tikai 747, liek domāt, ka Eiropas kuģu īpašniekiem, tai skaitā, protams, arī grieķiem nav viegli noturēt kuģus savos nacionālajos reģistros, tāpēc, lai izdzīvotu, jāmeklē izdevīgo karogu reģistri.



Grieķijas Kuģu īpašnieku asociācijas prezidents Teodors Veniamis: “Politikēm un likumdevējiem gan Eiropas Savienībā, gan Grieķijā ir jāsaprot, ka Eiropas kuģniecība ir pīlārs Eiropas ekonomikai, bet Grieķijas kuģniecība savukārt ir pīlārs Eiropas kuģniecībai, un to nevajadzētu aizmirst vai novērtēt par zemu, domājot par ekonomisko labklājību Eiropā.”

Grieķijas jūrnieceības ministrs Panagiotis Kouroumblis, uzstājoties “Naftemporiki” kuģniecības konferencē šā gada martā, uzsvēra, ka Grieķijas valdība vēlas, lai grieķu jūrnieceki varētu strādāt uz Grieķijas kuģu īpašnieku kuģiem zem Grieķijas karoga, tāpēc ministrija ir nākususi ar iniciatīvu par dialogu starp

▶▶▶ 23. lpp.

kuģu īpašniekiem un jūrniekiem, cenšoties atrast kopīgu valodu, lai izprastu pašreizējo situāciju.

Panagiotis Kouroumbelis: “Lai gan Grieķija ir maza valsts, tās kuģošanas nozare ir līdere globālajā jūras pārvadājumu tirgū, tāpēc ministrija izvirzījusi mērķi nojaukt jebkurus birokrātiskos šķēršļus, kas vēl arvien traucē grieķu kuģu īpašnieku kuģiem atgriezties mājās zem savas karoga, bet jaunbūvētajiem tikt reģistrētiem zem Grieķijas karoga. Mēs aizstāvēsim savas interese Eiropas Savienības visaugstākajā politiskajā līmenī. Konkurētspējīgam jābūt ne tikai Grieķijas kuģošanas biznesam, kam tālākā izaugsme ir cieši saistīta ar kuģniecības klastera sekmīgu attīstību, tādām jābūt arī visam Eiropas Savienības kuģošanas biznesam. Eiropas kuģošanas biznesu neapdraud nedodīgā konkurence tās dalībvalstu vidū, to apdraud Tālo Austrumu valstu izvērstā kuģošanas politika, piemēram, strauji augošie kuģniecības klasteri, kuri ir agresīvi un darīs visu iespējamo, lai no tirgus izspiestu eiropiešus. Grieķija arī turpmāk būs neatlaidīga savos centienos un darīs visu, kas ir tās spēkos, lai panāktu, ka Eiropas politiķi reiz par visām reizēm saprastu un apzinātos, ka grieķu kuģniecība ir spēcīgs ierocis un trumpis Eiropai. Diemžēl Eiropā ieviestā kuģošanas nodokļu politika ir radījusi problēmas ne tikai Grieķijai, bet arī visām pārējām ES valstīm, kas saistītas ar kuģošanas biznesu, padarot to konkurēt nespējīgu. Ļoti svarīgi, lai ES, sadarbojoties ar IMO, panāktu, ka Eiropas kuģu īpašnieki nepamet ES, kas Eiropai būtu vislielākā katastrofa.”

Aicinot ES un IMO sadarboties, Kouroumbelis uzsvēra: “Ja Eiropa nevēlas zaudēt starptautisko konkurētspēju, tai būtu jāatbalsta tādās nozares kā kuģniecība, kurai ir vadošā loma uz pasaules ekonomikas skatuves. Ja ES neatradīs veidu, kā nepazaudēt ES kuģniecības biznesu, es ļoti baidos, ka Eiropas kuģniecības nozare piedzīvos kravu kritumu un tiks pazaudēta tieši tāpat, kā tas jau ir noticis ar ES kuģubūves nozari.”

Panamas karoga uzvaras gājiens

Šobrīd Panamas karogs kā uzvarētājs plīvo pāri citu valstu kuģu reģistru karogiem. Lētais karogs, ērtais karogs, bet pēdējā laikā uzsvērti tiek lietots apzīmējums “atvērtais kuģu reģistrs”, tomēr, lai kā to sauktu, Panamas karogam joprojām nav īsti laba slava, kaut zem tā kuģu 8600 kuģu, kas ir 22% no pasaules kuģu tonnāžas. Salīdzinājumam: zem ASV karoga ir aptuveni 3400, bet Ķīnas kuģu reģistrā – 3700 kuģu.

Panamas reģistrs darbojas kā atvērtais kuģu reģistrs, kuģu īpašniekiem piedāvājot daudzas priekšrocības – vienkāršu reģistrāciju (bieži vien to var veikt arī tiešsaistes režīmā), nodokļu brīvdienas, iespēju nodarbināt lēto darbaspēku un vēl daudz ko citu.

Pie Panamas karoga šūpuļa stāvēja Amerika, pareizāk sakot, tās stingrā un prasīgā likumdošana. 1915. gadā ASV pieņēma Jūrnieku aktu, tā sauktās “Magna Carta” jūrnieku tiesības, kas pieprasīja stingri ievērot jūrnieku darba laiku, pamatprasības par pārtiku uz kuģa un sodu samazināšanu, noteica adekvātu jūrnieku darba samaksu un drošības standartu ievērošanu. Šī likumdošana, protams, ASV karoga kuģu īpašniekus nolika nevienlīdzīgā situācijā ar to karogu kuģu īpašniekiem, kuriem šādas prasības netika izvirzītas.

1914. gadā atvēra Panamas kanālu, un šai mazajai valstij ar tās trim miljoniem iedzīvotāju pavēlās milzīgas iespējas, jo grēks bija neizmantojot unikālo ģeogrāfisko stāvokli. Tika pieņemts vēsturisks lēmums – izveidot kuģu reģistru bez kuģu īpašnieku un kuģu apkalpju pilsonības ierobežojumiem. 2017. gadā izdarīja grozījumus Panamas nodokļu sistēmā un ar likumu Nr. 63 šāds reģistrs tika izveidots. 1919. gada 20. augustā šoneris “Belen Quezada”, kas pārvadāja kravas starp Klusā okeāna piekrastes un Karību salu ostām,

bija pirmais, kas sāka strādāt zem Panamas karoga.

Tikai dažus mēnešus vēlāk Spānijas kuģniecības “Sota Y Aznar” (kas pēc tam kļuva par “Aznar Line” un darbojas joprojām) īpašnieks lūdza Panamas valdību nodrošināt dažu viņa flotes okeāna tvaikoņu reģistrāciju zem Panamas karoga. 1921. gada 7. oktobrī ar Panamas reģistra izpilddirektora dekrētu tika dota atļauja Spānijas kuģus reģistrēt zem Panamas karoga, nosakot maksu – vienu dolāru par neto tonnu un 10 centus ikgadējo nodokli par reģistrēto tonnu. Vēl divus gadus vēlāk kuģošanas kompānijas “American Line” īpašnieks Viljams Harimans pierēģistrēja zem Panamas karoga divus pasažieru kuģus, lai apietu tolaik Amerikā noteikto sauso likumu.

Pieprasījums auga, tāpēc piedāvājumam vajadzēja būt adekvātam, un 1925. gadā Panama kļuva par pirmo un ilgus gadus arī vienīgo atvērtu starptautisko kuģu reģistru, kas bija pieejams jebkuram kuģu īpašniekam.

Otrā pasaules kara laikā amerikāņu kuģi, tai skaitā 17 tankkuģi un divi tirdzniecības kuģi, tika reģistrēti Panamas reģistrā, kas ļāva amerikāņiem, formāli saglabājot neitralitāti, vest kravas pāri Atlantijas okeānam un piegādāt tās, piemēram, Apvienotajai Karalistei.

Pēc Otrā pasaules kara Panamā reģistrēto kuģu skaits strauji pieauga, jo ASV kuģu īpašnieki centās

samazināt izmaksas, bet Eiropas kuģu īpašnieki – apiet nodokļus. Apmierinot citu valstu vajadzības, Panamas atvērtā kuģu reģistra bizness joprojām plaukst un ienes gadā teju pusmiljardu dolāru no iekasētajām maksām un nodokļiem, kā arī sniegtajiem pakalpojumiem.

Korupcijas ēna pār Panamas karogu

Tomēr ērto karogu kritiķi ir visai skeptiski par kuģu īpašniekiem maksimāli atviegloto dzīvi, jo aiz tā visa slēpjas un tiek piesegti rupji kuģošanas drošības un jūrnieku darba tiesību pārkāpumi. Starptautiskās Transporta darbinieku federācijas (ITF) pārstāvis Panamā Luiss Fruto pauž viedokli, ka Panama piever acis uz pārkāpumiem, lai tikai reģistrētu savā reģistrā iespējami vairāk kuģu. Kā piemēru Fruto min kādu kļiedzošu atgadījumu, ko viņam nācies izmeklēt pirms diviem gadiem. Kāda kuģa mašīntelpā sava pirmā reisa laikā bojā bija gājusi 22 gadus veca jūrniece. Tā vietā, lai kuģis dotos uz pirmo tuvāko ostu, tas turpināja reisu vēl vairāk nekā divas nedēļas, sievietes līķi turot saldētavā. Pārbaude, kas tika veikta šā notikuma sakarā, atklāja arī to, ka daži apkalpes locekļi darbam nepieciešamos sertifikātus bija nopirkuši.

Kritiķi norāda, ka negadījumu skaits uz Panamas karoga kuģiem tiešām ir ļoti augsts, bet nu jau bijušais Panamas Jūras administrācijas izpilddirektors Karloss Gonsalss aizrāda, ka tas ir tikai tāpēc, ka Panamas kuģu reģistrā ir visvairāk kuģu.

Jūras mācību centra skandāls

Tomēr bijušo par nebijušo nepataisīsi, un aizmirsti netiek pat salīdzinoši paseni notikumi, piemēram, kā 2000. gadā ITF ģenerālsekretārs Deivids Kokrofts par četriem tūkstošiem dolāru bez jūrniecības izglītības un darba pieredzes nopirka jūras virsnieka sertifikātu.

Iespējams, ka tieši 17 gadus seni notikumi izgaismo šodienas realitāti, un to spilgti apliecina pavisam jauni notikumi. 2016. gadā

Panamas Jūras administrācijas vadītājs Roberto Linaress kopā ar savu komandu bija spiesti atkāpties “Orion” jūras mācību centra skandāla dēļ. Panamas prokuratūra, izskatot 2015. gadā saņemtu sūdzību, viņiem izvirzīja apsūdzību par noziedzīgu nodarījumu pret valsts pārvaldi. Mācību centrā veiktais audits parādīja, ka Linaress no 2011. gada “Orion” jūras mācību centram piešķīris ekskluzīvas tiesības veikt jūrnieku licencēšanu un kompetences pārbaudes. Šāds darījums ir spilgts korupcijas piemērs, vēl jo vairāk tāpēc, ka mācību centrs izsniedzis kompetences dokumentus un licences jūrniekiem, kuri nemaz nav izgājuši mācību kursu, tātad ir pārkāpis starptautiskās prasības, tāpēc arī tā izsniegtie profesionālās kompetences dokumenti neatbilst noteiktajiem standartiem un tas radījis apdraudējumu starptautiskajai kuģošanas drošībai un nodarījis kaitējumu Panamas Kuģu reģistra tēlam.



Pats “Orion” mācību centrs nevēlējās sadarboties ar auditoriem un visādi centās kavēt un traucēt viņu darbu. Tiek lēsts, ka “Orion” izsniedzis aptuveni 10 tūkstošus kompetences dokumentu, bet ir aizdomas, ka to skaits varētu būt vēl daudz lielāks, jo mācību centrs mēģinājis izdzēst informāciju no datu bāzes. Katrs saņemtais dokuments jūrniekam izmaksājis piecus līdz sešus tūkstošus dolāru.

Noziedzīgi iegūto līdzekļu legalizācija

Atvērtais kuģu reģistrs ir palīdzējis Panamai izveidot pasaulē lielāko tirdzniecības kuģu floti, bet ANO 2014. gada ziņojums parāda, ka 21% visu Panamā reģistrēto tirdzniecības kuģu ir ārvalstu īpašumā. Bet šis reģistrs ir kā runga ar diviem galiem, kuras vienā galā atrodas

kuģu īpašnieki ar savām interesēm, otrā kuģošanas nozare, kurā tiek veicināta naudas atmazgāšana un izvairīšanās no nodokļiem.

Minimālas pārbaudes kuģiem, kas vecāki par 20 gadiem, turklāt, ja kuģim vēl ir derīgi drošības un tonnāžas sertifikāti, atkārtota pārbaude, reģistrējot kuģi zem Panamas karoga, nav jāveic. Kuģa reģistrāciju var veikt vienas dienas laikā, bet pats svarīgākais, ka ārvalstu kuģniecības kompānijām nav jāmaksā ienākuma nodoklis Panamas valdībai. Tieši šis patīkamais nosacījums ļauj Panamai ik gadus no kuģu reģistrācijas un reģistrācijas atjaunošanas maksām iekasēt 150 miljonus dolāru, bet kopējie ieņēmumi no pakalpojumiem sasniedz 300 miljonus dolāru gadā.

Panamas pašreizējai kuģu reģistrācijas sistēmai tiek pārņemts, ka tā pieļauj kuģu īpašniekiem darboties zem anonimitātes plīvura, jo ir gandrīz neiespējami noteikt kuģa faktisko īpašnieku, ļaujot tam iesaistīties nelikumīgās darbībās un palikt nesodītam. “Global Financial Integrity” brīdina par nelikumīgām finanšu plūsmām, kurās importētāji un eksportētāji manipulē ar tirdzniecības rēķiniem, nemaksājot muitas nodokļus, izvairās no PVN un ienākuma nodokļa maksāšanas. No 2003. līdz 2012. gadam (pēdējais gads, par kuru ir pieejami dati) eksporta un importa darījumi, apējojot nodokļus, sasniedza aptuveni 400 miljonus dolāru, kas aizgāja garām Panamas budžetam.

Lai gan kritiķu Panamas Kuģu reģistram netrūkst un vislielākā kritika nāk no ITF, Panama iet savu ceļu. “Lai Panamas Kuģu reģistram ir ilgs mūžs,” saka Panamas Starptautiskās jūrniecības universitātes profesors Džordžs Luiss Sančess. “Un tie, kam nepatīk atvērtais reģistrs, var izvēlēties ar saviem kuģiem darīt kaut ko citu!”

Kopš 2008. gada Panama ir daudz darījusi, lai no melnā saraksta virzītos Parīzes saprašanās memoranda baltā saraksta virzienā, tomēr katra aizdomu ēna, skandāls vai aizdomīgs darījums atmet to atpakaļ un liek domāt kā par lētā karoģa valsti. ■

Kvazimodo vaibsti starptautiskās kuģošanas politiskajā vaigā

Kuģa reģistrācija ir process, kurā kuģis iegūst dokumentu par piederību attiecīgajai valstij jeb, tēlaini runājot, iegūst tās pilsonību. Kuģa karogs ļauj piedalīties starptautiskajā kuģošanā, un kuģu reģistrs apliecina, ka attiecīgais kuģis atbilst starptautiskā regulējuma prasībām. Kuģu reģistri var būt gan valsts, gan privātas aģentūras, bet tām visām ir jāuzņemas atbildība un jāapliecina, ka kuģis ir izgājis nepieciešamās pārbaudes, tas ir drošs un atbilst starptautisko konvenciju prasībām, tāpat arī kuģa apkalpei ir vajadzīgā kompetence. Vēl der tikai atgādināt, ka ir atvērtie kuģu reģistri, kuros reģistrē ārvalstu īpašnieku kuģus, un ir nacionālie kuģu reģistri, kas atvērti tikai attiecīgās valsts kuģu īpašniekiem.

Kriminālais bizness atrod nišu

Lielai flotei ir liela pievienotā vērtība, tā ir interesanta gan adrošinātājiem, gan kravu aģentiem, gan arī bankām. Jauni kuģi reģistrē "ved" sev līdz ekonomiskās aktivitātes, un to, protams, vēlas daudzi, arī kriminālais bizness.

2016. gada decembrī Mikronēzijas Federatīvās Valsts (FSM) Jūras, transporta, sakaru un infrastruktūras departamenta vadītājs Džons Elimors publiski uzstājās, lai vēl un vēlreiz apliecinātu, ka Mikronēzijas Federatīvās Valsts Kuģu reģistrs atšķirībā no Palau vai Māršala Salu reģistriem ir nacionālais kuģu reģistrs, kas reģistrē tikai FSM īpašnieku kuģus, kuri kuģo Mikronēzijas ūdeņos.

Kāpēc Mikronēzijas Federatīvās Valsts amatpersona nāk klajā ar šādiem publiskiem paziņojumiem? Izrādās, iemesls ir pavisam vienkāršs. Ārvalstu ostās tika aizturēti vairāki kuģi ar FSM karogu, un tad arī atklājās shēma, pēc kuras darbojas kriminālais bizness: Mikronēzijā tiek nodibināta firma, ko nosauc par Mikronēzijas starptautisko kuģu reģistru, kura direktors ir kāds kapteinis Šarms. Kompānija atver biroju, vietējā pasta nodaļā pierēģistrē pastkastīti un izveido interneta mājas lapu, kurā reklamē savu darbību, pakalpojumus, tai skaitā arī kuģu un jūrnieku reģistrāciju. Interneta mājas lapu caur *Linked in* "uzsēdina" uz



Mikronēzijas Federatīvās Valsts domēna un norāda e-pastus, kuru galā stāv "com". Starp citu, 73% no visiem reģistrētajiem domēniem, kas atrodas globālajā tīmeklī, ir domēni ar "com", ko reklamē kā ātrus un drošus pakalpojumus, piedevām arī brīvus no riskiem. Kriminālais bizness to izmanto, lai globālajā tīmeklī tam nevarētu sadzīt pēdas.

Kad Mikronēzijas Federatīvās Valsts Tieslietu departaments sāka izmeklēt viltus reģistra lietu, atklājās, ka kompānijai ir tikai biroja adrese, kurā nekad neviens no tās darbiniekiem pat kāju nav spēris, patiesībā arī kompānijas darbiniekus neviens vaigā nav skatījis. Tomēr pati "Micronesia International Ship & Business Company" turpina savu darbību, sniedzot nelegālus pakalpojumus – piedāvā kuģu reģistrāciju un izsniedz jūrnieku dokumentus, piedevām publisko informāciju, ka tā administrē Mikronēzijas Federatīvās

Valsts ārzonu kuģošanas kompāniju reģistru. Tieslietu departamentā vērsās starptautiskais finanšu analītiķis un tehnoloģiju speciālists Stīvens Beikers, kurš vērsa uzmanību uz jau pieminētās kompānijas aizdomīgo uzņēmējdarbību.

Atverot tās mājas lapu, var lasīt: "MISR ir atvērts kuģu reģistrs, tas reģistrē jebkura pasaules kuģu īpašnieka kuģi, kas atbilst Mikronēzijas standartiem un 1997. gadā pieņemtajam Nacionālajam jūras likumam. Kuģa reģistra mērķis ir aizsargāt kuģu īpašnieku intereses, tas atbilst visām valsts un starptautisko organizāciju prasībām, reģistrācijas process ir vienkāršs un efektīvs."

Mikronēzija un tās Kuģu reģistrs nav vienīgais, kas cieš no negodīga biznesa, kad kāds viltvārdis valsts vārdā izsniedz kuģu reģistrācijas un jūrnieku dokumentus. Diemžēl Mikronēzijas tiesībsargājošās institūcijas pagaidām bez panākumiem turpina dzīt pēdas viltus pakalpojumu sniedzējiem un atzīst, ka apturēt viņu darbību nebūs tik viegli un tas prasīs laiku.

Kas var būt vēl melnāks par Kambodžas karogu?



2002. gadā likvidēja Kambodžas kuģniecības korporāciju (CSC) pēc tam,

kad ASV un Spānijas Jūras spēki Indijas okeānā aizturēja Kambodžas

karoga kuģi ar kontrabandas kravu – vairāk nekā tonnu kokaīna, 15 raķetēm, 23 cisternām ar raķešu degvielu un 85 mucām nezināmas ķīmiskas vielas, kas bija paslēpta zem cementa maisiem un paredzēta Jemenai. Atvērtā CSC kuģu reģistra vietā 2003. gadā izveidoja Kambodžas Starptautisko kuģu reģistru (ISROC), kurš sevi joprojām reklamē kā *clean flag*, bet patiesībā pēdējos divdesmit gadus ir pats netīrākais no karogiem, zem kura reģistrētos kuģus ne tikai Tokijas SM klasificējis kā augsta riska kuģus. Kambodžas karogu izvēlas bizness, kurš apzināti vēlas pārkāpt likumus un zina, ka šis karogs dod tādu iespēju. Kādas kompānijas īpašnieks, kurš vēlējas palikt anonīms, atzina, ka strādājis zem Kambodžas karoga, lai pārvadātu kontrabandas kravas, bet tagad, lai netiktu identificēts, savus kuģus pārcēlis uz citu reģistru.

Zem Kambodžas karoga strādā kuģi, kuri neatbilst drošības prasībām un nodarbojas ar narkotiku, ieroču un cilvēku tirdzniecību. Likteņa varā tiek pamesti jūrniki, kuri izmisumā ir tikai soli no pašnāvības, jo viņu problēmas nevar atrisināt gadiem ilgi, kā tas bija, piemēram, ar Turcijas piekrastē pamestā kuģa "Tallas" komandu. Vēl arvien pasaules jūrās kuģo ļoti daudz ārvalstu kuģu ar Kambodžas karogu, lai gan kopš 2015. gada



Kambodžas Kuģu reģistrā reģistrētajiem kuģiem formāli ir liegta ieeja pasaules ostās. 2013. gadā EK oficiāli aizliedza zivju ieviešanu no Kambodžas, jo tā ir atbildīga par nelikumīgo zveju, ko veic kuģi zem Kambodžas karoga. ITF šefs Smits 2016. gada 17. augustā nosūtīja vēstuli IMO ar aicinājumu rīkoties, lai ārvalstu kuģiem slēgtu Kambodžas karogu, tā mazinot

nelikumīgas darbības, kontrabandas tirdzniecību un apdraudējumu kuģošanas drošībai.

Starptautiskās Tirdzniecības palātas Kriminālizmeklēšanas nodaļas direktors Potengals Mukundans, komentējot aicinājumu slēgt Kambodžas atvērto reģistru, ir teicis,



ka kuģu īpašniekiem jau nav grūti savus kuģus no viena augsta riska reģistra pārreģistrēt citā. Problēma nebūs atrisināta, kamēr karoga valstis likuma priekšā nebūs atbildīgas par sava reģistra kuģiem. Dienvidaustrumu Āzijas pētniecības institūta direktors Pols Čembers ir pārliecināts, ka ērto karogu shēma ir izdevīga starptautiskajai tirdzniecībai un spēcīgs lobisjs panācis labvēlīgu politisko lēmumu, kas vēl arvien ļauj reālajam kuģu īpašniekam palikt anonīmam. Savukārt Kambodžas premjerministrs atzinis, ka, lai gan izjūt spiedienu no ES, lai tiktu sakārtoti kuģu reģistrācijas jautājumi, Kambodžai pirmajā vietā ir garantēt ērtības kuģu īpašniekiem, jo citādi valsts kasei garām aizietu vairāk nekā seši miljoni dolāru, ko ienes kuģu reģistrācija un ar to saistītie pakalpojumi.

Kuģu karoga valstu bezatbildība

Lai gan pasaulē jau ilgi norisinās cīņa pret kuģiem, kuru tehniskais stāvoklis neatbilst drošības standartiem, jo tie rada draudus kuģošanai un videi, šis darbs vēl joprojām nav devis vēlamus rezultātus. Starptautiskās organizācijas nav tikušas galā ar ērto reģistru *slukto uzvedību*, kuri pietiekami neveic sava reģistra kuģu pārbaudes un problemātiskās situācijās var bez sankcijām izvairīties no atbildības. Lūk, dažī piemēri.



Kuģis kā pieminēklis bezjēdzībai

Jau kopš 2013. gada decembra uz rīfiem pie Ponpei salas sēž kuģis "Ping Da 7", joprojām nodarot kaitējumu videi, bet īpašnieks, kas kuģi bija reģistrējis zem Kaimanu karoga, gluži vienkārši ir pazudis un par kuģi un notikušo neliekas ne zinis, arī karoga valsts nekādu atbildību neuzņemas, savukārt likums ir bezspēcīgs.

Cietušo daudz, vainīgo maz

2010. gadā Meksikas līcī notika sprādziens uz naftas platformas "Deepwater Horizon", bojā gāja 11 un nopietni cieta 17 cilvēki, jūrā izlīja 62 tūkstoši barelu jēlnaftas, nodarot kaitējumu aptuveni 62 miljardu dolāru apmērā. 2016. gada beigās tiesa par vainīgām atzina trīs kompānijas: kompānijai BP noteica



67%, "Transocean" 30%, bet "Halliburton" 3% atbildību. Tomēr par traģēdiju Meksikas līcī neviens netika notiesāts ar cietumsodu, viss beidzās ar pārbaudes laiku, piespiedu darbu un naudas sodu. Bez soda un atbildības par notikušo palika arī Mārsala Salu Kuģu reģistrs, kurā naftas platforma bija reģistrēta, lai gan izmeklēšanā tika konstatēts, ka nebija ievēroti nepieciešamie drošības standarti. ■

Ekonomiskais spiediens ir realitāte jūrā

≡ KAPTEIŅA VIEDOKLIS

“Nekad neesmu nožēlojis savu izvēli kļūt par jūrnieku un ar gandarījumu varu atzīt, ka, pateicoties darbam jūrā, mana pieredze ir daudz bagātāka nekā daudziem krastā strādājošajiem. Nenovērtējama ir bijusi iespēja iepazīt dažādas kultūras, un to pieredzi, ko esmu guvis, uz kuģa strādājot ar dažādu tautību cilvēkiem, nevar iegūt nevienā augstskolā. Visu savu jūras karjeru nostrādāju uz gāzvedējiem, kas nozīmē kuģošanu pa visu pasauli, vienīgi Austrālijā diemžēl neesmu bijis,” saka tālbraucējs kapteinis PĒTERIS RABŠA, kurš vairāk nekā divdesmit gadus nostrādājis jūrā un, gadu pildot Latvijas Jūras administrācijas Jūrnieku reģistra vadītāja vietnieka pienākumus, ieguvis arī krasta darba rūdījumu.

– Kādi izaicinājumi jums, pieredzējušam kapteinim, ir strādājot krastā?

– Piedalīšanās jūrniecības normatīvo aktu pilnveidošanā un iniciatīvas jaunu likumu izstrādē ir viens no mana darba lielākajiem izaicinājumiem, tā ir pilnīgi jauna sfēra, jo līdz šim man kā kapteinim, strādājot uz kuģiem, bija vien stingri jāievēro likumu prasības. Savukārt tā Jūrnieku reģistra darbības sfēra, kas saistīta ar jūrnieku sertificēšanu un kompetences novērtēšanu, man ir ļoti zināma, un tieši tāpēc, visticamāk, arī tiku uzrunāts darbam Jūrnieku reģistrā.

– Šajā žurnāla numurā viens no tematiem ir kuģu karogi un ar tiem saistītā darba specifika, tāpēc vispirms vēlētos jums jautāt, uz kādu karogu kuģiem jums savā kapteiņa karjerā ir nācies kuģot?

– Jūrnieka gaitas sāku Latvijas Jūras spēkos, tas bija Latvijas karogs, nācies kuģot arī uz Libērijas karoga kuģiem, Norvēģijas otrā reģistra (NIS), Vācijas, Singapūras, Indonēzijas un Māršala Salu karoga kuģiem

– Tik bagāta pieredze jums dod iespēju salīdzināt visdažādākos kuģu reģistrus, tāpēc, lūdzu, paraksturojiet, ar ko tad atšķiras, piemēram, Norvēģijas, Vācijas un Libērijas kuģu karogi

un kāda ir atšķirība strādāt un veikt savu sarežģīto un atbildīgo kapteiņa darbu uz šo karogu kuģiem.

– Jauši vai nejauši, bet jūs jautājat tieši par tiem kuģu karogiem, kurus var iedalīt trijos, no kapteiņa viedokļa ļoti atšķirīgos kuģu reģistros, kuriem ir visai atšķirīga attieksme pret starptautiskajām kuģošanas prasībām, vispirms jau kuģa apkalpes darbu. Ne velti radies apzīmējums *lētie karogi*, pie tiem pieder arī Libērija, un tie ir karogi, kas ļoti pārliecinoši stāv biznesa un kuģu īpašnieku pozīcijās, ko, strādājot uz kuģa, lieliski var izjust. Tas gan nekādā gadījumā nenozīmē, ka uz kuģa drošības jautājumi būtu atstāti novārtā, tomēr cauri visam jūtama nostāja, ka pirmkārt tiek domāts par komersantu ērtībām.

Otrs no pieminētajiem ir Norvēģijas otrais reģistrs, uz kura kuģiem nācies strādāt, un tas krietni atšķiras no Libērijas karoga, jo uz šā karoga kuģiem par apkalpi un kuģošanas drošību tiek domāts ievērojami vairāk, nekā to liek darīt minimālās starptautiskās prasības. Tomēr tas ir ērts arī komersantiem, arī viņu intereses nekādā ziņā netiek aizmirstas. No savas pieredzes varu teikt, ka tieši Vācijas karogs ir visneērtākais biznesam, un tās prasības, kas jāievēro uz kuģa gan attiecībā uz drošību, gan apkalpes

darbu, gan vides aizsardzību, ir visstingrākās, ar kādām man nācies saskarties, jo drošība viennozīmīgi tiek likta pirmajā vietā. Bet tas jau nav nekāds pārsteigums vai noslēpums, ka vāciešiem ir daudz un stingri noteikumi, kurus viņi patiešām arī ievēro. Vācijas jūrniecības likumdošanas akti, pat tikai uz tiem paskatoties vai uzliekot uz svariem, ir apjomīgāki nekā Libērijas un Norvēģijas likumdošanas dokumenti, kopā ņemti. Vācijas likumdošanā par visu ir padomāts.

– Vai ir vieglāk strādāt, ja visu regulē tik skrupuloza dokumentācija, un vai Vācijas likumdošana runā arī par kapteiņa tiesību aizsardzību?

– Tieši tā! Es jau pieminēju, ka uz Vācijas reģistra kuģiem daudz vairāk nekā uz citu karogu kuģiem padomāts par apkalpi, tai skaitā, protams, arī par kuģa kapteini.

– Kas slēpjas aiz vārdiem – daudz vairāk padomāts?

– Tie, pirmkārt, ir darba drošības noteikumi, kas regulē ikdienas darbu un dzīvi uz kuģa. Pieredzējuši jūrnieki ikdienas darbā var likt lietā savu gadiem krāto pieredzi, kas ļauj tiem izvairīties no bīstamām situācijām, kurās savukārt viegli nonāk nepieredzējis jūrnieks, tāpēc ir ļoti labi, ja noteikumi reglamentē darbu un palīdz mazāk pieredzējušiem jūrniekiem darīt rutīnas

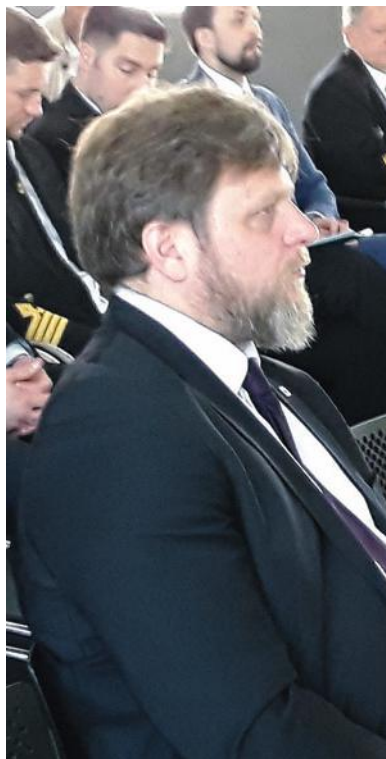
darbu, bet pieredzējušajiem vienmēr atgādina, ka drošības nekad nevar būt par daudz, tāpēc, pateicoties noteikumiem, ir drošāk dzīvot un strādāt uz kuģa.

Otra būtiska prasība ir darba līgumi. Vācijas likumdošana stingri nosaka, ka atalgojums jūrniekiem nedrīkst būt zemāks par tādu un tādu līmeni. Tieši tāpat sakārtoti ir visi tie jautājumi, kas saistīti ar veselību, apdrošināšanu, repatriāciju un daudzām citām lietām un situācijām, ko likumdošana paredz un pilnībā atrisina. Arī MLC konvencija starptautiskā līmenī kaut cik aizsargā jūrnieka tiesības un intereses, bet būtībā vāciešiem šī konvencija neko nav mainījusi, jo tajā ietvertās prasības jau paredz Vācijas likumdošana. Protams, pēdējos gados vāciešiem daudzi kuģi aizgājuši no Vācijas reģistra uz lēto karogu reģistriem, jo komersantiem ir grūti noturēties biznesa vidē, kur puse no pasaules piedāvā lētākus un ērtākus pakalpojumus, strādājot zem lētajiem karogiem, tāpēc vācieši ar savu stingro kuģu reģistru kļūst arvien mazāk un mazāk konkurētspējīgi.

– Bet ko tad jūrniekiem un starptautiskajai kuģošanai īsti nozīmē Libērijas karogs?

– Libērijas karogs ir raksturīgs ar savu fleksibilo attieksmi pret starptautiskā kuģošanas regulējuma ievērošanu, kā arī daudzu citu prasību ievērošanu, kas lielā mērā ir atkarīga tikai no kuģu īpašnieku vēlmes šo likumdošanu respektēt. Libērijas kuģu reģistra likumdošanā ir noteiktas minimālās prasības, kas jāievēro, bet tā neprasa neko vairāk. Starptautiskā jūrniecības sabiedrība lieliski zina, ka daudzi jautājumi joprojām nav starptautiski reglamentēti, tāpat nav arī noteikts, kā vienā vai otrā situācijā vajadzētu rīkoties, bet gadījumos, kad likumi kaut ko neparedz vai atstāj iespēju tos apiet ar likumu, šādas iespējas parasti garām netiek laistas.

Strādājot zem Libērijas karoga, jūrnieki, kapteiņi un vecākie virsnieki jau labi zina – tas, kā tiks ievērotas jūrnieku tiesības un visas citas prasības, ir atkarīgs no darba devēja, tāpat no katra kuģa īpašnieka. Ir



darba devēji, kuri, lai arī izmanto Libērijas karogu, joprojām notur augstas prasības pret darba likumdošanas ievērošanu un drošības standartiem, nepieļaujot nekādas atkāpes, nodrošinot gan labus darba apstākļus, gan visu pārējo augstā līmenī. Ja sakām – Libērijas karogs, tas vien vēl neraksturo reālo situāciju uz katra atsevišķa kuģa īpašnieka kuģa. Es nekādā ziņā nevaru apgalvot, ka *lētais karogs* automātiski nozīmē arī sliktus darba apstākļus un apdraudējumu kuģošanas drošībai.

– Diemžēl starptautiskie jūras pārvadājumi joprojām nenotiek tikai mierīgos ūdeņos. Kāda ir kuģa īpašnieka atbildība par kuģi un apkalpi, kuģojot, piemēram, tā sauktajos pirātu rajonos?

– Patiesībā man ir paveicies, kuģojot šajos rajonos, jo tie kuģu īpašnieki, uz kuru kuģiem esmu strādājis, izmantoja bruņotas apsardzes pakalpojumus, lai nodrošinātu kuģu aizsardzību, kas parasti attur pirātus no uzbrukumiem. Viņiem pietiek ar vieglākiem mērķiem, bet esmu dzirdējis citu kapteiņu stāstus par bēdīgu pieredzi

Indijas okeānā Somālijas krastos. Kuģa drošība vislielākajā mērā, protams, ir atkarīga no kuģa īpašnieka, jo katrs papildu aprīkojums vai bruņota apsardze prasa ievērojamus papildu izdevumus. Lai gan bruņota apsardze ļauj samazināt apdrošināšanas izmaksas, tomēr likumdošanas līmenī ieroču esamība uz kuģa ārzemju teritorijās īsti atrisināta nav, un, lai gan tā dod zināmu drošību, tomēr spriedze tīri cilvēciski saglabājas. Neviens taču nevar pateikt, kas var notikt, divas trīs dienas kuģojot cauri bīstamajiem rajoniem, tāpēc apkalpes spriedze ir jūtama, cilvēki uztraucas par savu drošību. Normālas kompānijas, kādās man nācies strādāt, dara visu iespējamo, lai kuģi pasargātu no iespējamajiem uzbrukumiem.

– Kas pašam kapteinim parasti sagādā visvairāk problēmu, strādājot jūrā?

– Pat nevaru izcelt kādu vienu problēmu reisa laikā, jo viss ir atkarīgs no tā, ko darām, ko plānojam un ko izdodas vai neizdodas īstenot. Reizēm rodas tehniskas problēmas, bet nav noslēpums, ka vislielāko spriedzi sagādā komerciālais spiediens, jo kuģa īpašnieks no sava kuģa mēģina dabūt arī maksimālu labumu. Arī nogurums jūrniekiem reti kad rodas no kādām ārkārtas situācijām, jo jūrnieki pārsvarā ir profesionāļi un kā profesionāļi arī strādā, nogurums parasti rodas no darba režīma, kas jau pieminētā komerciālā spiediena dēļ liel strādāt papildu darba stundas. Reizēm ir slikta reisa plānošana, jo netiek ņemts vērā laiks, kas, piemēram, nepieciešams, lai sagatavotu kuģi jaunai kravai. Tas prasa ļoti lielus cilvēka darba resursus, un, lai izpildītu darba devēju prasības, nākas pārkāpt darba grafiku. Cilvēks, kurš sēž krastā un plāno, neaizdomājas par to, ka uz kuģa to visu realizēt ir praktiski neiespējami, tāpēc nereti nākas skaidroties, kāpēc apkalpe nevar izpildīt ne-reālas prasības noteiktajā grafikā. Tomēr manā praksē nav bijis tāds gadījums, kad kapteiņa viedoklis netiktu respektēts. Ja teicu, ka apkalpei nepieciešama atpūta, tad tā arī notika. ■

Anita Freiberga

Izdevumu optimizācija ir reāla pasaules tendence

≡ KAPTEIŅA VIEDOKLIS

“Mans mērķis bija sasniegt augstāko līmeni – kļūt par tālbraucēju kapteini. Nevis tikai saņemt diplomu, bet reāli strādāt par kapteini, un šo mērķi esmu sasniedzis,” saka trīsdesmit septiņus gadus jaunais AINĀRS AUSTRUMS, kurš jau piekto gadu stāv uz kapteiņa tiltiņa. 2002. gadā viņš ieguva kuģa vadītāja diplomu Latvijas Jūras akadēmijā, pēc tam Rīgas Tehniskajā universitātē maģistra grādu transporta loģistikas specialitātē. “To vajadzēja, lai zināšanas būtu daudzpusīgākas, jo dzīvē viss var gadīties,” spriež Ainārs un piebilst, ka īpaši tas noderēs, kad nākotnē tiks apsvērta iespēja pāriet krasta darbā. Lai gan sieva gribētu, lai viņš jau tagad mestu mieru jūrai, Ainārs domā, ka vēl gadus desmit jūrai ardievas neteiks. “Man ir trīs bērni, tāpēc, reāli domājot par viņu skološanu un skatoties arī uz citām vajadzībām, apzinos, ka krasta atalgojums nevar konkurēt ar atalgojumu jūrā.”

– Jums ir bijusi veiksmīga jūras karjera un ātra izaugsme.

– Trīsdesmit divos gados kļuvi par kapteini, jūras gaitas sāku ar kruinga kompānijas LAPA starpniecību, strādājot uz ķīmiskajiem tankkuģiem, uz kuriem bija ļoti intensīvs un noslogots darbs. Uz šiem kuģiem arī nostrādāju lauvas tiesu līdz kapteiņa vecākajam palīgam. Var teikt, ka līdz kapteinim tiku salīdzinoši ātri, bet domāju, ka arī pelnīti, jo strādāju tiešām daudz, piedevām tā bija ļoti laba skola. Angļu valodā ir termins *tanker-mann*, kas pilnībā attiecas uz mani, jo esmu strādājis tikai uz tankkuģiem. Neapšaubāmi, tā pieredze, ko ieguvu uz kuģošanas kompānijas “Stolt” ķīmisko produktu tankkuģiem, arī strādājot ar “Framo” sūknēm, ko uz citu kompāniju kuģiem nevar apgūt, ir bijusi tiešām laba skola. Bija jau arī tādi jaunie speciālisti, kuri nostrādāja divus trīs gadus, bet paši nevēlējās un arī neko neapguva, turpretī visi, kas paši gribēja, daudz iemācījās un ieguva nenovērtējamu pieredzi. Tagad, kad strādāju uz simt sešdesmit tūkstošu tonnu lieliem jēlnaftas

tankkuģiem, ja pie manis atnāk strādāt vecākais palīgs, kuram ir “Stolt” pieredze, ir patīkami komunicēt, jo cilvēks ir īsts profesionālis, zina, ko runā un dara. Tādos gadījumos sarunas tiešām ir saturīgas.

– Uz kādu karogu kuģiem esat strādājis?

– Pašos pirmsākumos tas bija Kai-manu Salu karogs caur kruinga kompāniju LAPA, tad bez Latvijas kruinga starpniecības pa tiešo strādāju uz Vācijas karoga kuģa, ko

finansiālu apsvērumu dēļ Vācijas kuģu īpašnieki pāreģistrēja zem Libērijas karoga.

– Tad jau jūs lieliski varat salīdzināt, ko Vācijas karoga no-maiņa pret Libērijas karogu ir mainījusi jūsu ikdienas darbā.

– Godīgi sakot, mums uz kuģa tas neko nemainīja, jo pārmaiņas finansiālu apsvērumu dēļ notika pašas kompānijas iekšienē. Mainījās kompānijas iekšējā likumdošana, arī klasifikācijas sabiedrība no “Det Norske Veritas” tika nomainīta pret “American Bureau of Shipping”, kas dod kompānijai brīvāku rīcību, bet es nevaru teikt, ka tāpēc uz kuģa kaut kas būtu mainījies vai kļuvis sliktāk. Joprojām ir saglabāts tā sauktais vācu standarts. Tomēr pēc pieredzes varu teikt, ka arī vācu standarts mēdz atšķirties, jo atšķirīgi ir Austrumvācijas un Rietumvācijas standarti. Austrumvācijas standartā ir jūtams mums joprojām vēl pazīstamais *padomju piegājiens*, kas no kapteiņa diemžēl prasa novirzīšanos no stingri regulētās noteikumu ievērošanas. Es ar to nevēlos teikt, ka tiek prasīti kādi

**...es kā kapteinis
varēju pateikt: nē,
mēs rīkosimies pēc
konvencijas prasībām,
apstāsimies, nometīsim
enkuru, lai ievilktu elpu,
bet tad, visticamāk,
tas arī būtu mans
pēdējais kontrakts
šajā kompānijā.**

likuma pārkāpumi, drīzāk tā ir ne tik stingra visu prasību ievērošana.

– Vai tas nozīmē acu pievēršanu, piemēram, uz darba stundu grafika pārkāpumiem?

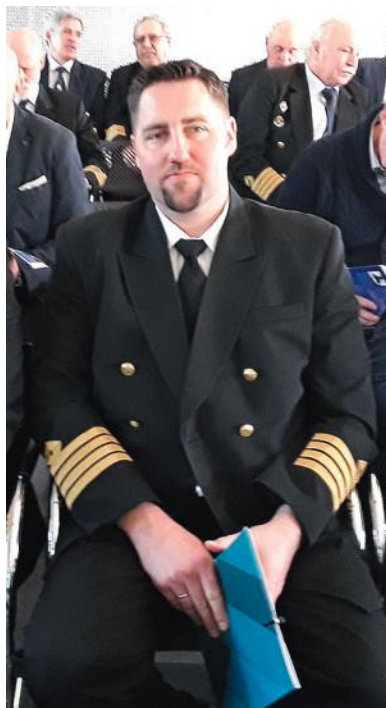
– Paskaidrošu ar konkrētu piemēru. Manam kuģim bija paredzēts veikt kārtējo apkopi un remontu, tāpēc tas gāja uz kuģu remonta rūpnīcu Malaizijā. Lai sagatavotu kuģi remontam, sagatavotu kuģa tankus, veiktu visus citus darbus, apkalpe bija nostrādājusies melnām mutēm, bet tad, kad lūdzām atļauju kaut pusi dienas pastāvēt uz enkura, lai apkalpe nedaudz atvilktu elpu, darba devējs aicināja tomēr mēģināt darbu turpināt, piebilstot, ka gan jau *dry* dokā apkalpe varēs atpūsties. Taču brīnumi nenotiek, un *dry* dokā bija jāstrādā vēl vairāk. Protams, es kā kapteinis varēju pateikt: nē, mēs rīkosimies pēc konvencijas prasībām, apstāsimies, nometīsim enkuru, lai ievilkto elpu, bet tad, visticamāk, tas arī būtu mans pēdējais kontrakts šajā kompānijā.

– Tas nozīmē, ka jums ir jāprot atrast zelta vidusceļu – lai darba devējs būtu apmierināts un arī apkalpe nedumpotos.

– Tieši tā! Apmierinātām jābūt visām pusēm. Tāpēc arī tad, kad pēc remonta izgājām jūrā, visi, kas bija strādājuši ārpus noteiktā darba laika, saņēma divas brīvas dienas. Pārgājiena laikā uz Persijas līci, kad kuģis šķērsoja Indijas okeānu, apkalpe varēja atpūsties.

– Vai šajā maršrutā no pirātu uzbrukumiem nav jāuzmanās?

– Pirāti vairāk darbojas Adenas līcī. Pēc jaunajiem kuģošanas standartiem riska rajons ir pārskatīts un kuģi iet tuvāk Indijas un Pakistānas krastiem, un tur nav obligāti nepieciešams paaugstināt drošības līmeni. Mūsu kompānijā ir noteikti iekšējie drošības noteikumi, par kuriem, protams, es nevaru stāstīt, bet tādi ir un tiek stingri ievēroti. Adenas līcī pirāti ir profesionāļi, kas gan izklausās visai stulbi, bet viņi zina savu uzdevumu: nolaupta kuģi, par ko pieprasa izpirkuma maksu, viņiem ir starpnieks, kurš perfekti komunicē angļu valodā. Tomēr pilnīgi atbildīgi varu teikt, ka



bīstamība šajā reģionā tiešām ir ļoti samazinājusies. Lai gan Adenas līcī joprojām izmantojam bruņotas apsardzes pakalpojumus, situācija tur kļuvusi daudz mierīgāka nekā 2009. vai 2010. gadā. Lielākie pirātu uzbrukumi tagad notiek Gvinejas līcī, šis reģions, no drošības viedokļa raugoties, vispār netiek kontrolēts, un neviens nedrīkst pat iejaukties, un pirāti tur ir brutāli un vardarbīgi. Arī šajā reģionā man nākas kuģot, un tur netiek ņemti bruņoti apsargi, mēs paši uz kuģa veicam visus iespējamās drošības pasākumus. Kuģošanai šajā maršrutā gatavojamies īpaši pamatīgi, nopietni un regulāri notiek mācības uz kuģa, un cilvēki tiešām zina, pēc kādiem manis noteiktiem signāliem kas darāms un kur jāslēpjas.

– Kapteinim tā ir pamatīga papildu spriedze.

– Protams, tā ir papildu spriedze, jo esmu atbildīgs par visiem divdesmit pieciem vai divdesmit septiņiem apkalpes cilvēkiem, bet par šo atbildību un spriedzi kuģa īpašnieks diemžēl papildus nemaksā. Tā arī ir viena no atšķirībām starp darbu uz Vācijas karoga un Libērijas karoga kuģiem, jo Vācijas karogam ir noteiktas piemaksas par kuģošanu bīstamajās zonās, un cilvēki,

tās saņemot, vismaz saprot, par ko riskē. Libērijas karogs šādas piemaksas nepieprasa, un kuģu īpašnieki to izmanto, lai izvairītos no papildu tēriņiem, tāda diemžēl ir vispārpieņemta prakse un tendence pasaulē.

– Pavisam nesen spēkā stājusies Balasta ūdens apsaimniekošanas konvencija, vai tās ieviešana reāli ietekmē arī darbu uz kuģa?

– Lūk, runājot par šo konvenciju: kad bijām remontā Malaizijā, mūsu kuģim uzstādīja balasta ūdeņu attīrīšanas sistēmu, kur ar ozonu ūdens tiek attīrīts, bet tā ir papildu sistēma, un tās uzturēšana ir arī papildu darbs. Ja kuģa īpašniekam ir pienākums šo sistēmu uzstādīt, tad mūsu pienākums ir to apkalpot, bet mehāniķiem tas tiešām ir pamatīgs papildu darbs, par ko viņi nesaņem attiecīgu samaksu. Balasta ūdeņu attīrīšanas sistēmas ir īpašs ostas valsts kontroles apsardzes objekts un pārbaudes elements, un inspektors var pajautāt kaut vai kapteinim, lai tas pastāsta, kā šīs ierīces reāli darbojas, jo uz kuģa visiem tas jāzina.

– Kas no jums ir prasījis vislielāko savu iekšējo resursu iedarbināšanu?

– Droši vien tie ir bijuši medicīniska rakstura gadījumi, kad nācies prasīt krasta medicīnu konsultāciju, sniegt medicīnisko palīdzību un saukt helikopteru. Jūrnieki jaunāki nekļūst, savu iespaidu atstāj arī neveselīgai dzīves veids, kas jūrniekiem ar četrdesmit piecu, piecdesmit gadu vecumu rada sirds un asinsvadu saslimšanas problēmas.

– Laba komanda – tas taču ir ļoti svarīgi?

– Uz mana kuģa tā sauktais TOP 4 – kuģa kapteinis, kapteiņa vecākais palīgs, vecākais mehāniķis un otrs mehāniķis ir eiropieši, bet pārējie virsnieki un ierindnieki parasti ir filipīnieši. Gadās, ka *junior officer* ir horvāti vai bulgāri. Starp citu, uz kuģa reizēm ir pat astoņu dažādu tautību cilvēki. Agrāk pat nebija domājis, ka pavisam normāli var sastrādāties visi – Āzijas, Bālānu un Eiropas jūrnieki. ■

Anita Freiberga

Reālā situācija neļauj atslābināties

Saskaņā ar "International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre" (IMB PRC) ziņojumu 2016. gadā pasaules jūrās un okeānos reģistrēts 191 pirātu uzbrukums un bruņotas laupīšanas gadījums.

Joprojām pirātu gūstā tiek turēts 151 jūrniece, 2016. gadā pirāti no jauna nolaupīja 62 jūrniecekus, no tiem 28 tika nolaupīti no velkoņiem, nelieliem apgādes kuģiem un zvejas kuģiem, bet gada pēdējā ceturksnī 12 jūrniecekus nolaupīja no diviem tirdzniecības kuģiem. Somālijas krastos incidentu skaits ir samazinājies, turpretī pie Nigērijas pieaug: 2015. gadā bija reģistrēti 14 kuģu nolaupīšanas gadījumi, 2016. gadā – 36. Īpašas bažas joprojām rada Sulu jūras rajons, kas atrodas starp Malaizijas ziemeļaustrumiem un Filipīnām, šeit pirāti ir aktivizējušies, tāpēc IMB PRC iesaka kuģu kapteiņiem, plānojot maršrutu, apsvērt, vai Sulu jūru no tā neizslēgt.

Pirātisms apdraud arī Dienvidāzijas ūdeņus, kuģiem šķērsojot Malakas šaurumu un Singapūras šaurumu, kas vistiešākajā veidā skar



Ik gadus tikai Singapūrā vien ierodas vairāk nekā 130 tūkstoši kuģu.

tirdzniecību starp Ķīnu un ES, arī gandrīz visu naftas transportēšanu no Persijas līča uz tādām lielajām Āzijas ekonomikām kā Ķīna, Japāna un Dienvidkoreja. Ik gadus tikai Singapūrā vien ierodas vairāk nekā 130 tūkstoši kuģu. Malakas šaurums, caur kuru plūst globālā tirdzniecība, ir nieka 1,7 jūdzes plats, un, lai gan lielākā daļa kuģu galamērķi nonāk neskarti, šajā šaurajā vietā uzbrukumu skaits pieaug.

IMB PRC analītiķi gan uzskata, ka sapemto ziņojumu skaits neatspoguļo patieso uzbrukumu skaitu,

jo kompānijas, domājot par savu publisko tēlu, ko varētu iedragāt informācija par zaudētām kravām vai aizdomas par nepietiekamiem drošības pasākumiem uz kuģiem, atturas no ziņošanas par pirātu uzbrukumiem.

Pirātisms – organizētās noziedzības sastāvdaļa

Mūsdienās pirātisms ar nelieliem izņēmumiem vairs nav tikai stihiski un neorganizēti uzbrukumi, tas ir kļuvis par organizētās noziedzības sastāvdaļu, kas balstīta uz vispusīgas informācijas apkopošanu, plānotiem un koordinētiem bruņotu un labi sagatavotu grupu uzbrukumiem, kā arī labi organizētu zagto kravu realizāciju. Ziņojumā atzīmēts, ka diemžēl ISPS drošības standartu ievērošana uz kuģiem joprojām nav pietiekami labi sakārtota, patiesībā tā ir vāja, tāpēc ir ļoti liela iespējamība, ka varētu notikt arī galēji radikālas darbības, teiksim, teroristi varētu nolaupīt naftas tankkuģi un pārvērst to par peldošu bumbu, ar kuru tarināt, piemēram, ostu. Šodien būtībā zūd robeža starp terorismu un pirātismu. IMB PRC aktualizē arī jautājumu par kuģu karoga valsts atbildību par kuģošanas drošību un par kuģošanas kompāniju atbildību par kuģošanas drošību un drošību ostās. Kā vienu no negatīvajiem piemēriem IMB piemin Indijas karoga kuģus, kuri rupji pārkāpj starptautiskās drošības prasības un standartus.

IMB PRC arī norāda, ka, piemēram, Nigērijas krastos kuģu nolaupīšanas gadījumu būtu daudz vairāk, bet šo darbību ir piebremzējis naftas cenu kritums tirgū, kā arī problēmas ar nozagtās kravas realizāciju. Nigērijā 38% uzbrukumu tiek lietoti ieroči, tai skaitā pašdarināti. Piemēram, uz kāda tankkuģa klāja tika uzvesta konservu kārbā ar

degmaisījumu, kas par laimi neeksplodēja, jo to neitralizēja kuģa apkalpes vīri. Gvinejas līcī tika nolaupīti 52 jūrnieceki, un gandrīz visos gadījumos nolaupīts ir bijis kuģa kapteinis. Vēl IMB uzsver, ka Nigērijas pirāti ir nežēlīgi, tāpēc jūrniecekiem nākas ciest no fiziskas varmācības, kam vēl pievienojas tropu slimības, ar ko jūrnieceki saslimst, gaidot atbrīvošanu no gūsta.

2016. gada novembra beigās notika uzbrukums tankkuģim "Eliana", kad tas bija ceļā uz Lagosu. Uzbrukums tika veiksmīgi apturēts, jo kuģa apkalpe bija lieliski paveikusi visus mājas darbus un nodrošinā-

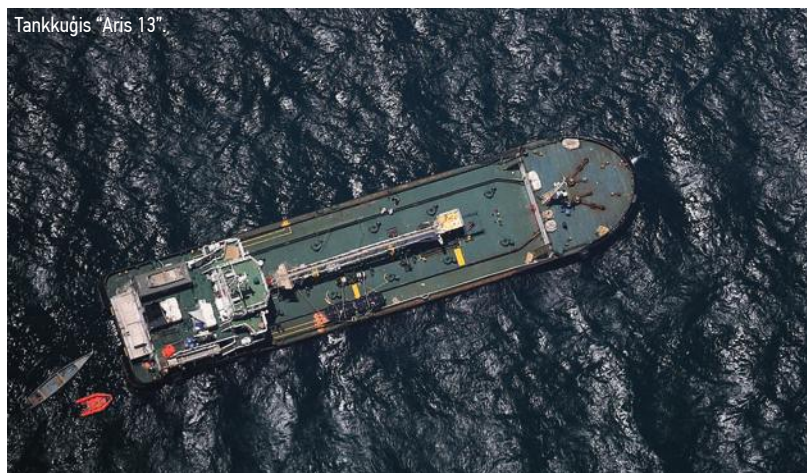


Nigērijas Krasta apsardze uzrauga piekrastes ūdeņus.

jusies pret iespējamiem pirātu uzbrukumiem, un vislielākā nozīme, protams, bija bruņotajai apsardzei, kas uz uzbrucēju raidītajiem šāvieniem atbildēja ar pretuguni.

IMB PRC secina, ka vēl arvien nekas labāks par nodrošināšanos pret pirātu uzbrukumiem nav izdomāts: dzeloņstieples, drošas telpas, jūrnieceku terminoloģijā sauktas par *citadelēm*, paaugstināta spiediena ūdens šļūtenes, arī citi pasākumi, lai nepieļautu pirātu nokļūšanu uz kuģa. IMB atzīst, ka atsevišķi nav analizēts, kas vislabāk pasargā kuģu un darbojas pirātu uzbrukuma gadījumā, bet apkopotie dati liecina, ka 37% jūrnieceku atzīst, ka veiksmīga ir bijusi *citadeles* izmantošana tajos gadījumos, kad pirāti bija uzkāpuši uz kuģa. ■

Kuģa nolaupīšana Somālijas krastos



2017. gada 13. martā Somālijas ziemeļaustrumos pie Puntlendas krastiem Somālijas pirāti nolaupīja naftas tankkuģi "Aris 13" ar astoņiem apkalpes locekļiem no Šrilankas, kas bija ceļā ar kravu no Džibuti uz Mogadišu. Nākamajā dienā Puntlendas jūras policijai un EU NAVFOR komandierim admirālim Rafaelam Fernandesam Pintado Munjosam-Rohasam izdevās sazināties ar nolaupītā kuģa kapteini Nikolasu Antoni, kurš ziņoja, ka kuģa apkalpe tiek turēta ieslodzījumā, bet pats kuģis noenkurots Alulas ostā.

Pirāti, kuri sevi dēvēja par zvejniekiem, pieprasīja izpirkuma maksu un ziņu aģentūrai "Reuters" pa telefonu apgalvoja: "Mēs neesam pirāti, mēs esam zvejnieki un par nolaupīto kuģi vēlamies saņemt izpirkuma maksu kā kompensāciju par to, ko zvejniekiem nodara nelegālās zvejas pieaugums Somālijas krastos."

Kuģa atbrīvošanas operācijā iesaistījās EU NAVFOR jūras un gaisa



Tankkuģa atbrīvošanas operācijas laikā.



Admirālis Rafaels Fernandess Pintado Munjoss-Rohass (pa labi).

spēki kopā ar Puntlendas jūras policijas spēkiem, kuriem bruņotas operācijas gaitā pēc četrām dienām izdevās kuģi un jūrniekus atbrīvot no gūsta. Pirāti uz kuģa klāja bija uzstādījuši smago ložmetēju un, kad tuvojās atbrīvošanas operācijas dalībnieki, atklāja uguni, tie atklāja pretuguni. Apšaudē cieta četri cilvēki. Situācija operācijas laikā tika vērtēta kā ļoti nopietna, jo uz naftas tankkuģa notika šaušana.

EU NAVFOR komandieris admirālis Rafaels Fernandess Pintado Munjoss-Rohass: "Mēs visi esam atviegloti, ka tankkuģa "Aris 13" apkalpe ir drošībā un var sazināties ar savām ģimenēm. Bet šis uzbrukums lieliski parādīja, ka nedrīkstam ieslīgt pašapmierinātībā, jo pirātu draudi joprojām ir reāli. Reizē jāteic, ka esmu lepns par visām tām kuģu komandām, kuģu īpašniekiem un krasta dienestiem, kuri nenogurstoši strādā, lai novērstu un nepieļautu pirātu uzbrukumus saviem kuģiem."

Arī jūras eksperti brīdina, ka kuģi šajā reģionā var kļūt par viegliem mērķiem, jo salīdzinoši ilgais kļušums ir iemidzinājis modrību. Savos ziedu laikos pirāti šeit veica vidēji 237 uzbrukumus gadā, saņemot gūstā simtiem ķīlnieku. Pirātu uzbrukumi tolaik izmaksāja aptuveni septiņus miljardus dolāru gadā, no kuriem 80% sedza kuģu īpašnieki.

Operācija ATALANTA turpinās

ES Jūras spēki pirātu apkarošanas operācijas ATALANTA ietvaros veic kopīgu patrulēšanu Somālijas krastos. Jūras spēku kuģi, helikopteri un patroljūdmāšinas veic koordinētu patrulēšanu, lai vispirms jau apsargātu Pasaules pārtikas programmas humānās palīdzības kuģus, kas šķērso Adenas līci un Indijas okeānu.

ES Jūras spēki militāro operāciju Somālijas ūdeņos īsteno jau kopš 2008. gada un tās gaitā ne tikai apkaro pirātismu, bet arī stiprina sadarbību ES valstu starpā. Uzbrukums tankkuģim "Aris 13" spilgti parādīja, ka pirātisms no šī reģiona nav pazudis un pirātus no uzbrukumiem attur vien starptautisko Jūras spēku klātbūtne.

Admirālis Rafaels Fernandess Pintado Munjoss-Rohass nākamās piecas mēnešus būs ES militārās operācijas ATALANTA komandieris. Stājoties amatā, viņš sacīja: "Esmu patiesi pagodināts vadīt ES operāciju ATALANTA. Pirātu apkarošana Somālijas krastos ir ārkārtīgi svarīga, lai pasaules tirdzniecības flotes jūrniece nebūtu apdraudēti, tāpēc es un mana komanda strādās nenogurstoši, lai pirātiem nebūtu ne vismazākās iespējas palikt nepamanītiem. Un vēl esmu apņēmies iespējami ciešāk sadarboties ar citām ES misijām šajā reģionā."

UZZIŅAI

Operācijas ATALANTA ietvaros karakuģi uzrauga arī zveju Somālijas piekrastē un atbalsta citas ES misijas, kas darbojas, lai stiprinātu jūrniece drošību reģionā.

Ārvalstu kuģi pārkāpj sankcijas

Krievijas okupētās Krimas pussalas ostas no 2014. gada 16. jūnija ir slēgtas starptautiskajai kuģošanai. Šādu lēmumu apstiprina Ukrainas valdības izdotie tiesību akti. Aizliegumu kuģiem ieiet Krimas ostās pieņēma arī Eiropas Savienība un ASV, nosakot sodus par sankciju neievērošanu.

Tomēr no "Black Sea News" publicētās informācijas skaidri izriet, ka, neskatoties uz aizliegumu, no 2014. gada jūnija līdz 2016. gada augustam Krimas ostās, pārkāpjot sankcijas, pietauvojušies 260 kuģi zem 32 dažādu valstu karogiem. Sods par nelikumīgu robežas šķērsošanu okupētajā Krimas pussalā var ietvert arī kuģa konfiskāciju. Informāciju par kuģiem, kas nelikumīgi iebruc Krimas ostās, apkopo gan Ukrainas valsts institūcijas, gan nevalstiskās organizācijas.

Kliedzošākais ir fakts, ka divu gadu laikā kopš sankciju ieviešanas Krimā ieradušies 24 kuģi ar Eiropas Savienības valstu karogiem, 43 kuģi, kas pieder ES kuģu īpašniekiem, bet reģistrēti zem ērtajiem karogiem, kā arī 22 ES īpašnieku kuģi, kas atdoti fraktā. Datu analīze liecina, ka vairāk nekā 600 Rietumu un Tuvo Austrumu uzņēmēju, izmantojot kuģošanas kompāniju pakalpojumus, turpina tirdzniecību ar Krimu. "Lloyd's List" ir apkopojis datus par Eiropas kuģiem, kuri, pārkāpjot sankcijas, ierodas Krimas ostās.

Kāds vācu kuģu īpašnieks paziņojis, ka Ukrainas valdība jau nebūs tā, kas noteiks, kur viņam ar savu kuģi iet vai neiet: "Mums nav konkrētas nostājas Krimas jautājumā, un šķiet, ka tādas nav daudziem pasaulē."



Sevastopoles osta 2014. gada rudenī.

Vācijas vēstnieks Ukrainā solīja brīdināt attiecīgās varas iestādes Vācijā, ka šādiem paziņojumiem un rīcībai var būt bēdīgas sekas, un apliecināja, ka Vācija gluži tāpat kā pārējās ES valstis nosoda Krimas okupāciju.

Nesaprotamu nostāju ieņēmis Grieķijas vēstnieks Ukrainā, kurš vispār neuzskatīja par vajadzīgu atbildēt uz Ukrainas varas iestāžu jautājumu, kāpēc Grieķijas kuģi pārkāpj aizliegumu. Viens no piemēriem,

kas raksturo Grieķijas kuģu īpašnieku attieksmi Krimas jautājumā, ir Grieķijas prāmju "Agios Lavrentios" un "Eleni Maria Martia" darbība, kuru operators ir kompānija ar nosaukumu "Oboronlogistica". Katrs prāmis var uzņemt 500 pasažieru un 24 kravas automašīnas, un tie tagad pārvadā militāro tehniku un militārpersonas.

Lai gan Turcija nav ES valsts, arī tā ir pievienojusies sankcijām, tomēr Turcijas kuģu īpašnieki itin bieži tās neievēro. "Palmali Group" ir viena no Turcijas lielākajām loģistikas kompānijām, kuras flotē ir vairāk nekā 100 kuģu. Tās lielākie klienti ir Krievijas "Lukoil" un Azarbaidžānas SOCAR, un "Palmali Group" kuģi pēdējo divu gadu laikā regulāri ierodas Krimā. Kompānijas īpašnieki šo faktu komentēja tā: "Mūsu kompānijas stratēģija ir būt visur, un mēs nedrīkstam apdraudēt savus pakalpojumu sniegšanas principus. Tas, ka kuģi turpina darbu Krimā, nav saistīts ar Turcijas oficiālo nostāju, bet gan ar tirdzniecības pieprasījumu."

"Shippingexplorer.net" veiktais monitoringa parāda, ka vairumā gadījumu sankciju pārkāpēji ir kuģi zem ērtajiem karogiem, tāpēc noskaidrot, kādu valstu īpašniekiem kuģi pieder, nav viegli, bet lielākoties pat neiespējami, jo īpašnieki pārreģistrē kuģus uz fiktīviem vārdiem un regulāri maina piederību, tā

Sankcijas ingorējušie kuģi (2014. g. 18. marts – 2016. g. 15. augusts)

Kuģu karoga valstis		Kuģu īpašnieku valstis	
Krievija	142	Krievija	114
Togo	19	Turcija	53
Panama	11	Grieķija	27
Komoras	9	Ukraina	9
Palau	8	Rumānija	7
Tanzānija	7	Itālija	5
Sjerraleone	7	Mārsalu Salas	5
Mongolija	6	Ēģipte	4
Sentkitsa un Nevisa	6	Panama	4
Beliza	5	ASV	3
Malta	5	Bulgārija	3
Moldova	5	Beliza	3
Turcija	4	Apvienotā Karaliste	2
Bulgārija	3	Virdžīnu Salas	2
Mārsalu Salas	3	Vācija	2
Grieķija	2	Kipra	2
Dienvidkoreja	2		
Šrilanka	2		

izvairoties no iespējamām sankcijām. Kuģu īpašnieki bieži maina arī kuģa karogu, un tikai viena gada laikā no 260 kuģiem 23% ir mainījuši karogu.

“Shippingexplorer.net” dati liecina, ka trīs galvenās valstis, kas pārkāpušas sankcijas, ir Krievija, Turcija un Grieķija, bet starp likumpārkāpējiem bijuši arī Rumānijas, Itālijas, pašas Ukrainas un vēl 28 valstu kuģi.

Kā kuģiem izdodas nonākt Krimas ostās nepamanītiem?

Atbildi uz šo jautājumu sniedz viens konkrēts gadījums: kuģis “General”, kas kuģo zem Palau karoga, bija uzņēmis kursu uz Hersonas ostu kontinentālajā Ukrainā, bet pie okupētās Krimas krastiem pazuda no radaru ekrāniem, kas liecina tikai par to, ka kuģa apkalpe bija izslēgusi AIS navigācijas sistēmu. Kuģis no radaru ekrāniem bija pazudis desmit dienas, un izmeklēšana liecina, ka tas uzņēma metāllūžņu kravu Kerčas ostā.

Ukrainas drošības dienesti ziņo, ka daudzi kuģi, neskatoties uz iespējamo risku iekļūt negadījumā, izmanto šo metodi, lai paliktu neredzami. Ukrainas Krasta apsardzes dienests kopš sankciju ieviešanas reģistrējis vairāk nekā 600 šādu gadījumu. Ukraina brīdina kuģu īpašniekus, ka, nerespektējot sankciju noteikumus, viņi riskē iekļūt melnajā sarakstā, un tam jau tagad ir tālejošas negatīvas un juridiskas sekas: kuģu īpašnieki atsakās sadarboties ar operatoriem un kuģu brokeriem, kuri plāno kravu pārvadājumus uz Krimas ostām, kruinga kompānijas atsakās komplektēt apkalpes, ja tām



Prāmis “Agios Lavrentios”.

paredzams darbs uz kuģiem, kas iebruks Krimas ostās, jūras apdrošinātāji atsakās apdrošināt kuģus, kas dodas uz Krimu, bet jūrnieku arodbiedrības brīdina savus biedrus par iespējamām problēmām un negatīvām sekām, strādājot uz kuģiem šajā reģionā.

Saskaņā ar monitoringa datiem Krima galvenokārt eksportē metāllūžņus un graudus. Tieši metāllūžņi ir galvenā eksporta prece, bet graudi no Sevastopoles un Kerčas ostām pārsvarā tiek eksportēti uz Ziemeļkipru, Sīriju, Lībiju un Ēģipti ar Ēģiptes, Sīrijas, arī Grieķijas un Turcijas kuģu īpašniekiem piederošajiem kuģiem.

Tomēr “Shippingexplorer.net” pētījums liecina, ka 2016. gadā situācija ievērojami mainījās, samazinājās to kuģu īpašnieku skaits, kuri riskēja pārkāpt sankcijas, kuras joprojām ignorē Krievijas kuģu īpašnieki: 2014. gadā 45,2% kuģu, kas iebruca Krimas ostās, piederēja Krievijas īpašniekiem, bet 2016. gadā jau 70,6%. Eksperts Andrejs Kļimenko ir pārliecināts, ka starptautiskās diplomātijas un pilsoniskās sabiedrības galvenais uzdevums ir panākt, lai sankcijas tiktu ievērotas.

UZZIŅAI

2016. gadā Ukrainas ostās pārkāva 131,99 milj. tonnu kravu, kas ir par 8,9% mazāk nekā 2015. gadā.

Statistika liecina, ka vienīgā osta Krimā, kurā kravu apjoms ir pieaudzis, ir Kerča, no kuras ar 21 prāmi okupētā Krimas pussala tiek savienota ar Krieviju.

Pašlaik aizturēts viens Turcijas kuģis, bet izmeklēšanā ir četras krimināllietas, kas saistītas ar kuģu



Aizturētais Turcijas kuģis “General”.

nelegālu ierašanos Krimas ostās. Apsūdzība izvirzīta četrām personām – kuģa kapteinim un apkalpes locekļiem, un Ukrainas prokuratūra paziņojusi, ka viņiem draud piecu gadu cietumsods. Taisnības labad gan jāsaaka, ka apsūdzētās personas ir izsludinātas meklēšanā, jo tās ir pametušas kuģi. Un vēl jāpiebilst, ka atbildība par izdarītajiem pārkāpumiem gulstas uz kapteiņa un apkalpes, nevis kuģa vai kravas īpašnieka pleciem.

Gruzijas eksprezidents Mihails Saakašvili, runājot Ukrainas TV, nosodīja ES un atcerējās 2008. gada notikumus Gruzijā, kad no Rietumiem nebija nekādas reakcijas uz rupjajiem pārkāpumiem no Krievijas puses. Viņš ar nožēlu atzina, ka tieši tāpat viss norisinās saistībā ar Krievijas okupēto Krimu.

Starp citu

Sankcijas pārkāpuši arī šie kuģi:



Pieraksta osta Bastera, “International Register of Shipping”, būvēts 1970. gadā. Īpašnieks “Ostmet – Riga”, Latvija. Menedžeris “Ostmet – Riga”, Latvija.



Pieraksta osta Bastera, “Russian Maritime Shipping Register”, būvēts 1966. gadā. Īpašnieks “Ekohidrotehnika”, Vilmingtona, Delavera, USA. Menedžeris “Bureau Ship Services Riga”, Latvija.

UZZIŅAI

Saskaņā ar SOLAS konvenciju 74/88 visiem kuģiem virs 300 bruto tonnām, kuri piedalās starptautiskajā kuģošanā, un kuģiem virs 500 bruto tonnām arī tad, ja tie nepiedalās starptautiskajā kuģošanā, kā arī visiem pasažieru kuģiem AIS lietošana ir obligāta. Ja kuģi konvencijas prasības neievēro, tos var aizturēt.

Tirgus noskaņojums nedaudz uzlabojas

Pēdējos pāris desmitus gadu pasaules tirdzniecības flote varēja justies samērā stabili, jo tirdzniecības apjoms pasaulē pieauga, līdz ar to auga pieprasījums pēc jūras kravu pārvadājumiem. Situāciju mainīja finanšu krīzes, it īpaši Ķīnas ekonomikas pieauguma palēnināšanās. No 1998. līdz 2008. gadam pasaules jūras tirdzniecības pieaugums vidēji bija 4,2% gadā, 2009. gadā tas nokritās līdz 3,2%, 2013. gadā – līdz 2,8%, bet 2015. gadā noslīdēja līdz 1,8%. Tirgus joprojām ir nestabils, un tas rada satraukumu kuģošanas biznesa vidē, kurai kravu pārvadājumu, tātad arī peļņas kritumam klāt vēl nāk starptautiskās prasības, konvencijas un direktīvas, kuru izpildei nepieciešami apjomīgi finanšu resursi. Pašreizējās prognozes par kopējo jūras tirdzniecības apjomu 2017. gadā liecina, ka tas labākajā gadījumā būs zem 3% robežas, tomēr kopumā tirgus noskaņojums ir nedaudz pozitīvāks nekā 2016. gadā. ■

Kuģu īpašniekiem vajadzēs pieņemt izšķirošu lēmumu

“Clarkson” analītiķi uzskata, ka vistuvākajā laikā kuģu īpašniekiem vajadzēs izšķirties, vai ne tos pašus jaunākos kuģus modernizēt, vai nodot metāllūžņos. Šāds lēmums būs nepieciešams sakarā ar IMO prasībām par sēra saturs samazināšanu kuģu degvielā, kas stāsies spēkā 2020. gadā atbilstoši IMO C02 stratēģijai, ko sāks ieviest 2019. gadā un pabeigs 2023. gadā, kā arī jau spēkā esošajām BWM konvencijas normām, kas no kuģu īpašniekiem prasīs prāvus līdzekļus jaunu tehnoloģiju ieviešanai uz kuģiem. Lai apmierinātu tirgus pieprasījumu pasaulē, kravu transportēšanai pa jūras ceļiem nepieciešami vairāk nekā 636 000 tonnu mazuta dienā, kura sēra saturs vidēji ir 3,5%, savukārt IMO prasības nosaka, ka tas nedrīkstēs pārsniegt 0,5%. Kuģu īpašnieki, protams, var izvēlēties savus kuģus darbināt ar gāzi, bet tas saistīts ar lieliem kapitālieguldījumiem. Tāpēc analītiķi izsaka pieņēmumu, ka vairākums kuģu īpašnieku nevēlēsies ieguldīt finanses jau novecojušu kuģu tehnoloģiju modernizēšanā, un reizē brīdina kuģu īpašniekus, ka 2020. gads nav aiz kalniem. ■



“Samsung Heavy Industries” uzbūvēts pirmais no četriem mega konteinerkuģiem

Marta beigās notika vārda došanas svinības pirmajam no četriem “Samsung Heavy Industries” pasūtītajiem lielajiem konteinerkuģiem. Jaunais konteinerkuģis, kam tika dots vārds “MOL Triumph”, ir 400 m garš, 58,8 m plats un

32,8 m augsts, tas var pārvadāt 20 150 konteineru. Kuģi sāka būvēt 2015. gada 15. martā, tā būvniecībā izmantotas videi draudzīgas tehnoloģijas. Kuģis savā pirmajā reisā devās 2017. gada 27. martā. ■

Britu kruīza kuģis nodara ievērojamu kaitējumu koraļļu rīfiem

Zem Bahamu karoga kuģojošais britu kruīza kuģis “Caledonian Sky” ar 102 pasažieriem un 79 apkalpes locekļiem ceļā uz Vaigeo salu Indonēzijā bēguma laikā uzskrēja uz sēkļa un nodarīja kaitējumu Indonēzijas koraļļu rīfiem vairāk nekā 18 miljonu dolāru apmērā.

Pirmie izmeklēšanas rezultāti liecina, ka kuģa kapteinis nebija konsultējies ar vietējiem kuģošanas drošības uzraudzība dienestiem un ievēdis savu kuģi zonā, kas nav atvērta kruīza kuģiem. Kuģa īpašnieks izteicis nožēlu par notikušo un gatavību sadarboties izmeklēšanas procesā. Indonēzijas Vides



ministrija jau paziņojusi, ka no kuģa īpašnieka pieprasīs kompensāciju par nodarīto kaitējumu, bet Indonēzijas universitātes zinātnieki paziņojuši, ka būs vajadzīgi vairāk nekā simt gadu, lai koraļļos sadzītu kuģa cirstās brūces. ■

Panamas kanāls paziņo par Kuģu plānošanas un jūras resursu vadības sistēmas izveidi

Panamas kanāla administrācija paziņojusi, ka sāk ieviest Kuģu plānošanas un jūras resursu vadības sistēmu, lai optimizētu izmaksas, uzlabotu drošību, loču un velkoņu pakalpojumus, paaugstinātu pakalpojumu efektivitāti un vairotu klientu uzticēšanos.

Jau vairāk nekā simt gadu Panamas kanāls kalpo kuģu satiksmei, arvien uzlabojot un pilnīgajot pakalpojumus. Kā atzīst Panamas kanāla

administrācijas prezidents Horhe L. Kihano, jaunā sistēma palīdzēs nodrošināt infrastruktūras racionālāku izmantošanu, kā arī pielāgot tehnoloģijas pasaules jūras kravu pārvadājumu vajadzībām.

Jaunais tehnoloģiskais risinājums palielinās kanāla caurlaides spēju un ļaus kuģiem saīsināt gaidīšanas laiku. Jaunā sistēma tiks pilnībā integrēta kanāla operācijās tuvāko divu gadu laikā, bet līdz 2017. gada



septembrim tiks nodots ekspluatācijā kuģu grafiku pārvaldības modulis. ■

Eiropa aicina IMO aizliegt mazuta izmantošanu, kuģojot Arktikā

Eiropas Parlaments 16. marta plenārsēdē pieņēma rezolūciju par integrētu Eiropas Savienības politiku attiecībā uz Arktiku, kurā pausts aicinājums ES dalībvalstīm aktīvi vērsties pret mazuta izmantošanu kuģu degvielā kuģošanai Arktikas reģionā.

Alianses "Clean Arctic" padomnieks S. Praiers: "Eiropa ir paudusi skaidru vēstījumu IMO, ka pienācis pēdējais laiks aizliegt mazuta izmantošanu kuģu degvielā kuģošanai Arktikā, lai nepieļautu piesārņojuma palielināšanos un Arktikas ledāju straujāku kušanu."



Nākamā IMO Vides aizsardzības komitejas sanāksme, kas notiks no 3. līdz 7. jūlijam Londonā, būs nozīmīgs notikums, jo tās laikā notiks oficiālas diskusijas par jautājumiem, kas saistīti ar riskiem, ko rada smagās dīzeļdegvielas izmantošana Arktikā. ■

No Nigērijas pirātu gūsta atbrīvo astoņus jūrniekus

2017. gada marta vidū vairāk nekā mēnesi pēc nolaupīšanas Nigērijas pirāti no gūsta atbrīvoja astoņus kravas kuģa "BBC Caribbean" jūrniekus, no kuriem septiņi bija Krievijas un viens Ukrainas jūrnieks. Pirāti 6000 DWT "BBC Caribbean" uzbruka 5. februārī Gvinejas līcī 31



jūras jūdži no krasta, kad tas bija ceļā no Kamerūnas uz Laspalmasu. Atbrīvošanā aktīvi piedalījās Krievijas vēstniecība Nigērijā ciešā sadarbībā ar kuģa īpašnieku un Nigērijas tiesībsargājošajām institūcijām. Puses apstiprinājušas, ka notikušas sarunas par izpirkuma maksu, bet neatklāj, par kādu summu ir runa.

Pēc atbrīvošanas visi jūrnieki jutosies labi. Trim apkalpes locekļiem – vecākajam mehāniķim, otrajam mehāniķim un kadetam – izdevās izvairīties no gūsta, jo viņi uzbrukuma laikā paguva paslēpties uz kuģa šīm nolūkam īpaši ierīkotā vietā. ■



Ekspedīcija uz "Titāniku"

Aģentūra "The Telegraph" ziņo, ka britu tūroperators "Blue Marble Private" 2018. gada maijā rīkos ekspedīciju uz kuģa "Titāniks" bojāejas vietu. Šajā piedzīvojumā varēs piedalīties deviņi cilvēki, kurus ar helikopteru nogādās uz zinātniskās pētniecības kuģi, kurš kopš 2005. gada veic pētījumus saistībā ar kuģa "Titāniks" bojāeju. Paredzams, ka pirmās pāris dienas tūristi varēs vērot zinātnieku darbu, bet pēc tam ar īpaši šādam nolūkam paredzētu zemūdens aparātu kopā ar ekspertu okeanologu nolaidīsies dzelmē, lai apskatītu kuģa vraku. Katram tūristam šis ceļojums izmaksās 105 tūkstošus dolāru. Līdzīgu ekspedīciju plānots rīkot arī 2019. gadā. ■



Nolaišanās dzelmē ar zemūdeni, kurā ir vieta trim cilvēkiem, ilgst no astoņām līdz desmit stundām.

Piesardzīgs optimisms par situāciju Gvinejas līcī

“Driada” jaunākie dati liecina, ka situācija Gvinejas līcī joprojām vērtējama ar piesardzīgu optimismu. No janvāra līdz martam reģionā pieauga pirātu uzbrukumi gan krastā, gan atklātā jūrā. Pirātu grupējumi joprojām darbojas nesodīti. Lai gan Nigērijas Jūras spēki ir ievērojami palielinājuši patruļu skaitu, tie tomēr nespēj tikt galā ar pirātiem. Divu mēnešu laikā pirāti uzbrukuši 14 tirdzniecības kuģiem, vēl astoņi gadījumi klasificēti kā uzbrukuma mēģinājumi, kas beigušies neveiksmīgi, jo kuģu apkalpes spējušas uzbrucējus atvairīt, sešos gadījumos jūrnieki netika sagūstīti, jo paslēpās tā sauktajā kuģa *citadelē*. 23 jūrnieki tika nolaupīti, par tiem pieprasīta izpirkuma maksa. Šā reģiona pirātiskie grupējumi koncentrējas nevis un kuģu vai kravas, bet gan uz jūrnieku nolaupīšanu, lai par tiem pieprasītu izpirkuma maksu, ko tie uzskata par daudz ienesīgāku biznesu. ■

Visvairāk kuģu grimst Āzijas reģionā

Pēc apdrošināšanas kompānijas “Allianz” datiem, visvairāk kuģu grimst Āzijas reģionā, un lielākā daļa no tiem ir kabotāžas kuģi, kas kuģo Dienvidaustrumu Āzijas iekšējos reisos. Šā reģiona kuģošanas kompānijām ir visai dīvains priekšstats par kuģošanas drošību, kas šajā reģionā par vairāk nekā 50 gadiem atpaliek no Eiropas izpratnes par drošu kuģošanu. Ļoti bieži nelaimes gadījumi notiek nepareizi novietotas vai nostiprinātas kravas dēļ. Piemēram, nepareizi izvietota niķeļa rūdas krava bija balkeru “Harita Bauxite” un “Trans Summer” bojāejas cēlonis, jo krava izraisīja kuģu nestabilitāti transportēšanas laikā. Lai gan teorētiski kuģošanas drošības noteikumi pastāv, birokrātijas un korupcijas dēļ Indonēzijā un arī citās reģiona valstīs likumi bieži vien netiek ievēroti. ■

25 gadi ar Latvijas Jūras spēkiem

“Kurš gan 90. gadu sākumā nevēlējās kļūt par brīvību atguvušās Latvijas aizstāvi? Es 1991. gada oktobra sākumā brīvprātīgi ierados Rīgas Centra rajona Valsts dienesta pārvaldē un pieteicos obligātajam militārajam dienestam. Mans sapnis bija dienēt brīvās Latvijas Jūras spēkos. Un tas piepildījās! 29. oktobrī tiku iesaukts un saņēmu pavēsti, ka 12. novembrī man jāierodas Liepājā. Biju viens no pirmajiem, kas pieteicās dienestam Jūras spēkos. Šodien esam palikuši tikai divi no tiem, kas tolaik uzsāka dienestu un ir nodienējuši Jūras spēkos nu jau vairāk nekā 25 gadus,” stāsta Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra priekšnieks komandleitnants ANDRIS SKRIBIS.

Pirmsākumos Jūras spēku vienības tika veidotas pie Jūras spēku mācību centra, un tajās tika iesaistīti cilvēki, kuriem bija kāda saistība ar jūru. “Es biju mācījies jūrskolā – iestājos, lai būtu drošs, ka nevajadzēs iet krievu armijā. Jūrskolās padomju laikā, protams, bija kara katedras. Taču 80. gadu nogalē sākās tīrīšanas, un mani, tāpat kā daudzus citus latviešus, palūdza no jūrskolas aiziet. Zinu, ka deviņdesmito gadu sākumā daudzi dienesta vecumu sasniegušie jaunieši izvēlējās alternatīvo dienestu. Man tas nebija pieņemami, es jau no sešpadsmit gadu vecuma biju izbaudījis, ko nozīmē patstāvīga dzīve, ko nozīmē dienests, un biju laimīgs, nonākot Liepājā. Viss bija tik daudzsoļi – jauna dzīve, jauni dienesta biedri! Visi bijām patriotisma pārgēmti, kaut gan ļoti dažādi, ar atšķirīgiem uzskatiem, kā jau no dažādām Latvijas malām nākuši. Viss tika sākts no nulles, mēs visu uztvērām nekritiski, ar vienu domu – dodiet tik mums kuģi! Kuģu gan vēl nebija, toties kāds prieks par jaunajiem armijas zābakiem, siksnu ar enkuru uz sprādzes un melno bereti!” atceras A. Skribis.

1993. gadā tika saņemts pirmais zviedru armijas krasta apsardzes

kuģis. “Pirmie kuģi bija veci, taču kā tie tika uzturēti un loloti! Tiem virsū lika pie mums neredzētu un nelietotu tehniku – radarus, radiostacijas. Mans obligātā dienesta laiks gāja uz beigām, taču man piedāvāja palikt virsdienestā. Tas šķita liels izaicinājums – strādāt ar tādu tehniku! Kļuva par komandiera palīgu uz KA-01, pēc tam jau par komandieri uz KA-06, KA-09. Taču vismīļākais kuģis man bija KA-14 “Astra”. Šā kuģa komandēšanu pārņēmu jau pēc atgriešanās



1993. gadā uz kuģa KA-01.



1994. gadā uz kuģa KA-06.

no ASV Krasta apsardzes virsnieku kursiem, kur mācījies 2000. un 2001. gadā. "Astra" bija jaudīgākais no maniem kuģiem, ar to tika veiktas visnopietnākās glābšanas operācijas. Kad Jūras spēki no Latvijas Jūras administrācijas pārņēma meklēšanas un glābšanas funkcijas, kļuva par glābšanas operāciju koordinatoru, bet no 2010. gada esmu Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra priekšnieks," uzskaita komandleitinants.

Viņš atgādina visiem labi zināmo patiesību – negadījumi jūrā vienmēr notiek naktī no sestdienas uz svētdienu un noteikti visnelabvēlīgākajos laika apstākļos. "Taču mums nebija tāda jēdziena kā laika apstākļi, kuros nevar iziet jūrā. Tikai tagad īsti saprotu, cik bieži mēs ļoti riskējam, it kā mūsu pašu dzīvībai un veselībai nebūtu nekādas vērtības. Jāatzīst, ka ne visas glābšanas operācijas palikušas prātā, taču dažas saglabājušās atmiņā ļoti spilgti. Piemēram, 2002. gadā glābām kādu zviedru kungu, kurš sev uz 70 gadu jubileju bija uzdāvinājis mazu koka motorlaivu. Lai to izmēģinātu, viņš bija izbraucis no Stokholmas pa apkārtējām šērām, bet izbeidzās degviela, nekādu sakaru līdzekļu nebija, un kuģītis tika izdzīts atklātā jūrā. Grūti noticēt, ka tā viņš bija dreifējis 16 dienas, un mēs viņu atradām jau netālu no Liepājas. Viņu augstums jūrā bija 3,5 metri, mēs nevarējām laivai piebraukt klāt, lai to nesadragātu, turklāt laivas konstrukcija neparedzēja nekādas tauvošanas iespējas. Tomēr mums izdevās ar kuģa glābšanas laivu nocelt kungu un nogādāt viņu krastā. Nākamajā dienā gājām zviedru kungu apciemot slimnīcā un ieraudzījām, ka viņš sapulcinājis vai visu slimnīcas personālu un stāsta savus piedzīvojumus!"

A. Skribis ar nožēlu atzīst, ka cilvēki bieži vien ir nepiedodami vieglprātīgi. "Ir bijuši arī ļoti bēdīgi gadījumi. Atceros, kad noslīka mazs zēns un sieviete. Tas ir maldīgs priekšstats, ka sekumā noslīkt nevar. Septiņgadīgais zēns bija sācis slīkt, viņam palīgā steidzās drauga māte, un mazais puisēns viņu bija novīcis sev līdzī. Abus atradām jau aizskalotus netālu no krasta. Ir gadījušies arī visādi kuriozi.



Piemēram, glābjam vindsērfortāju, bet viņš saka, ka nekur nebraukšot, kamēr neizglābsim viņa dēli! Vai arī bļītkotāji, kuri aizdreifējuši ar ledus gabalu, bet atsakās kāpt helikopterā, ja netiks savāktas viņu kastes. Nu, labi, es jau saprotu, ka tās viņu kastes ar visu *kruto* aprikojumu maksā pat vairākus tūkstošus, tomēr cilvēki nenovērtē paši savas dzīvības cenu. Mēs bieži braucam uz piejūras novadiem, organizējam seminārus par drošības jautājumiem, un man ir gandarījums, ka situācija pamazām uzlabojas. Es redzu, ka laivotāji un burātāji brauc, uzvilkuši drošības vestes, man par to ir prieks – tātad sākuši domāt!" atzīst Jūras meklēšanas un glābšanas koordinācijas centra priekšnieks.

"Man nācies arī vadīt grupas, kam jāveic kuģu pārbaudes jūrā. Vai nu ir saņemta kāda informācija, vai var redzēt, ka kuģis veic dīvainus manevrus, un nereti izrādās, ka vainīgs alkohols. Iemesli pārbaudēm var būt dažādi, mēs sadarbojamies

gan ar muitu, gan militāro policiju. Veicam pārbaudes arī sadarbībā ar vides dienestiem. Kopā ar Latvijas Jūras administrācijas speciālistiem strādājam IMO darba grupās, risinām ar meklēšanu un glābšanu un ar kuģošanas drošību saistītus jautājumus. Mūsu darbs ir daudzveidīgs," saka A. Skribis.

Paralēli darbam Andris Skribis Rīgas Tehniskajā universitātē ieguvis bakalaura grādu un muitas struktūrvienības vadītāja kvalifikāciju, bet Latvijas Jūras akadēmijā maģistra grādu jūras transporta vadībā.

"25 gadi ir ilgs laiks, ir gājis visādi, negribu arī teikt, ka šodien viss ir ideāli, ir lietas, ko gribas kritizēt. Un tomēr, atskatoties atpakaļ, domās izstaigājot ceļu no tiem laikiem, kad nebija nekā, līdz mūsdienām ar jaunajiem patruļkuģiem, es esmu lepns par Jūras spēkiem un to, ka esmu piedalījās to attīstībā un izaugsmē!" ■

Sarma Kočāne

Ukrainas ostām jauni vārdi

Ukrainas Ministru kabinets 2017. gada janvārī pieņēma lēmumu par Iljičevskas un Oktjabrskas jūras ostu pārdēvēšanu, tagad tās saucas Černomorskas osta un Olvijas osta.■

Izgāžas Džibuti ostas pārvaldes plāns

2009. gadā viens no pasaules lielākajiem ostu operatoriem AAE kompānija "DP World" Džibuti ostā (Āfrika) uzcēla modernu "Doraleh" konteineru termināli, noslēdzot ar Džibuti ostas pārvaldi līgumu uz 50 gadiem par darbību terminālī.

2014. gadā Džibuti ostas pārvalde vēlējās lauzt līgumu, apstrīdot to tiesā un norādot, ka ostas operators veicis nelikumīgas darbības.

2017. gada februāra beigās Londonas Starptautiskā šķirētāja noraidīja Džibuti ostas pārvaldes iesniegtās prasības kā nepamatotas. Par nelikumīgu tika atzīta pašas Džibuti ostas pārvaldes rīcība, kura, vēlēdamās ierobežot "DP World" darbību, faktiski veica darbības, kas būtiski traucēja termināļa darbu.■

Kokaīna ķēriens 350 kilogramu apjomā

Malta muitas inspektori Malta brīvostā konfiscējuši vairāk nekā 350 kilogramu kokaīna. Kuģa, kas kravu veda no Gvajakilas ostas Ekvadorā uz Spāniju, nosaukums netiek atklāts, vien ziņo, ka nelegālā kokaīna krava bija paslēpta konteinerā starp ananāsu konservu kārbām. Šis ir bijis lielākais kokaīna ķēriens valsts vēsturē.■

Par pārkāpumiem stājas tiesas priekšā

Kuģa "Volgoneftj 250" kapteinis un daļa komandas stājusies tiesas priekšā par to, ka, sadarbojoties ar ostas velkoņa apkalpi, mēģināja pārsūknēt citā kuģī aptuveni 15 tonnas naftas produktu ap 8,5 tūkstošu dolāru vērtībā. Par nelikumīgo un neizdevušos darījumu kapteinim un apkalpes vīriem draud brīvības atņemšana uz sešiem gadiem, kā arī iespaidīgs naudas sods.■

Amsterdamas osta samazina CO2 izmešus

Amsterdamas osta, īstenojot projektu "GoodFuels Marine" CO2 izmešu samazināšanai, iegādājusies piecus velkoņus, kuri darbojas ar augstas kvalitātes biodīzeļdegvielu, kas salīdzinājumā ar fosilo dīzeļdegvielu par 25% samazina CO2 izmešu apjomu.

Amsterdamas ostas kapteinis Marlen van de Kerkofs uzsver, ka

Amsterdamas ostas ilgtspējīgas stratēģijas pamatā ir tīra kuģošana un biodegvielas izmantošana ļauj spert ievērojamu soli pareizajā virzienā.

Amsterdamas un Roterdamas ostas aktīvi iesaistījušās un atbalsta biodegvielas izmantošanu kuģošanas nozarē.■

Latvietis vada Ukrainas jūras ostu administrāciju

Īstenojot vērienīgas nozares reformas, par Ukrainas jūras ostu administrācijas (UJOA) jauno vadītāju iecelts Latvijas pilsonis Raivis Veckāgans, liecina Ukrainas Infrastruktūras ministrijas paziņojums. Nozares ministrs Vladimirs Omeļans norādījis, ka pašreizējā administrācijas vadība netiek galā ar nozares pārraudzību, turpinot neefektīvu darbu un pieļaujot korupciju. Tāpēc, kā norādījis ministrs, nolemts jomas pārvaldības organizācijai piesaistīt jaunu vadītāju no Latvijas.

"Decembrī vien bijušais UJOA vadītājs izrakstījis prēmijas valdes locekļiem līdz 52 tūkstošu eiro apmērā, un tā ir tikai oficiālā prēmija. Mēs varam vien iedomāties apjomu, kādā izšķērdēti valsts uzņēmuma līdzekļi," sacījis ministrs.

Raivis Veckāgans.



Paziņojumā minēts, ka Veckāgam ir 16 gadu pieredze transporta un loģistikas, kuģniecības un finanšu nozarēs. Portāla "Delfi" arhīvs liecina, ka viņš līdz 2010. gadam strādājis AS "Latvijas kuģniecība" valdē, kā arī vadījis LK meitasuzņēmumu "Lasco Investment". Kopš aiziešanas no darba LK viņš nodarbojas ar privāto biznesu, tostarp strādājis SIA "Rīgas tirdzniecības osta" uzņēmumos. Veckāgans amatā iecelts ar ministrijas rīkojumu bez konkursa rīkošanas.■

Pasaules ostu konference notiks Indonēzijā

IAPH konferences tiek rīkotas kopš 1955. gada. Starptautiskā ostu asociācija (IAPH) no 2017. gada 2. līdz 17. maijam Indonēzijā, Bali salas "Nusa Dua" konferenču centrā aizvadīs 30. pasaules ostu konferenci, lai apspriestu problēmas, ar kurām saskaras pasaules ostas, un meklētu tām risinājumu.

IAPH šādas konferences rīko kopš 1955. gada, un tā ir lieliska

izdevība gan formālās, gan neformālās sarunās tikties pasaules ostu vadītājiem un speciālistiem, lai iegūtu informāciju un labāk izprastu citu ostu darba specifiku, pastāstītu par savu ostu, dalītos pieredzē un meklētu jaunas sadarbības iespējas. IAPH pārstāv vairāk nekā 200 ostu 90 pasaules valstīs. Šogad konferencē piedalīsies aptuveni divi tūkstoši cilvēku.■

Hidrogrāfi atklāj sezonu, pārmērot ostu dziļumus

Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuteris "Sonārs" marta nogalē atklāja hidrogrāfisko mērījumu sezonu. Kā katru gadu, arī šogad pēc rudens un ziemas vētrām tika saņemti pasūtījumi no mazajām ostām, kur jāveic dziļuma mērījumi.

Pirmie mērījumi tika veikti Lielupes un Mērsraga ostā, pēc tam Salacgrīvā, Kuivižos un pārējās mazajās ostās.

Aprīļa sākumā "mazajam brālim" "Sonāram" talkā devās hidrogrāfijas kuģis "Kristiāns Dāls", veicot mērījumus Pāvilostā. Tiklīdz laika apstākļi būs tam piemēroti, "Kristiāns Dāls" uzsāks mērījumus atklātā jūrā, bet "Sonārs" Rīgas jūras līcī. ■



Raksturīgāko kravu veidu salīdzinājums Latvijas ostās (2008.–2017.g. janvāris–marts)

Kravu veidi	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Beramkravas	7371,5	7422,1	7320,5	7329,2	9484,5	8688,8	9711,3	9157,2	7778,2	9916,0	27,5
ķīmiskās beramkravas	1054,6	674,2	877,0	1231,0	721,4	718,4	1352,8	880,5	846,6	819,3	-3,2
ogles	4464,6	5340,9	3953,1	4202,2	6310,1	5622,4	5868,4	5725,0	4090,1	5782,3	41,4
koksnes šķelda	394,9	346,0	393,0	327,1	402,4	388,4	260,8	248,6	311,0	473,0	52,1
Lejamkravas	7193,5	7384,4	5959,9	6160,2	7401,9	7342,4	8072,3	7835,5	6697,4	5849,3	-12,7
jēlnafta	446,3	469,1	113,7	19,9	24,8	22,1	49,8	46,6	14,6	6,3	-56,8
naftas produkti	6338,3	6663,6	5596,7	5953,6	7191,4	7056,5	7761,7	7600,7	6476,3	5656,6	-12,7
Ģenerālkravas	2260,3	1791,1	2337,8	2856,1	3145,7	2937,3	2964,9	2817,7	2537,6	2725,4	7,4
konteineri	503,3	419,4	544,4	688,3	922,4	972,6	1029,9	1041,3	973,8	1157,2	18,8
skaitis TEU	58031	45845	51044	67104	88250	95150	96910	98948	95058	1112,9	17,1
Roll on/Roll of	473,7	404,3	433,9	620,9	752,4	753,3	774,8	673,2	656,2	718,5	9,5
skaitis	33474	31493	31177	40728	46188	46478	47640	39300	38706	42142	8,9
koksne	1018,8	686,0	1160,6	1153,9	1077,6	906,5	1012,0	974,5	814,8	735,2	-9,8
tūkst. m ³	1155,7	784,5	1279,1	1339,9	1264,3	1075,2	1191,3	1144,6	967,4	845,7	-12,6
melnie metāli un tā izstrādājumi	108,1	132,5	125,9	233,2	99,4	174,3	97,3	92,1	46,1	34,7	-24,7
Kravas kopā	16825,3	16597,6	15618,2	16345,5	20032,1	18968,5	20748,5	19810,4	17013,2	18490,7	8,7

Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums (2008.–2017.g. janvāris–marts)

Pārvadājumu iedalījums	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017./2016., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	14374,2	14214,4	13281,8	14831,3	17200,0	15834,5	17039,3	16380,8	13003,7	14062,8	8,1
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	369,4	321,9	304,6	211,4	235,2	297,6	267,7	266,7	355,7	295,3	-17,0
Starptautisko pārvadājumu apjoms	14004,8	13892,5	12977,2	14619,9	16964,8	15536,9	16771,6	16114,1	12648,0	13767,5	8,9
Eksporta kravu apjoms	321,8	334,9	594,6	510,0	533,6	992,1	944,3	438,3	320,3	112,2	-65,0
Importa kravu apjoms	1114,7	807,2	1094,1	950,0	896,2	1440,6	1289,3	1105,6	1061,4	843,3	-20,5
Kopējais tranzīta kravu apjoms	12568,3	12750,4	11288,5	13159,7	15535,1	13104,2	14538,0	14570,2	11266,2	11266,2	0,0
Tranzīta apjoms caur ostām	11178,9	11947,1	10531,1	11694,3	13861,0	12312,6	14021,6	13722,4	10838,0	11953,8	10,3
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	1389,4	803,3	757,4	1465,4	1674,1	791,6	516,4	847,7	428,3	858,2	100,4

SM informācija

Jaunas tehnoloģijas konteinerkravu apstrādei

Pagājušais gads Rīgas ostai bijis īpaši veiksmīgs konteinerpārvadājumu jomā – pērn caur ostu nosūtīti 385,9 tūkst. TEU, kas ir par 8,6% vairāk nekā iepriekšējā gadā. 2015. gadā ekonomisko sankciju ietekmē visā reģionā tika piedzīvota strauja konteinerkravu apgrozījuma krišanās, bet pērn, lai gan sankcijas turpinājās, Rīgas ostā konteinerkravu apgrozījums pieauga un gandrīz atgriezās 2014. gada līmenī.

Lielāko ieguldījumu apgrozījuma pieaugumā deva vienīgais specializētais konteineru terminālis Rīgas ostā – SIA "Baltic Container Terminal" (BCT), kurā apgrozījums 2016. gadā palielinājās par 12,8% un tika apstrādāti 68% no visām ostas konteinerkravām.

BCT ir lielākais konteineru terminālis Baltijas valstīs. Uzņēmuma pamatā ir termināļa pastāvīga modernizācija un jaunāko tehnoloģiju ieviešana, īpaši IT jomā, lai pielāgotos tirgus attīstībai un klientu augošajām prasībām, saīsinātu kuģu apstrādes laiku, jo katra kuģa



stāvēšanas stunda pie pietātnes rada papildu izmaksas uzņēmuma klientiem. Ieviešot jaunās vadības sistēmas, aug uzņēmuma konkurētspēja, termināļa darbs kļūst operatīvāks, efektīvāks un klientiem caurskatāmāks. Pieslēdzoties termināļa sistēmām, klientam ir iespēja izsekot savu konteineru kustībai,

tas savukārt veicina klientu uzticību un pārliecību par termināļa darbu.

Informācijas tehnoloģiju jomā BCT ir viennozīmīgs līderis Baltijas valstīs. Pagājušajā gadā termināli sāka darboties ļoti mūsdienīga termināļa vadības sistēma (Terminal Operating System – TOS) NAVIS N4, versija 3.1. Sistēma nodrošina visa konteineru apstrādes cikla pārvaldību reālā laikā. Tā sastāv no konteineru laukuma plānošanas, kuģu plānošanas un aprīkojuma kontroles moduļiem, kas kopā nodrošina efektīvu kuģa apkalpošanu un visa apstrādes procesa

Pieaug konteinerkravu apgrozījums

Gada sākuma rezultāti rāda, ka kravu apgrozījums Rīgas ostā ir stabils un faktiski saglabājas iepriekšējā gada līmenī. Divos pirmajos mēnešos pārkrauts 6,1 miljons tonnu, kas ir tikai par 0,8% mazāk nekā tai pašā laikā pērn. Būtu pieaugums ir konteinerkravu segmentā, kur kravu apjoms salīdzinājumā ar 2016. gadu palielinājies par 18,2%. Pateicoties ogļu kravu pieaugumam par 8,2%, beramkravu apgrozījums kopumā palielinājies par 2,9%. Par 3,8% pieaudzis ostā apkalpoto kuģu skaits, bet kuģu kopējā tonnāža (GT) pieaugusi par 9,1%. Tas nozīmē, ka Rīgas ostā apkalpoti vairāk un arī lielāki kuģi, kas atbilst jūras pārvadājumu biznesa globālajām tendencēm.

Pēdējos piecus mēnešus Rīgas ostā saglabājušies augsti konteineru apgrozījuma rādītāji, katru mēnesi pārkrauti vairāk par 35 tūkstošiem TEU. Gada divos pirmajos mēnešos pārkrauti 72,4 tūkstoši TEU, un Rīgas osta konteineru jomā saglabā līderpozīcijas starp Baltijas valstu

ostām, pārspējot Klaipēdu, kur tai pašā laikā pārkrauti 71,7 tūkstoši TEU. Tā ir īpaši patīkama ziņa, jo Klaipēdas osta neapšaubāmi ir Rīgas ostas lielākā konkurente konteinerkravu jomā. Turklāt Klaipēdas priekšrocība salīdzinājumā ar Rīgu ir gan lielāks Lietuvas iekšējais tirgus, gan izdevīgāka atrašanās vieta konteineru tranzītā uz Baltkrieviju.

Pateicoties augošajiem konteineru apgrozījuma rādītājiem, ģenerālkravu segmentā apgrozījums kopumā ir pieaudzis par 17,4%. Ievērojams pieaugums šajā segmentā ir arī ro-ro kravu grupā – par 29,8% salīdzinājumā ar 2016. gadu, ko visnotaļ veicinājusi otra kuģa atgriešanās "Tallink" līnijā, kas nodrošina prāmju satiksmi Rīgas ostā katru dienu. Tāpat arī pieaudzis kokmateriālu, dažādu metālu, mašīnu un iekārtu, kā arī ķīmisko ģenerālkravu apjoms.

Beramkravu segmentā divos mēnešos ostā apstrādāti 3,6 miljoni tonnu kravu – par 2,9% vairāk



nekā tajā pašā laikā pagājušajā gadā. Pieaugumu beramkravu grupā galvenokārt nodrošinājis lielāks pārkrauto ogļu apjoms, kas salīdzinājumā ar pērn gada pieaudzis par 8,2%, kā arī lielāks koksnes šķeldas, zāģmateriālu, akmens šķembu un metālu kravu apjoms.

Gada pirmajos divos mēnešos Rīgas ostā pārkrauti 1,4 miljoni tonnu naftas produktu, salīdzinājumā ar to pašu laiku pērn apjoms krities par 18,2%, taču vērojama pozitīva tendence: februārī caur ostu nosūtīto naftas produktu apjoms pārsniedza pēdējā pusgada vidējo mēneša rādītāju. Nākamie mēneši rādīs, vai naftas cenu pieaugums palielinās naftas produktu tranzītu caur Rīgas ostu. ■

plānošanu, sākot no konteineru izkraušanas līdz iekraušanai. "Baltic Container Terminal" TOS jaunā versija ir pirmā šāda veida sistēma Eirāzijas kontinentā.

TOS ir savienota ar citām termināļa vadības sistēmām un moduļiem, kas BCT darbojas jau vairākus gadus. Sistēmu pamatā ir modernu IT risinājumu integrēšana konteineru apstrādes procesā, un tās ļauj terminālī automatizēt lielu daļu no konteineru apstrādes procesiem. Kuģu, vārtu un dzelzceļa operācijas tiek automatizētas, izmantojot optiskās rakstzīmju atpazīšanas tehnoloģijas, kā arī attēlu tveršanas un apstrādes algoritmus. Rezultātā visi apstrādājamie konteineri tiek fotografēti, jau laikus fiksējot iespējamus bojājumus. Tādējādi tiek optimizēts konteineru pieņemšanas un nodošanas process, samazinās cilvēku pieļauto kļūdu skaits, uzlabojas pakalpojumu kvalitāte un tiek nodrošināta operāciju augsta efektivitāte.

Viens no konteinerpārvaldījumu optimizācijas ceļiem ir arvien lielāku kuģu izmantošana konteineru transportēšanā. Kravu statistika rāda, ka pagājušajā gadā konteinerkuģu vidējais lielums Rīgas ostā palielinājās par 14,5%. 2016. gadā BCT tika apkalpots lielākais konteinerkuģis ostas pastāvēšanas vēsturē – MSC kuģis "Alexa" (42 307 GT, 3300 TEU kapacitāte). Lai saglabātu konkurētspēju, uzņēmumam jāpielāgojas klientu prasībām un jāapkalpo terminālī arvien lielāki kuģi arvien īsākos termiņos, tādēļ paralēli jaunai IT risinājumu ieviešanai BCT pastāvīgi investē termināļa modernizācijā un jaudu palielināšanā. Pēdējos gados uzstādīts jauns mūsdienīgs konteinerceļš ar lielāku celstspēju, gabarītiem un kravu kraušanas ātrumu, uzbūvēti jauni dzelzceļa pievedceļi un modernizēti esošie sliežu ceļi, uzbūvēta jauna noliktava. Šogad uzņēmums sāks būvēt vēl vienu noliktavu. Nākotnē plānots pagarināt piestātņi un paplašināt konteineru laukumu.■

Nekas neapdraud Krievu salas projekta gaitu

2015. gadā gan Eiropas Komisijas pārstāvji, gan neatkarīgi EK konsultanti ieradās Rīgā, lai klātienē iepazītos ar Krievu salas projekta realizācijas gaitu, progresu un veicamajām izmaiņām. Uz jaunuzbūvēto Krievu salas termināli paredzēts pilnībā pārcelt piesārņojošās akmeņogļu pārkraušanas operācijas, tikai nelielā apjomā Eksportostā saglabājot nepiesārņojošo kravu pārkraušanu. Projekta gala ziņojums tiks izvērtēts 2019. gadā, kad tas būs pilnībā pabeigts.

Rīgas dome 14. martā skatīja jaunatļauzumu par Eksportostas un tai piegulošās teritorijas lokālplānojumu (kā Rīgas teritorijas plānojuma 2006.–2018. gadam grozījumus), nosakot Eksportostas ziemeļu daļā tādus atļautos pārkraujamo un uzglabājamo kravu veidus, kuros neietilpst ogles un bīstamās kravas. Lokālplānojuma izstrādi jau atbalstījusi Rīgas domes Pilsētas attīstības komiteja.

Tāpat ir panākta vienošanās ar stividoriem, kuru akmeņogļu pārkraušanas operācijas līdz 2019. gadam no Eksportostas tiks pārceltas uz jauno pasaules standartiem atbilstošo Krievu salas termināli. Rīgas brīvostas pārvalde uzsver, ka investīcijas, kas nepieciešamas pieslēguma infrastruktūras, tostarp ogļu putekļu žogu, pievedceļu, papildu elektrojaudas apgādes un kravas laukumu ar ūdens novadīšanas sistēmu izbūvei, tiek segtas no Rīgas brīvostas līdzekļiem, savukārt stividori no saviem līdzekļiem veic nepieciešamās investīcijas vairāku desmitu miljonu eiro apmērā akmeņogļu pārkraušanas tehnoloģiju pārvešanai un uzstādīšanai Krievu salā. Visa infrastruktūra, kas Krievu salā ir vai vēl tiks uzbūvēta par Rīgas brīvostas un Eiropas Komisijas līdzekļiem, pilnībā paliks Rīgas brīvostas īpašumā un tiks iznomāta stividoriem ar nosacījumiem, kas nodrošinās Rīgas brīvostas investīciju ilgtermiņa atdevi.■

Baltkrievijas dzelzceļš meklē efektīvu tranzīta ceļu uz Eiropu

Šā gada 23. martā Rīgas brīvostu darba vizītē apmeklēja Baltkrievijas dzelzceļa vadītājs Vladimirs Morozovs ar pavadošo delegāciju.

Vizītei ir īpaša nozīme laikā, kad Baltkrievijā ar Ķīnas investoru atbalstu tiek attīstīts vērienīgais industriālais parks "Lielais akmens". Šā projekta realizācija ievērojami palielinās kravu plūsmu austrumu – rietumu virzienā, un baltkrievi šobrīd meklē efektīvākos tranzīta ceļus gan uz Eiropas, gan Skandināvijas tirgiem. Jāuzsver, ka jau šobrīd liela daļa transportējamo kravu no Āzijas valstīm uz Eiropu šķērso tieši Baltkrievijas teritoriju.

Lai izceltu Rīgas brīvostas priekšrocības salīdzinājumā ar pārējām Baltijas valstu ostām, kas ir galvenās RBO konkurentes cīņā par baltkrievu tranzītkravām, Rīgas brīvostas pārvaldes vadība un lielākie ostas uzņēmumi delegāciju iepazīstināja ar labvēlīgajiem biznesa un uzņēmējdarbības aspektiem, īpaši izceļot ostas sniegto pakalpojumu kvalitāti un brīvo teritoriju potenciālu. Delegācija tika informēta par kravas pārvaldījumu iespējām un investīciju vidi Rīgas brīvostā.■

Atklāj kontrabandas cigarešu kravu

17. martā neilgi pēc pusnakts minerālmēslu vagonu izkraušanas laikā Rīgas brīvostas teritorijā Ostas policija sadarbībā ar termināļa darbiniekiem uzgāja 15 nezināmas izcelsmes un satura melnus iepakojumus.

Par notikušo nekavējoties tika informēti VID muitas darbinieki, kas, atverot aizdomīgos iepakojumus, konstatēja, ka tajos atrodas 149 960 cigaretes "Super Slims NZ GOLD" bez akcīzes markām. Izņemta cigarešu kontrabanda nodota VID Muitas pārvaldei tālākas lietvedības un procesuālo darbību veikšanai. Vilciena sastāvs Rīgas brīvostas teritorijā bija ieradies no Krievijas.■

Kravu ģeogrāfija – visa pasaule

Pēc valstu nosaukumiem, no kurām kuģi ienāk Ventspils ostā un uz kurām aizkuģo tālāk, kā arī pēc kuģu karogiem var apgūt pasaules ģeogrāfiju. Pēdējo piecu gadu kravu plūsmu analīze liecina, ka kravu virzieni pārsvarā nemainās.

Vislielākā kravu plūsma caur Ventspils ostu virzās no un uz Eiropu, pēdējos gados šīs kravas veido 72–82% kopējā ostas kravu apgrozījuma, uz Āfriku dodas vidēji 9–16% kravu, pārsvarā tas ir benzīns Gvinejas līča valstīm, Amerika un Āzijas valstis Ventspils ostas kravu plūsmu kartē aizņem vidēji 3–10% no kopējā kravu apgrozījuma.

Valstu ģeogrāfijā līderpozīcijas pieder Zviedrijai. Pagājušajā gadā kuģi no kaimiņu ziemeļvalsts Ventspils ostā ienāca 555 reizes un izgāja 512 reizes. Otrajā vietā ir Vācija, no kurienes 2016. gadā Ventspilī ienāca 165 kuģi, savukārt atpakaļ uz šo valsti devās 128 kuģi. Nākamās ir Dānija, Nīderlande, Polija, Lielbritānija, Beļģija, Norvēģija. Jāpiebilst, ka kuģu skaitu uz un no Zviedrijas ietekmē prāmju līnijas uz Nīneshamnu darbība – pagājušajā gadā prāmji Ventspilī ienāca 394 reizes. To pašu var teikt arī par Vāciju, jo pagājušajā gadā vēl darbojās prāmju līnija Ventspils – Trāvēminde.



Daudz retāk Ventspils ostā ienāk kuģi no Krievijas (23), Spānijas (16), Francijas (15), ASV (11). Tikai vienu līdz četras reizes bijuši kuģi no Togo, Brazīlijas, Nigērijas, Marokas, Bahamām, Indijas, Īrijas, Portugāles, Turcijas, Angolas, Ēģiptes, Farēru salām, Kanādas, Islandes, Lībijas, Singapūras. To valstu saraksts, uz kurām ceļo kravas no Ventspils, ir vēl garāks, papildus jau nosauktajām valstīm tajā ir AAE, Saūda Arābija, Taizeme,



277 metrus garais un 53 metrus platais tankkuģis "CAP DIAMANT" Ventspils ostā.

Angola, Argentīna, Dienvidkoreja, Gana, Senegāla, Ķīna un citas.

Zem ērtā jeb lētā karoga

Ja klasificē kuģus pēc tā, zem kādiem karogiem tie kuģo, tad 2016. gadā visvairāk kuģu Ventspilī ienāca ar Itālijas (251) un Dānijas (203) karogiem. Mūsu ostā kravas uzpēma kuģi, kuru mastos plīvoja gan mums labi zināmu valstu – Nīderlandes (93), Norvēģijas (36), Beļģijas (6), Grieķijas (9), Krievijas (15), Lielbritānijas (20), Polijas (7), Panamas (34) karogi, gan arī eksotiskāku un mazāk pazīstamu valstu karogi. Salīdzinoši bieži – 60 reizes – ostā ienāca kuģi ar Antigvas un Barbudas karogu, tikpat daudz ar Māršala Salu karogu. Pagājušajā gadā Ventspilī iebrāuca 10 kuģi ar Latvijas karogu, septiņi ar Lietuvas un viens ar Igaunijas karogu.

Interesanti, ka karogs ne vienmēr norāda kuģa *tautību*. Lielākā daļa kuģo ar tā saucamiem *ērtajiem* jeb *lētajiem* karogiem. Tas ir ekonomiski tiesisks termins, kas norāda uz nosacījumu kopumu, kas tiek piešķirts nerezidentiem – ārzemju kuģu īpašniekiem, kuri ir gatavi kuģot zem tās valsts karoga, kas nodrošina šos

nosacījumus. *Ērtais* karogs nodrošina kuģim zemākas ostas nodevu likmes lielākajā daļā pasaules ostu. 2015. gadā lielākais kuģu skaits zem *ērtajiem* karogiem bija reģistrēts Panamā, Libērijā, Maltā, Bahamu salās, Kiprā, Singapūrā. Mongolija un Bolīvija piedāvā kuģu reģistrācijas pakalpojumus, lai arī šīm valstīm nav izejas uz jūru. *Ērto* karogu reģistratori ir arī kuģa eksteritoriālās reģistrācijas valstis jeb ārzonas.

Kuģi Ventspils ostā 2016. gadā: kopējais skaits – 1291, naftas tankkuģi – 448 jeb 34,7%, sauskravas kuģi – 403 jeb 31,2%, prāmji (kravas/ pasažieru) – 440 jeb 34,1%.

Lielākie kuģi 2016. gadā: naftas tankkuģis "Maran Capella" (Maltas karogs), 159 713 DWT; sauskravas kuģis "Aquitania G" (Itālijas karogs), 114 671 DWT; tankkuģi virs 100 000 DWT – 22, sauskravas kuģi virs 75 000 DWT – 39; lielākais lejammkravu apjoms – 120 100 tonnu mazuta, lielākais sauskravas apjoms – 103 500 tonnu ogļu.

Kravas plūsmu virzieni uz/no Ventspils ostas 2016. gadā: Eiropa – 13,5 miljoni tonnu jeb 71,8%, Āfrika – 2,5 miljoni tonnu jeb 13,2%, Amerika – 1,9 miljoni tonnu jeb 10%, Āzija – 0,9 miljoni tonnu jeb 5%. ■

Liepājas SEZ pārvalde strādā atbilstoši kvalitātes vadības sertifikātam ISO 9001:2008



Jānis Lapīņš (no kreisās),
Eduards Raits un Uldis Sesks.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde (LSEZ) atkārtoti ieguvusi kvalitātes vadības sistēmas sertifikātu, kas ir spēkā no 2017. gada 1. aprīļa. Piešķirtais sertifikāts apliecina darbinieku kompetences un sniedzamo pakalpojumu kvalitāti, kā arī regulāru kontroles un vadības sistēmas auditēšanu, kas paaugstina pārvaldes konkurētspēju un sadarbības partneriem un klientiem sniegto pakalpojumu kvalitāti. Kā uzsver Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieks Jānis Lapīņš, atkārtoti veicot sertifikāciju, tiek izvērtēti ikdienas procesi un darbības, kas ļauj pārlicināties par darbības efektivitāti un nodrošina nepārtrauktu pilnveidošanos. LSEZ pārvaldes kvalitātes

vadības sistēmas atbilstību ISO 9001:2008 prasībām novērtēja un sertifikācijas auditu veica sabiedrība ar ierobežotu atbildību "SGS Latvia Ltd". Sertifikāts izsniegts darbības sfērām "Ostas pakalpojumi" un "Pakalpojumi speciālās ekonomiskās zonas uzņēmumiem un nomniekiem".

Starptautiskais kvalitātes vadības sistēmas sertifikāts apliecina, ka iestāde sniedz klientu vēlmēm atbilstošus kvalitatīvus pakalpojumus, iegulda lielu darbu kvalitātes celšanā, nodrošina augstāku iestādes ekonomiskās darbības efektivitāti un konkurētspēju.■

UZZIŅAI

Kvalitātes vadības sistēma Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldē tika ieviesta un sertificēta 2005. gada 29. aprīlī saskaņā ar standarta ISO 9001:2000 prasībām, bet 2010. gadā 1. augustā pārvalde veica pārsertifikācijas auditu, paaugstinot kvalitātes vadības sistēmu atbilstību ISO 9001:2008 standartam.

Izstāde par Liepājas ostas un LSEZ izveidi un attīstību būs skatāma līdz rudenim

Līdz rudenim Liepājas muzejā būs skatāma izstāde "Liepājas ostai 320, Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai 20". Izstāde veidota kā vēsturiska un reizē moderna interaktīva ekspozīcija, kurā apskatāmi gan priekšmeti un fotogrāfijas, gan video materiāli. Izstādes vizuālo koncepciju izstrādājis Latvijas Mākslas akadēmijas asociētā profesore videomāksliniece Gita Straustiņa, saturu veidojis Liepājas muzeja vēsturnieks Aleksejs Kriška.

Izstāde sniedz ieskatu ostas vēsturē un Liepājas speciālās ekonomiskās zonas izveides priekšnosacījumos pirms 20 gadiem. Atklājot izstādi, Liepājas domes un LSEZ valdes priekšsēdētājs Uldis Sesks uzsvēra vēstures izziņāšanas nozīmi, kas palīdz novērtēt un saprast šodienas procesus. "Vēsturē par vienu no nozīmīgākajiem posmiem pilsētas attīstībā min ostas izbūvi 19. gadsimtā, kad Liepājā līdz ar ostu sāka strauji attīstīties rūpniecība. Tas ir laiks, kad uzbūvē slimnīcu, veidojas teātris, izveido Kūrmāju. Mūsdienās esam attīstījuši un padzīlīnājuši ostu, veidojas jauni uzņēmumi. Šogad vien plānots sākt vismaz septiņu jaunu rūpnīcu izveidi, kurās ražos daudzveidīgu produkciju – no saules baterijām līdz pat higiēnas precēm. Mūsu slimnīca ir kļuvusi par vienu no modernākajām Latvijā, esam uzbūvējuši modernu koncertzāli, daļa pilsētas ieguvusi kūrorta statusu, lai piesaistītu uzņēmējus, kas var uzbūvēt modernu SPA."

Izstādē būs skatāmi gan līdz šim neradzēti Liepājas muzeja jūrniecības krājuma priekšmeti, tai skaitā pēdējo gadu jaunieguvumi, gan audiovizuālie materiāli, kuros atainota Liepājas osta 20. gadsimtā, Liepājas SEZ darbība un nīrēju zemūdens ekspedīcijas.

Liepājas speciālā ekonomiskā zona ir pilsētas tirdzniecības un rūpniecības gadsimtu ilgās attīstības rezultāts un tradīciju mantotāja. LSEZ pārvalde sadarbībā ar Liepājas muzeju ir izdevusi grāmatu, kurā apkopota ostas un LSEZ vēsture un notikumi. Grāmatas "Liepājas ostai 320, Liepājas speciālajai ekonomiskajai zonai 20" dizainu izstrādāja Mārtiņš Vamzis, bet titullbildes autors ir Roberts Vītols.■

Ventspils brīvosta meklē sadarbības iespējas Baltkrievijā

No 13. līdz 17. martam Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvji darba vizītē apmeklēja Baltkrieviju. Vizītes ietvaros ventspilnieki apmeklēja industriālo parku "Lielais akmens", kur ar nozares vadības pārstāvjiem un uzņēmējiem pārrunāja sadarbības iespējas un prezentēja Ventspils ostas piedāvājumu.

Tiekoties ar "Lielā akmens" direktora vietnieku, tika pārrunāti kravu loģistikas varianti caur Ventspili un loģistikas centra iespējamā izveide Ventspilī. Sarunas par turpmāko sadarbību notika arī ar privāto loģistikas centru Baltkrievijā "Bremino", ar kuru šā gada 24. janvārī parakstīts sadarbības memorands. Vizītes programmas

ietvaros Ventspils brīvostas pārstāvji apmeklēja Latvijas vēstniecību Baltkrievijā, tikās ar vēstnieku un uzņēmējiem, prezentējot Ventspils ostas iespējas. Sadarbības un pieredzes apmaiņas nolūkā viņi apmeklēja Vitebskas speciālo ekonomisko zonu, kā arī augsto tehnoloģiju parku "Hi-Tech Park Belarus". Starptautiskās vizītes ir viens no Ventspils brīvostas pārvaldes mērķetinga uzdevumiem, to gaitā tiek prezentētas Ventspils ostas iespējas, stivdorkompānijas un pieostas industriālās zonas, tostarp Ventspils Ziemeļu ostas attīstības projekts vairāk nekā 100 ha teritorijā uz ziemeļiem no esošās ostas, kam tiek meklēti privāti investori.■

"Melnais dimants" Brauna fotogrāfijās

Pasaulē pazīstamajam latviešu fotomāksliniekam Valdim Braunam 10. aprīlī Rīgas Kongresu namā atklāja fotoizstādi "Melnais dimants".



Valdis Brauns (pa kreisi) un Mihails Gaņevs.

Tas ir dokumentāls fotostāsts par Rīgas brīvostas stivdorkompānijas "Strek" triju brigāžu ogļu vīriem. Ja kāds jautātu, kur tad ir tas dokumentālais stāsts, ja fotogrāfijās neredzam vīrus darbā pie ogļu kaudzēm vai celtna stūres, kraujot ogles lielajos kuģos, jo izstādei ir pavisam cits žanrs – portreti, tad atbilde būtu viennozīmīga – katrs no vīru portretiem ir īpašs dokumentāls stāsts un īpašs vēstījums.

Ikvienu izstādes apmeklētāju uzrunā šo vīru acis. Noguruši pēc smaga darba, melni no ogļu putekļiem viņi veras uz mums, un mēs nepārprotami nolasām informāciju par dzīvi, darbu, vērtībām un likteņiem. "Strek" ģenerāldirektors Mihails Gaņevs izstādes atklāšanas reizē teica, ka visus savus vīrus viņš pazīst, bet tagad tos ir iepazinis no jauna, jo vīru acis, kas raugās pretim no fotogrāfijām, pilnīgi no jauna atklāj viņu raksturu.

Pats fotomākslinieks Valdis Brauns bija pateicīgs visiem ogļu vīriem

par uzticēšanos un jaušanos fotokamerai un atzina, ka šis viņam ir bijis jauns izaicinājums un, neskatoties uz pieredzi, atkal gūtas jaunas un jaunas atziņas.

Valdis Brauns pieteica sevi septiņdesmitajos gados kā romantisks aktu un ainavu meistars, bet savā radošajā fotomākslinieka mūžā lielu vietu atvēlējis arī jūrai, kuģiem un zvejniekiem. Lai cik skarbas šķiet viņa fotomirkļos tvertās zvejas vīru vējā aprautās sejas un cik sastrādātas sāļajā jūras ūdenī mērcētās zvejnieku rokas, cauri visam jaušama skarba romantika. Par to varam pārliecināties, arī aplūkojot fotogrāfijas albumā "Sāļie vēji" un "Mūža mirklī".

V. Brauna portreti, akti, ainavas, kāzu skati izpelnījušies visaugstāko novērtējumu fotomākslas izstādēs un bijuši publicēti vispasaules fotogrāfijas gadagrāmatās.

Jānis Borgs par Valdi Braunu ir teicis: "Cilvēks Brauna fotogrāfijās ir visu lietu mērs, bet vienlaikus arī varenas dabas jeb Dievišķa universuma sastāvdaļa. Daba šeit nav tikai kaut kādu notikumu inerts fons, bet gan aktīva fotogrāfiskās skatuves līdzdalībniece, ar kuru tur dzīvojošais Cilvēks ir nemitīga filozofiska vai dramatiski skaņota dialoga stāvoklī.

Valdis Brauns prot saskatīt lielus vispārīnājumus, pacelt šķietami nenozīmīgu faktu Bībeliskos līmeņos, pārvērst fototēlu simbolā, traģisma piesātinātā zīmē.



V. Brauna "Laimas lietus" ir pazīstams visos piecos kontinentos.

Valdis Brauns ir nogājis garu profesionālās attīstības ceļu. Savas augstienes sasniedzis jau melnbaltās fotogrāfijas ziedu laikos. Taču tas nav apturējis viņa radošo garu vienas tehnikas aplokos, un meistars ir trauksmes pilns atkal un atkal tiekties uz jauniem horizontiem. Tā varbūt ir tāda Daukas dziņa — lūkoties, kas tur tālāk ir...

Sendienās cunftes amatniekus vērtēja pēc to meistardarbiem un bruņinieku — pēc varoņdarbiem, bet Valdis Brauns savā fotogrāfa arodā šos titulus patiesi ir sasniedzis. Fotomeistars un fotobruņinieks.■

Bibliokuģim "Krišjānis Valdemārs" gada jubileja

Ar Jāņa Lapsas grāmatas "Kapteiņu stāsti" atvēršanu 17. martā bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs" svinēja savu gada jubileju. Bibliokuģa izveides autori ir Salacgrīvas novada bibliotēkas vadītāja Hedviga Inese Podziņa un tā bocmanis Gints Šimanis. Gada laikā biedrība "Bibliokuģis "Krišjānis Valdemārs"" izdarījusi daudz, apmeklētās piejūras pašvaldības un ostas, stāstīts

par bibliokuģa ideju un visur rastas dzirdīgas ausis. Kā gada laikā gājis, svētku viesi varēja iepazīties, noskatoties jūrnieka un video operatora Raivja Struncena sagatavoto prezentāciju.

Apsveikuma vārdus bibliokuģim dzimšanas dienā teica Salacgrīvas novada domes priekšsēdētājs Dagnis Straubergs, pulkvedis

Dainis Turlais, viceadmirālis Gaidis Andrejs Zeibots un vēl daudzi citi.

"Prieks, ka mūsu pulks kļūst kuplāks, tas nozīmē, ka šūpulis kārts pareizajā vietā un laikā. Ejot uz priekšu un darot darbus soli pa soli, šī varētu kļūt par unikālu vietu Latvijā, te varēs gūt jūras lietu zināšanas, pieredzi un praksi," teica Dagnis Straubergs.■

Obas grīvlīča izpētes ekspedīcijai – 140

Mums zināmi daudzi Ziemeļu Ledus okeāna izpētes ekspedīciju dalībnieku uzvārdi, bet vai dažreiz neesam nepelnīti piemirsuši mūsu drošsirdīgos latviešu un igauņu jūrniekus?! Viņi ekspedīcijās pierādīja, ka Ziemeļu jūras ceļš ir izmantojams tirdzniecības reisiem. Kas tad mudināja viņus uzņemties šo svarīgo, bet bīstamo uzdevumu?

Viens no iemesliem bija Sibīrijas neizmērojamās zivju un citu dabas resursu bagātības. Tirdzniecība ar Sibīrijas ziemeļu piekrasti pa sauszemi nebija iespējama ceļu trūkuma dēļ, bet jūras ceļi tolaik bija bīstami – mūžīgais ledus, migla un sniega vētras. Spert pirmos soļus tur, kur par kuģošanas apstākļiem praktiski nebija nekādu ziņu, bija liela uzdrīkstēšanās un risks.

Runājot par Ziemeļu Ledus okeāna izpēti, vispirms jāpiemin nenogurstošā zviedru polārpētnieka Nordenšelda vadītā ekspedīcija 1875. gadā no Trumse līdz Jeņisejai. Nordenšelds savā ziņojumā 1875. gadā raksta: "Jūras šaurums tika laimīgi izbraukts un, ienākot Karas jūrā, mēs to atradām pilnīgi brīvu no ledus. Mēs lēni virzījāmies tālāk apstākļos, kas pārbaudīja mūsu pacietību, un, braucot pa šiem vēl neviena neapmeklētiem ūdeņiem, ik dienas varējām zvejojot un veikt hidrogrāfiskus darbus. 15. augusta vakarā, uzvelkot Zviedrijas karogu, noenkurojāmies Jeņisejas grīvas ziemeļdaļā. Ar to mēs bijām sasnieguši mērķi, kuru jūrasbraucēji bija centušies sasniegt gadsimtiem ilgi..."

Ziņa par zviedru veikumu, protams, sasniegta un ieinteresēja Krišjāni Valdemāru, kurš jau pēc Krimas kara (1853–1856) bija apceļojis Krievijas Eiropas ziemeļu apgabalu, redzējis un novērtējis to bēdīgo stāvokli. Redzētais rosināja viņu dziļāk pievērsties šim jautājumam.

Viens no viņa mērķiem bija īstenot jauno jūrskolu likumu Arhangeļskas un Kemas šķiperu kursus un atrast skolotājus jaunatvērtajām jūrskolām Oņegā un Sumas miestā. K. Valdemārs to nosauca par "Sibīrijas lietu", kam lielas pūles veltīja no 1875. gada nogales līdz pat 1881. gadam. Apmeklējot Arhangeļsku, viņš iepazinās ar krievu rūpniecības magnātiem Mihailu Sidorovu, Vasiliju Latkinu, Aleksandru Sibirjakovu un Aleksandru Trapeznikovu. Šie uzņēmīgie ziemeļu magnāti, kam piederēja zelta atradnes un citi rūpali, kas ienesa lielus līdzekļus, bija sasnieguši

Kristiāns Dāls.



zināmu labklājību un rūpējās par ziemeļu apgabalu attīstību.

1876. gads iezīmēja pavērsieni Ziemeļu jūras ceļa vēsturē. Jau 1875. gada 5. janvārī Ainažus sasniegta K. Valdemāra vēstule jūrskolas priekšniekam Kristiānam Dālam: "Viens no Maskavas rūpniekiem ziedo 1000 rubļus Obas grīvlīča izpētes ekspedīcijai un 15 000 kuģa būvei. Interesanti zināt, kas uzņemsies ekspedīcijas vadību: Ainažu latvieši, Liepājas vācieši vai Arhangeļskas un Pēterburgas krievi... Gaidu no Jums steidzošu atbildi."

Valdemārs steidzināja Dālu uz Obas grīvas līci, lai ekspedīcija notiktu 1876. gada vasarā. Nopietnas ekspedīcijas sagatavošanai tas bija pārāk īss laiks, tomēr ieilgst Valdemāram nevarēja; tika nolemts, ka uz Tjumeņu brauks tikai K. Dāls ar savu palīgu Nikolaju Raudsepu.

Kuģa būves organizēšana bija uzticēta Sibīrijas tirgotājam I. Ignatovam, bet darbu uzraudzība I. Trofimovam. Kuģi būvēja Tjumeņā pie Turas; tas bija 53 angļu pēdas garš un 13 pēdas plats, tā kravnesība bija 37 tonnas, bet iegrime ar pilnu kravu 5–6 pēdas. Tam bija šonera takelāža, tomēr būves gaitā ekipējumā tika pieļautas

dažas kļūdas, piemēram, buru audekla trūkuma dēļ nācās burām izmantot linuaudeklu.

1876. gada 14. jūnijā rīta agrumā kuģi, kam deva vārdu "Maskava", kāds tvaikonis pa Turu tauvā aizvilka līdz Tobolai.

Arī komandu komplektēt uzņēmās I. Ignatovs. Ekspedīcijas mērķis bija izpētīt Obas grīvlīci no Obdorskas (kopš 1933. gada Saļeharda) līdz Belijas salai un noteikt piemērotas vietas ostu ierīkošanai.

K. Dālu ekspedīcijas rezultāti neapmierināja, un pārāk liela bija arī atkarība no Sibīrijas tirgotājiem. Savās ceļojuma piezīmēs viņš raksta: "Pēc tam, kad bijām pabeiguši astronomiskos novērojumus Nidā (Ныда, ciems pie Obas grīvas līča – red.), gribējām turpināt ceļu uz ziemeļiem, bet sev par lielu nožēlu un izbrīnu uzzināju, ka Trofimova kungs loci pieņēmis darbā tikai līdz Nidai un viņa pienākumos attiecīgi ietilpst tikai mūs nogādāt līdz turieni, jo, sākot no Nidas, viņš kuģu ceļu vairs nepārzina. Pūles atrast citu loci nevainagojās panākumiem, tādēļ tika nolemts paturēt līdzšinējo. Līdz ar to ceļojuma turpināšana līdz 1. augustam – pēdējam noliktajam atgriešanās termiņam, ja gribējām Obdorskā vēl noņemt tvaikoni atpakaļceļam, kļuva neiespējama, un kuģa komandai nekas cits neatlika kā smagu sirdi griezties atpakaļ, un pēc tam, vēlreiz pārlaiduši spēcīgu ziemeļu vētru, mēs 1. augustā uzsākām atpakaļceļu..."

Tomēr ekspedīcijas veikums bija diezgan nozīmīgs. Tika uzsākts Obas grīvlīča jūrasceļa uzmērījums, ievāktas meteoroloģiskās ziņas, aprakstīti Obas krasti, lielākie sēkļi, straumes, daba. Īpaša uzmanība tika veltīta Berjozovas apgabala iedzīvotājiem, viņu saimniecībai un valodām. Ekspedīcijas apraksta noslēgumā Dāls pievienojis ostjaku, igauņu un somu valodas vārdu sarakstu – pavisam ap 200 pēc izrunas un nozīmes līdzīgu vārdu.

Sibīrijas ceļojuma piezīmēs K. Dāls apraksta arī tikšanos ar O. Finšu un

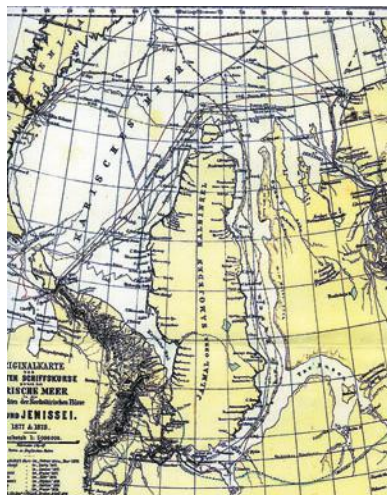
A. Brēmu: "No Obdorskas A. Brēms pievienojas braukšanai līdz Ščuļes upes grīvai ar buru kuģi "Maskava". Vācu zinātnieku airu laiva, kas bija nosaukta Bismarka vārdā, Brēmam izrādījās neērta nakts pavadīšanai. Pie upes ekspedīcijas izšķīrās. Vācu zinātnieki ap 150 verstis nobrauca laivā, pēc tam pārsēdās ziemeļbriežu kamanās un turpināja ceļu uz Jamalas pussalas ziemeļiem..."

K. Dāla un O. Finša ekspedīcijām mērķi bija atšķirīgi: Dāla zinātniskais uzdevums bija plaši izplānots pēc Valdemāra ieteikumiem, tomēr galvenais bija Obas grīvas līča kuģu ceļa mērījumi, turpretī vācu zinātniekus interesēja Sibīrijas daba, tundra, dzīvnieki, putni, cilvēki, to dzīves apstākļi u.c.

Tā kā 1876. gadā K. Dāla ekspedīcija Beļijas salu nesasniedza, jo nebija loča un arī vasara gāja uz beigām, Dāls ar tās rezultātiem bija neapmierināts un jau atceļā plānoja jaunu ekspedīciju.

Otrā ekspedīcija sākās 1877. gada 23. jūnijā Rīgā. Kristiāns Dāls ar dzīvesbiedri Šarloti un vairākiem jūrnikiem no Ainažiem, Salacas un Rīgas devās uz Lībeku, kur viņus gaidīja tvaikonis "Luize" (kravnesība 170 t, 60 ZS dzinējs; ar pilnu tvaiku kuģis attīstīja ātrumu 8–9 jūras jūdzes stundā). 30. jūnijā kuģis jau bija Londonā, tad devās uz Halli, kur uzņēma kravu – enkurus, ķēdes un takelāžas piederumus vairāku burinieku būvei Tjumeņā. Tvaikoņa bunkuros ielādēja 72 tonnas akmeņogļu, un 18. jūlijā tas izgāja jūrā. 28. jūlijā kuģis sasniedza Trumsi, kur Dāls uzzināja, ka Karas jūras plašumi ir gandrīz brīvi no ledus. Otrās ekspedīcijas uzdevums bija veikt novērojumus Karas jūrā, aprakstīt straumes, vējus, ledus stāvokli. Obas grīvlīcī tvaikonis "Luize" apstājās pie zvejnieku vasaras apmetnes Linzitas, lai noskaidrotu ekspedīcijas finansētāju rīcībā esošo neskaidro informāciju par akmeņogļu iegulām. Ceļš līdz Toboļskai, kuru sasniedza 1877. gada 8. septembrī, nebija viegls.

Ziemeļu jūras ceļa vēsturē 1877. gads ir ļoti nozīmīgs. Tvaikonis "Luize" ar apdrošinātu Rietumeiropas preču kravu sasniedza Obas grīvu un nobrauca pret Obas spēcīgo straumi ap 1000 verstu līdz Toboļskai. Tas parādīja iespēju izmantot Ziemeļu Ledus okeāna tirdzniecībā. Un K. Dāls bija pirmais Krievijas pavalstnieks, kura vadībā to veica!



"Pēc ilgiem pūļiem un meklējumiem atklāts un izbraukts visīsākais kuģu ceļš no Eiropas uz Sibīriju. Viss gods un slava par šo atklājumu, kas Sibīrijai var kļūt labvēlīgs nākotnē, pienākas Livonijas guberņas Ainažu jūrskolas profesoram Dāla kungam," rakstīja L. Meri.

Izpildīts bija arī K. Valdemāra "Sibīrijas lietā" iecerētais virsuzdevums: pateicoties šai ekspedīcijai, tika atzīts jauns sociālais slānis – piekrastnieki, zemnieki, kas iekļāvās valsts saimnieciskajā apritē citā kvalitātē.

Ekspedīcijas radīja lielu rezonansi Krievijas tirgotāju un rūpnieku aprindās. Rīgas sabiedrība gan K. Dāla veikumu neuzņēma viennozīmīgi. Vietējā vācu presē to vispār noklusēja, toties latviešu presē par to daudz rakstīja. K. Dāla vadītās Obas grīvlīča izpētes ekspedīcijas rezultātus augstu novērtēja Rietumeiropā.

Abu ekspedīciju lielo ieguldījumu Obas grīvas izpētē atzina arī Krievijas zinātnieki; Fjodors Studitskis rakstīja: "Uz mūžīgiem laikiem šā jūras ceļa atklāšanā būs ierakstīti M. Sidorova, O. Diksona, A. Sibirjakova, K. Dāla un Johansena vārdi."

1880. gada 12. decembrī Krievijas ķeizarišķā jūrniecības veicināšanas biedrība pasniedza Kristiānam Dālam diplomu un ķeizara Aleksandra sudraba medaļu "Par sekmīgi veiktu Obas upes grīvlīča izpētes ekspedīciju".

K. Dāla vadītās ekspedīcijas iedvesmoja Ainažu jūrskolas absolventus un mudināja turpināt slavenā skolotāja uzsāktos darbus.

Tā 1877. gada 11. augustā Ainažu jūrskolas absolvents Jūlijs Rihards Kurseins ar

Aleksandra Trapeznikova kuģi "Sibirj" devās ceļā no Toboļskas uz Angliju ar tauku kravu. Pēc 73 dienām "Sibirj" veiksmīgi sasniedza Temzas grīvu. Pēc vēsturnieces Beātas Krajevskas pētījumiem, kuģa matroži bijuši Baltijas jūrskolu audzēkņi. Pēc 1878. gada ziemas "Sibirj" gājis bojā. Kurseins palicis Sibīrijā, kur darbojies no 1882. līdz 1886. gadam; viņa gaitas maz pētītas.

Polārpētnieks V. Vize rakstīja, ka jau līdz revolūcijai (1917. g.) iespēja izmantot Ziemeļu Ledus okeāna tirdzniecības ceļu uz Rietumsibīrijas upju grīvām bija kā zinātniski, tā praktiski pierādīta, bet ekonomiski šis ceļš netika apgūts. Privātie uzņēmēji, kas centās gūt peļņu un darbojās atsevišķi, nespēja šo problēmu atrisināt.

"Tādējādi varam secināt," raksta vēsturniece B. Krajevskā, "ka K. Valdemāra iedvesmotās un jauno jūrskolu absolventu veiktās ekspedīcijas deva pirmo zinātnisko ieguldījumu Ziemeļu jūru tirdzniecības ceļa atklāšanā. Nenoliedzami, šie sasniegumi kā K. Valdemāra, tā arī K. Dāla dzīvī bija augstākā virsotne zinātnes jomā."

K. Valdemāra "Sibīrijas lietas" atbalsis turpinās vēl 20. gs. sākumā. Ainažu jūrskolnieka Pētera Sietiņsona jau 1881. gadā uzsāko zivju zvejas rūpalu pārņem Gusts Dzirne, Ainažu jūrskolas 1885. gada absolvents.

1913. gada vasarā no Vladivostokas uz Kolimas upes grīvu un tālāk 150 verstis uz augšu pa upi līdz Nižņikolimskaī devās krievu Brīvprātīgās flotes tvaikonis "Stavropol", ko vadīja latviešu kapteinis, Ainažu jūrskolas absolvents Mārtiņš Bite. Starp klejojošām ledus masām maz izpētītā polārās jūras apgabalā, par kuru nebija ne aprakstu, ne dziļuma mērījumu, pat ne kartes vai norādījumu kuģošanai, kapteinis Bite aizvadīja kuģi līdz paredzētajam galapunktam un pēc diviem mēnešiem atgriezās Vladivostokā. M. Bite bija veicis uzdevumu, par kura izdošanos iepriekš šaubījās pat Brīvprātīgās flotes vadība.

Šeit minēti tikai zināmie Ainažu jūrskolas absolventi, kuri piedalījās Ziemeļu jūras ceļa atklāšanā un izpētē. Bet vēl daudzus latviešu un igauņu uzvārdus glabā Mursmanskas, Pečoras, Arhangeļskas, Kolas u.c. arhīvi. ■

Iveta Erdmane,
Ainažu jūrskolas muzeja vadītāja



Jūras administrācija un KAD – par drošību uz ūdens

Latvijas Jūras administrācija (JA), Jūras spēku flotiles Krasta apsardzes dienests (KAD) un Ceļu satiksmes drošības direkcija (CSDD) ar kopīgu stendu "Drošība uz ūdens" piedalījās izstādē "Atpūta un sports", kas no 24. līdz 26. martam notika Starptautiskajā izstāžu centrā Ķīpsalā.

Stendā, kas bija iekārtots KAD īpaši glābšanas darbu veikšanai pielāgotajā piepūšamajā teltī, šogad īpaša uzmanība bija pievērsta normatīvo aktu izmaiņām, kas attiecas uz atpūtas kuģu īpašniekiem, vadītājiem un būvētājiem.

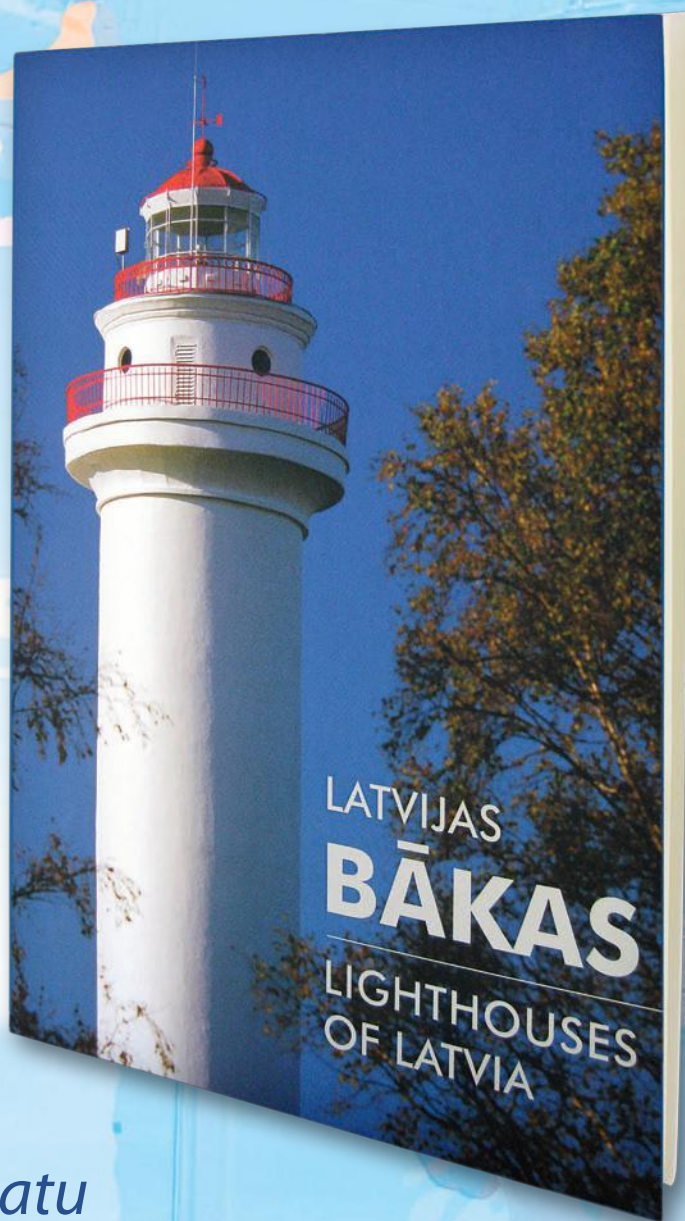
JA speciālisti informēja izstādes apmeklētājus par to, ka no šā gada 18. janvāra Jūras administrācija sāk piešķirt vienoto ražotāja kodu atpūtas kuģu un ūdensmotociklu ražotājiem.

Tāpat tika sniegta informācija par plānotajiem likumdošanas grozījumiem, kas varētu stāties spēkā jau šīs vasaras sākumā. Grozījumi Jūras

kodeksā noteiks, kādus atpūtas kuģu veidus drīkstēs reģistrēt bez īpašuma tiesībām.

Visvairāk jautājumu apmeklētāji uzdeva par dažādu atpūtas kuģu reģistrāciju un atpūtas kuģiem nepieciešamo aprīkojumu. Stendā atradās piepūšamais glābšanas plosts, un izstādes mazākie apmeklētāji labprāt tajā kāpa, lai sīkāk izpētītu neredzēto peldlīdzekli. Tāpat bērni pielaiķoja dažādas glābšanas vestes, un gandrīz visi labi zināja, ka, braucot ar laivu vai jahtu, jābūt uzvilktai drošības vestei.

Saskaņā ar izstādes rīkotājsabiedrības "BT 1" datiem šogad izstādi trijās dienās apmeklēja 22 234 interesenti, kuriem dažādas preces un pakalpojumus piedāvāja 225 uzņēmumi un organizācijas no deviņām valstīm – Latvijas, Lietuvas, Igaunijas, Lielbritānijas, Nīderlandes, Polijas, Somijas, Vācijas un pirmo reizi arī no Ķīnas.



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*