



JŪRNIEKS

NR. 3 (88) 2015



Satiksmes ministrs
Anrijs Matīss:
**„Latvijas
Prezidentūra
pievērsa
uzmanību Eiropas
transporta
nozares
stratēģiskajām
prioritātēm.”**

**Kibernoziedznieku
potenciālais mērķis –
kuģu
vadības
sistēmas**



EU2015.LV

Latvijas prezidentūra
Eiropas Savienības
Padomē

**Sakārtota
Disciplinēta
Labi organizēta**

**Uzmanības
centrā jūrnieku
veselība –
jūrnieki pieder
augsta riska
grupai!**



LATVIJAS JŪRAS ADMINISTRĀCIJA

Trijādības iela 5, Rīga, LV-1048

E-pasts: lja@lja.lv

Fakss 67860082

Valdes priekšsēdētājs 67062101

Sabiedrisko attiecību speciāliste 67062125, 26454516

LATVIJAS KUĢU REĢISTRS

Tāl. 67062165

E-pasts: kr@lja.lv

LATVIJAS JŪRNIEKU REĢISTRS

Tāl. 67099419, fakss 67323100

E-pasts: jr@lja.lv

HIDROGRĀFIJAS DIENESTS

Tāl. 67062101, fakss 67062139

E-pasts: lhd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS DEPARTAMENTS

Tāl. 67062155

E-pasts: kdd@lja.lv

KUĢOŠANAS DROŠĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062166, fakss 67860083

E-pasts: kdi@lja.lv

KUĢU UN OSTU AIZSARDZĪBAS INSPEKCIJA

Tāl. 67062128, fakss 67860082

E-pasts: koai@lja.lv



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



@LVJurasAd

LATVIJĀ UN PASAULĒ

- 2 Par jauno Latvijas Valsts prezidentu ievēlēts Raimonds Vējonis
3. ASEM transporta ministru sanāksme Rīgā
- 4 Latvijas mērķis ir stiprināt tranzīta biznesa potenciālu „Rail Baltica” ir Baltijas valstu iespēja piedalīties kravu transportēšanā starp Ķīnu un Ziemeļeiropu
- 5 SKLOIS projekts nodrošinās transporta pakalpojumu operativitāti Zīgas ūsumā
- 6 Lielāka teikšana varētu būt pašām reģiona valstīm Valsts vides dienestam jauns kuģis Kruīza kuģu kompānijas nevēlas pārtraukt notekūdeņu izgāšanu Baltijas jūrā
- 7 Starptautiskās mācības „Open Spirit 2015” Zīgas ūsumā
- 8 Jau 43. reizi notikušās jūras spēku mācības „Baltops” 25. jūnijs - Starptautiskā jūrnieku diena Seši kandidāti IMO ģenerālsēkretāra amatam Jūras administrācija
- 9 Grozījumi likumdošanā
- 10 Pēc remonta darbu sākis hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls” Jūras administrācijai Sudraba kategorija Ilgtspējas indeksa novērtējumā Pārbauda iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošību
- 11 Pārbauda jūras zvejas laivu drošību „Rix River” papildina „Rix” saimi Kuģu reģistrā
- 12 IMO Jūrniecības drošības komitejas 95. sesijā Konkursa „Enkurs 2015” trešā kārtā un fināls „Enkura” galvenā balva – kruīzs uz Stokholmu

NUMURA TĒMA – JŪRNIKU VESELĪBA

- 14 Spēt saglabāt veselību ilgtermiņā
- 16 Latvijas jūrnieki un viņu veselība
- 17 Pirmā palīdzība esi tu pats
- 19 VAS „Latvijas jūras administrācija” Jūrnieku reģistra atzīto jūrnieku ārstu saraksts Jūrnieki pieder augsta riska grupai
- 21 Svarīgi būt informētam par HIV un AIDS
- 22 Ko nedrīkst aizmirst?

JŪRĀ UN KRASĀ

- 23 Kapteinis atzīst savu vainu Ikdienas rutīna nedrīkst iemidzināt modrību
- 24 Cik tuvu jūrniecībai pienācis terorisms?
- 28 IMO nosauc 2014. gada labāko kapteini un piešķir balvu par ārkārtēju drošsirdību jūrā
- 29 IMO balvas par drošsirdību jūrā iepriekšējie laureāti

OSTAS

- 30 Multimodālie pārvadājumi uz un no ES ostām
- 32 Jaunā Eiropas infrastruktūras politika Ostas satrauc mega alianšu spiedienu
- 33 Roterdamas piemērs var iedvesmot
- 34 Baltijas reģiona ostu ziņas
- 35 Kravu apgrozījums Latvijas ostās 2015. gada janvārī – maijā
- 36 Studentu konkurss „Osta pilsētai” Rīgas brīvostas 815. gadskārtas zīmē
- 37 Kruīza sezona Rīgai sola vairāk tūristu Starptautiskajā ūdenstilpņu attīrīšanas dienā sakārto Ķīpsalas pludmali
- 38 Ventspils pludmalei Zilais karogs
- 39 „Hercogam Jēkabam” 20. sezona Ventspils brīvosta turpina ieguldīt ostas infrastruktūrā
- 40 Liepājas jahtu ostai – Zilais karogs Mainās loģistikas virzieni
- 41 Darbs bez romantikas

VECO JŪRNIKU STĀSTI

- 43 Arktika Rīgas jūras līcī

BRĪVBRĪDIS

- 46 No Latvijas jūras medicīnas vēstures
- 47 Jānis Lapsa: ar jūru uz „tu”

Lai laiks jums visiem ir labvēlīgs!

Laiks ir visai dīvainā parādība. Reizēm tas mēdz neprātīgi steigties, bet citreiz velkas lēni, nu gluži kā gliemezis. Droši vien viss ir atkarīgs no mūsu vajadzībām, dvēseles stāvokļa un attieksmes.

Šķiet, ka tikko sākās Latvijas prezidentūra Eiropas Savienības Padomē, bet nu jau pienācis laiks pavilkt svītru un rezumēt, kas izdevies, kas ne. Taisnība Ansim Zeltiņam, kurš, gatavojoties prezidentūrai, saviem kolēģiem Briselē un Latvijā jokojošs teicis, ka prezidentūra pāries ātrāk nekā vēdergrauzes – viss norisināsies tik ātri, ka nepagūsim īsti ieskrieties, kad būs klāt finišs. Eiropa Latviju slavē, ka atšķirībā no citām valstīm savas prezidentūras laikā esam pievērsušies visi Eiropai svarīgām lietām un necentāties „izsist” sev labumu, domājot tikai par nacionālajām interesēm. Savukārt Latvijā par šo pieeju ierēdņi jau saņem pirmos nopelnumus – vajadzēja vairāk domāt par Latvijas vajadzībām. Iespējams, ka šī bija viena no pirmajām reizēm, kad Latvija spēja izkāpt no pīļu dīķa un nedomāt tikai par dējamo kaktu. Tas, no vienas puses, protams, iepriecina, bet tūlīt prātā nāk kāda gudra cilvēka atziņa, ka neviens labais darbs nepaliek nesodīts... Un tikai laiks rādis, ko Latvija no savas prezidentūras ir ieguvusi, ko zaudējusi.

Pirms gadiem sešiem, kad jaunievēlētais Valsts prezidents Raimonds Vējonis vēl bija vides ministrs, intervijā „Jūrniecības gadagrāmatai”, atbildot uz jautājumu, kas darbā sagādā vislielākās problēmas, viņš teica: „Pagaidām lielākā problēma, un patiesībā tā ir visas valsts problēma, ir nepietiekams sabiedrības izglītošanas darbs, kam vienmēr pietrūkst naudas un laika. Atkritumu šķirošana, atteikšanās no plastmasas maisiņiem, braukšana ar videi draudzīgu transportu, kas patērē mazāk degvielas – lūk, tikai daži jautājumi, par kuriem jārunā, izglītojot sabiedrību, lai videi draudzīgs dzīvesveids kļūtu par ikdienas nepieciešamību. Bet līdz tam mums vēl tāls ceļš ejams un liels darbs darāms. Šajā ziņā esam tikai ceļa sākumā.” Un tikai laiks rādis, kāda būs Raimonda Vējoņa prezidentūra, ko viņš darīs, lai mainītu cilvēku attieksmi un celtu mūsu sabiedrības izglītības līmeni.

Šā žurnāla numura centrālā tēma ir jūrnieku veselība. Ar nožēlu nākas atzīt, ka jūrnieki ļoti nenopietni izturas pret savu veselību: ielaistas slimības, noklusētas veselības problēmas un rezultātā bēdīgs fināls, tāpēc visiem arī Jūras svētku sakarā gribu novēlēt labu veselību un veselīgu attieksmi pret dzīvi! Lai laiks jums visiem ir labvēlīgs!

Anita Freiberga, žurnāla redaktore



Žurnāls „Jūnieks”. 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 Sarma Kočānes, Raita Mūrnieka, Anitas Freibergas foto, fotomateriāli no Kristapa Jansona un Elmāra Kelles privātā arhīva, kā arī JI, EP, EU2015, Valsts prezidenta kancelejas, Valsts Vides dienesta, SM, Ventspils brīvostas, Liepājas SEZ, Rīgas brīvostas, AFP, EPA, EK, IMO, Reuters, ECSA, ES, navaltoday.com, NATO, ESPO, Tallinas, Klaipēdas, Sanktpēterburgas ostu pārvalžu arhīvu fotomateriāli. JA materiālus apkopoja Sarma Kočāne, informācijai izmantoti ES, EP, LETA, SM, JS, VVD, RBP, VBP, LSEZ un ārzemju preses materiāli.

Par jauno Latvijas Valsts prezidentu ievēlēts Raimonds Vējonis

3. jūnijā Saeima ārkārtas sēdē Latvijas Valsts prezidenta amatā ievēlēja Raimonu Vējoni no Zaļo un zemnieku savienības.

Par Raimonu Vējoni balsoja 55 deputāti, pret – 42 parlamentārieši. Viena vēlēšanu zīme tika atzīta par nederīgu.

Jaunais Valsts prezidents dzimis 1966. gadā Pleskavas apgabalā, Krievijā. Vairākās valdībās bijis vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrs, Laimdota Straujuma valdībā vadījis Aizsardzības ministriju. Vējonim ir

bioloģijas zinātņu maģistra grāds, viņš strādājis par bioloģijas skolotāju Madonas 1. vidusskolā. Vēlāk bijis Madonas domes deputāts, Skultes ostas valdes loceklis, kā arī divu Saeimas sasaukumu deputāts.

Visticamāk, ka visu prezidentūras laiku viņu pavadīs pirmie pēc ievēlēšanas pateiktie vārdi: „Laikam no sākuma jāierauj!”



Sakārtota, disciplinēta un labi organizēta prezidentūra

„Sakārtota, disciplinēta un labi organizēta prezidentūra, bez liela skaļuma un skandāliem,” tā Latvijas prezidentūru Eiropas Savienības (ES) Padomē vērtē Briseles amatpersonas, žurnālisti un diplomāti.

„Ir bijušas lietas, ko mēs esam darījuši intensīvāk, nekā sākumā bija plānots. Intensificējām darbu pie iekšējās drošības jautājumiem. Ir mainījušies arī Eiropas Komisijas plāni, bet kopumā mēs soli pa solim virzījāmies uz priekšu,” sarunā ar Latvijas radio atzina Latvijas vēstniece Eiropas Savienībā Ilze Juhansone.

2015. gada 5. janvārī pie Latvijas Nacionālās bibliotēkas jeb Gaismas pils svinīgā ceremonijā tika pacelti Eiropas Savienības un tās dalībvalstu karogi, simboliski vēstot par startu Latvijas prezidentūrai ES Padomē. Gaismas pils bija galvenā prezidentūras pasākumu norises vieta Rīgā, kas kalpoja par vienu no Latvijas prezidentūras atpazīstamības simboliem visā Eiropā.

Kopš spēkā ir Lisabonas līgums, prezidējošajai valstij Eiropas Savienības krēslā ir arvien mazāka ietekme. Patlaban prezidējošas valsts loma ir ierobežota tādā ziņā, ka valstu vadītāju sanāksmes vada Eiropadomes līderis, kura pienākumus pilda Donalds Tusks, līdz ar to prezidējošās valsts valdības vadītājam vai prezidentam nav īpašas teikšanas, daudz mazāk pasākumu notiek pašā valstī, šajā gadījumā



EU2015.LV

Latvijas prezidentūra
Eiropas Savienības
Padomē

Latvijā, vairāk to ir Briselē. Lielāka loma ir konkrētās valsts ministriem, kuri vada attiecīgās nozares padomes sanāksmes, un diplomātiem, kas tās sagatavo un vada darba grupas. No šā viedokļa Latvijas pārstāvji esot efektīvi un organizēti, dokumenti un nepieciešamā informācija esot sagatavoti laikus, kas, kā norāda avoti, ne vienmēr bijis iepriekšējās prezidentūras valsts Itālijas gadījumā. Atpazīstamākie Latvijas politiķi ir premjerministrs Laimdota Straujuma un ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs.

Latvijas prezidentūrai izteikta atzinība par to, ka tā spējusi panākt politisku vienošanos par lielo Eiropas Savienības investīciju plānu, kas nebūt nebija viegli, jo runa ir par lielu naudu un ļoti dažādām dalībvalstu interesēm. Latvijas prezidentūra spēja ātri reaģēt uz teroristu uzbrukumu Parīzē „Charlie Hebdo” redakcijā, nekavējoties

mainot akcentus tieslietu un iekšlietu ministru sanāksmei Rīgā un izstrādājot pazīstamo Rīgas deklarāciju par to, kā cīnīties pret terorismu. Latvijas prezidentūras cilvēki, kas strādā Briselē, bija labi informēti un profesionāli labi sagatavoti.

No dažu valstu diplomātiem dzirdams, ka Latvija atšķirībā no citām valstīm savas prezidentūras laikā pievērsusies visi Eiropai svarīgām lietām un nav centusies „izsist” sev labumu, domājot tikai par nacionālajām interesēm.

No Latvijas prezidentūras stafeti pāņģem Luksemburgā, kas pēc platības un iedzīvotāju skaita ir krietni mazāka par Latviju, bet jau ar vairāku prezidentūru pieredzi.

i UZZIŅAI

Uzsākot prezidentūru, Latvija izvirzīja vairākas prioritātes: attīstīt digitālu, konkurētspējīgu Eiropu, veidot enerģētiskās savienību un īpaši rūpēties arī par Austrumu partnerību jeb Eiropas Savienības tuvināšanos sešām bijušās PSRS republikām, to skaitā Ukrainai, kas vēl aizvien ir konflikta zona.

3. ASEM transporta ministru sanāksme Rīgā

29. un 30. aprīlī Rīgā norisinājās 3. ASEM transporta ministru sanāksme „Multimodālu transporta savienojumu attīstība Eirāzijā – *status quo* un ieskats nākotnē”. Sanāksmi organizēja Latvijas Republikas Satiksmes ministrija Latvijas prezidentūras Eiropas Savienībā ietvaros.



Strauji augošais preču tirdzniecības apjoms starp Eiropu un Āziju liek meklēt aizvien jaunus piegādes ķēžu pārvaldības risinājumus, īpaši attiecībā uz transporta maršrutiem un veidiem. Turpinot idejas, kas paustas ASEM līderu samītā Milānā, 3. ASEM transporta ministru sanāksmes galvenais mērķis bija padziļināt izpratni par jaunākajām attīstības tendencēm transporta savienojumos starp Āziju un Eiropu, identificēt pastāvošos izaicinājumus, veicināt visu iesaistīto valstu un institūciju ciešāku sadarbību, lai harmonizētu stratēģiskās plānošanas un attīstības centienus.

ASEM transporta ministru sanāksmi ar uzrunām atklāja Latvijas Valsts prezidents Andris Bērziņš, LR satiksmes ministrs Anrijs Matīss, ES mobilitātes un transporta komisāre Violeta Bulca un ANO Eiropas Ekonomiskās komisijas transporta un ekonomikas nodaļas vadītājs Miodrags Pesuts.

Divu dienu sanāksmes laikā notika ministru tikšanās un vairākas augsta līmeņa darba grupu sesijas, kurās ministri un iesaistītās puses analizēja Eiropas un Āzijas sauszemes transporta savienojumu attīstību, īpaši uzsverot multimodālo pārvadājumu iespējas un



Latvijas SM valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš (no kreisās), satiksmes ministrs Anrijs Matīss un ES transporta komisāre Violeta Bulca.

attīstību transporta koridoros starp abiem kontinentiem. Multimodālo sauszemes pārvadājumu izmantošana piegādes ķēdēs globalizācijas ietekmē kļuvusi īpaši nozīmīga,

jo preču ražotāji pieprasa piegādes tieši uz ražošanas laiku (*Just-In-Time*), bet e-komercija – preču savlaicīgu piegādi attālos tirgos.

Sanāksmē tikās visas galvenās iesaistītās puses: ASEM transporta ministri, Eiropas Komisijas pārstāvji un citas ES amatpersonas, dažādu starptautisko institūciju un nevalstisko organizāciju pārstāvji, uzņēmēji, loģistikas kompāniju pārstāvji un lielākie kravu pārveidotāji. ASEM sanāksmē piedalījās arī pārstāvji no starptautiski atzītajām kompānijām – „Hewlett Packard”, „Adidas”, „DB Schenker”, „Stena Line”. ■

Latvijas mērķis ir stiprināt tranzīta biznesa potenciālu

4. un 5. jūnijā notika 18. starptautiskā konference „TransBaltica 2015”. Satiksmes ministrijas (SM) valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš konferences atklāšanas uzrunā uzsvēra, ka mūsdienu loģistikas ķēdēs nepieciešami labākie risinājumi, kas ietver ne tikai transporta veidu integrāciju, plānošanu, bet arī preču sagatavošanu nodošanai patērētājam.

Šogad konferences ietvaros tika runāts par transporta un tranzīta pakalpojumu starptautiskā tirgus attīstības tendencēm un perspektīvām, Baltijas tranzīta nozares un transporta infrastruktūras projektu attīstības prognozēm apvienotajā Eiropā, kā arī stabilas un savstarpēji izdevīgas sadarbības attīstīšanas iespējām ar partneriem no Krievijas un Āzijas valstīm, un tas sasauca ar prioritātēm, kādas Satiksmes ministrija ir izvirzījusi, domājot par nozares turpmāko attīstību.

„SM jau vairākus gadus mērķtiecīgi strādā, lai Latvija kļūtu par aktīvu Eirāzijas piegāžu ķēžu dalībnieci. Latvija, kas atrodas starp ES un NVS/Āzijas valstīm, savu attīstību transporta jomā balsta tieši uz šo divu lielo tirgu apkalpošanu, attīstot jau esošos tranzīta koridorus, kā arī domājot par jauniem un jaunām transporta koncepcijām,” uzsvēra K.Ozoliņš.

Konferenci organizēja Latvijas Tranzīta biznesa asociācija sadarbībā ar LR Satiksmes ministriju, „Latvijas dzelzceļu”, Liepājas SEZ, Ventspils brīvostas pārvaldi, Rīgas brīvostas pārvaldi, kā arī ar LIAA un ERAF atbalstu. Konferencē uztājās nozares eksperti un speciālisti no Šveices, Krievijas, Vācijas, Igaunijas, Baltkrievijas, Lietuvas un Latvijas.

Latvijas mērķis ir stiprināt tranzīta biznesa attīstības potenciālu, dot labumu Latvijas tautsaimniecībai, kurā tranzīts nodrošina vismaz 4% no iekšzemes kopprodukta un veido ceturto daļu no visa pakalpojumu eksporta, un reizē rūpēties par izdevīgumu mūsu partneriem, kravu īpašniekiem, ražotājiem, tirgotājiem un patērētājiem, kuri izmanto Latvijas tranzīta un loģistikas pakalpojumus.

5. jūnijā Liepājas SEZ notika konferences izbraukuma sesija „Biznesa, investīciju un izglītības sadarbība”.

„Rail Baltica” ir Baltijas valstu iespēja piedalīties kravu transportēšanā starp Ķīnu un Ziemeļeiropu

Violeta Bulca, Anrijs Matīss un Čengs Džunveiss
3. ASEM transporta ministru sanāksmē.



Latvijas atzara izveidošana konteinerkravu pārvadājumiem starp Ķīnu un Ziemeļeiropu aizvien vairāk tuvinās realitātei, ko vēl sekmēs projekts „Rail Baltica”. Cits jautājums ir, cik lielā mērā Latvijas spēlētāji – valsts, ostas, komersanti – spēs sadarboties savā starpā un ar citiem loģistikas ķēdē iesaistītajiem, lai šo lielo iespēju pilnīgāk izmantotu. Par to aprīļa beigās Rīgā notikušajā 3. ASEM transporta ministru sanāksmē „Multimodālu transporta

savienojumu attīstība Eirāzijā – status quo un ieskats nākotnē” norisinājās aktīvas diskusijas.

„Pats svarīgākais nosacījums ir atrast vietu, jo mēs plānojam divus transporta un loģistikas mezglus – vienu Ķīnā un vienu Eiropā,” norādīja Sičuāņas provinces galvaspilsētas Čendu Loģistikas biroja ģenerāldirektors Čengs Džunveiss (Chen Zhong Wei), atbildot uz jautājumu, pēc kādiem principiem tiek izvēlētas Eiropas valstis un kompānijas, ar kurām sadarboties loģistikas ķēdes veidošanā. Eiropā koncentrēšanās ir uz vietu, no kuras var veikt tālākas preču piegādes divu līdz trīs dienu laikā pēc tam, kad kravas ir ieradušās no Ķīnas. Vietā, kas tiek izraudzīta, jābūt viszemākajām izmaksām līdz attiecīgajai dzelzceļa stacijai. Izraudzītajai vietai jābūt izdevīgai loģistikas ziņā neatkarīgi no tā, vai tiek izmantots gaisa, dzelzceļa vai jūras transports. Paralēli loģistikas mezgls tiek veidots arī Ķīnā, un tas aktīvi sadarbojas ar Eiropas mezglu. Līdztekus mezglam Eiropā Latvijā varētu būt arī distribūcijas centrs. Tā kā Rīgā ir jūras osta, tad, plānojot dzelzceļa savienojumu no Ķīnas uz Eiropu, Ķīnieši ņem vērā arī to, kāda loma varētu būt Latvijas galvaspilsētai.

i UZZIŅAI

Projekts „Rail Baltica” paredz atjaunot Baltijas valstu tiešo saikni ar Eiropas dzelzceļu tīklu, līdztekus esošajam austrumu valstīs tradicionālajam 1520 mm sliežu ceļam Baltijas valstīs izbūvējot jaunu 1435 mm jeb Eiropas standarta dzelzceļa līniju, kas savienos metropoles Tallinu – Rīgu – Kauņu – Varšavu – Berlīni (tālāk nākotnē pagarinot maršrutu līdz Venēcijai). Šis projekts kļūs par nozīmīgu transporta un loģistikas nozares dzinējspēku ar vismaz 13 miljoniem tonnu kravu gadā, paverot jaunas iespējas ES valstu savstarpējai tirdzniecībai (Ziemeļu – Dienvidu koridors). Tālāk nākotnē koridors varētu tikt savienots ar Eirāzijas valstīm un izmantots arī transporta plūsmu apkalpošanai starp Ķīnu un Ziemeļeiropu, veidojot šeit loģistikas un distribūcijas centrus.

SKLOIS projekts nodrošinās transporta pakalpojumu operativitāti

Kravu loģistika un tranzīts iegem nozīmīgu vietu Latvijas tautsaimniecībā. Pastāv virkne jautājumu, kas būtu jārisina, lai nodrošinātu konkurētspējīgu kravu tranzīta un loģistikas pakalpojumu attīstību nākotnē. Piemēram, problēmas saistībā ar laikietilpīgu formalitāšu kārtošānu, informācijas dublēšanos, vairākkārtēju informācijas ievadi, nepietiekamu elektronisko dokumentu un elektroniskās informācijas apriti. Lai risinātu minētos jautājumus, nepieciešams ieviest elektroniskās informācijas un elektronisko dokumentu apmaiņu kravu transportēšanas procesā, izveidojot Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmu (SKLOIS). Projekta mērķis ir veicināt transporta pakalpojumu operativitāti, precizitāti, kvalitāti un izmaksu samazināšanu un kalpot par pamatu moderna loģistikas pakalpojumu tirgus attīstībai Latvijā, nodrošinot kravu transportēšanas procesā iesaistītās informācijas un dokumentācijas apriti elektroniskā veidā.

4. jūnijā Satiksmes ministrijā notika Starptautiskās kravu loģistikas un ostu informācijas sistēmas projekta vadības grupas sēde, kurā piedalījās SM, Muitas pārvaldes, Pārtikas un veterinārā dienesta, Valsts augu aizsardzības dienesta, Valsts robežsardzes, Krasta apsardzes dienesta, VAS „Latvijas Valsts radio un televīzijas centrs”, VAS „Latvijas Jūras administrācija”, Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldes, Rīgas brīvostas pārvaldes un Ventspils brīvostas pārvaldes pārstāvji. Sēdes dalībnieki noklausījās informāciju par projekta virzību, kā arī diskutēja par jautājumiem saistībā ar likumdošanas izstrādi un projekta turpmāko realizāciju.

Projekta mērķa grupa ir visi starptautisko kravu pārvadājumu procesā iesaistītie dalībnieki, kas savstarpēji apmainās ar informāciju un dokumentiem. Ievērojot Ministru kabineta apstiprināto projekta koncepcijas aprakstu un izraudzīto projekta

i UZZIŅAI

Projektā plānotās darbības: SKLOIS biznesa procesu identificēšana un aprakstu sagatavošana; SKLOIS uzturēšanas un pārvaldības organizatoriskā modeļa definēšana; SKLOIS izstrāde, ieviešana un darbības atbalsta nodrošināšana, kā arī risinājuma integrācija ar citām IS, kā rezultātā paredzēts nodrošināt e-pakalpojumus; sistēmas drošības un veiktspējas novērtēšana; informācijas sistēmas ieviešanas atbalsta nodrošināšana; nepieciešamo projekta publicitātes pasākumu nodrošināšana. Projekta kopējās attiecināmās izmaksas – 2 652 731 eiro.

attīstības variantu – SKLOIS ar paplašinātu funkcionalitāti, kā arī ņemot vērā faktisko situāciju kravu pārvadājumu dokumentu apstrādē, SKLOIS ieviešana tiks realizēta uz „SafeSeaNet” informācijas sistēmas bāzes.

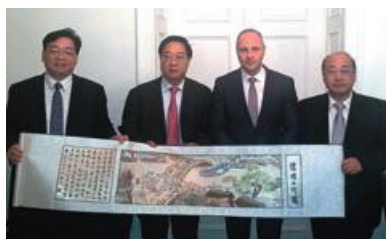
Latvija un Mongolija pārrunā nākotnes perspektīvas tranzīta koridoru attīstībā

3. jūnijā Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks Dins Merirands tikās ar Mongolijas ceļu un transporta viceministru Khabšaju Jerjanu, lai pārrunātu Latvijas un Mongolijas sadarbības iespējas tranzīta un loģistikas jomā. 2014. gadā tika parakstīts nolīgums par starptautiskajiem pārvadājumiem ar auto-transportu, kas paredz tranzīta kravu pārvadājumu liberalizāciju.

Abas puses apliecināja ierīcesētību attīstīt sadarbību tranzīta un loģistikas jomā un līdzdarboties Ķīnas un Eiropas sauszemes kravu koridoru attīstīšanā. Latvija pāda gatavību piedāvāt jauna atzara izveidi konteinerilicēna „Mongolijas vektors”, kas veic kravu pārvadājumus starp Baltkrieviju un Mongoliju, maršrutā. „Mēs saskatām lielu potenciālu šā vilciena atzara izveidē no Maskavas uz Latvijas ostām, izmantojot jau esošos Latvijas konteinerilicēnu „Rīgas ekspressis” un „Baltika – Tranzīts” maršrutus,” atzina D. Merirands.

Ķīnas Henaņas provinces delegācija iepazīstas ar Latvijas tranzīta piedāvājumu

Satiksmes ministrijas valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš 4. maijā tikās ar Ķīnas Henaņas provinces delegāciju, kas no 1. līdz 4. maijam uzturējās vizītē Rīgā. Henaņas provinces pārstāvji bija ieradušies Latvijā, lai apspriestu sadarbības iespējas transporta un loģistikas jomā, īpaši attiecībā uz maksimāli efektīvas piegāžu ķēdes starp Eiropu un Ķīnu izveidi, ņemot vērā tirdzniecības apjoma starp Eiropu un Āziju pieaugumu, kā arī Ķīnā augošu



i UZZIŅAI

Henaņas province ir trešā lielākā Ķīnas province iedzīvotāju skaita ziņā un piektā lielākā ekonomikas attīstības ziņā, tā var lepoties ar vienu no vislabāk attīstītajām transporta sistēmām Ķīnā. Atrazdamās Ķīnas centrālajā daļā, tā ir svarīgs dzelzceļa un aviācijas mezgls.

pieprasījumu pēc Eiropas izcelsmes pārtikas produktiem. Latvijas puse informēja Ķīnas delegāciju par Latvijas transporta un loģistikas sistēmas priekšrocībām Ķīnas uzņēmumu preču izplatīšanai Ziemeļeiropā un otrādi.

Sarunā piedalījās arī Rīgas brīvostas pārvaldnieks L. Loginovs un mārketinga nodaļas vadītājs E. Sūna, kā arī Starptautiskās lidostas „Rīga” Attīstības departamenta direktors A. Kokars.

Lielāka teikšana varētu būt pašam reģiona valstīm

Eiropas Savienības zivsaimniecības un jūrlietu komisārs Karmens Vella uzteica Latvijas prezidentūras laikā panākto progresu Baltijas jūras zivju resursu daudzgažu izmantošanas plānā, kas zvejniekiem sola prognozējamību zivju nozvejas kvotu sadalē vismaz piecu gadu griezumā, tajā pašā laikā nepieļaujot pārmērīgu kādas zivju sugas nozveju. Paredzēts, ka jautājumā par kvotu apmēru daudz lielāka teikšana varētu būt pašām reģiona valstīm. „Ir acīm redzams, ka katram reģionam ir savas problēmas, savas nianšes un savas zvejniecības nostādnes. Manuprāt, nav neviena, kas labāk pārzinātu jautājumus, kas saistīti ar nozveju, kā pašas dalībvalstis, kuras nodarbojas ar zvejniecību konkrētajā teritorijā. Tā ir galvenā lieta, kas pieņemta Kopējā zivsaimniecības politikā. Svarīgi, lai reģionalizācijai būtu atvēlēta lielāka loma,” saka Karmens Vella.

Karmens Vella.



Kaut progress plāna virzībā ir liels, tam nepieciešami vēl daudzi apstiprinājumi, jo neapmierināto ar šādu pieeju zvejniecībai Eiropas Savienībā netrūkst. Galvenie pretinieki ir ārpus Baltijas reģiona. „Daudzas valstis ieilst pret tiem skaitļiem, ko mēs vēlamies ielikt. Galvenais pretinieks ir Francija, viņi galvenokārt raizējas par to, ka tādas pašas prasības tiks attiecinātas uz citām jūrām un ka no viņiem prasīs tādus pašus attīstības un nozvejas rādītājus,” skaidro zemkopības ministrs Jānis Dūklavs.



Valsts vides dienestam jauns kuģis

Valsts vides dienests (VVD) saņēmis jaunu jūras zvejas kontroles un jūras vides monitoringa kuģi „Mare”, kura būvniecība un aprīkošana ilga 16 mēnešus un izmaksāja divarpus miljonus eiro, no kā lielāko daļu sedza Eiropas Savienības Kohēzijas fonds. Vides dienests uzsver, ka jaunais kuģis ļaus būtiski uzlabot zvejas kontroli un vides monitoringu.

„Ar šo kuģi mēs varam kuģot pa visu Baltijas jūru, ieskaitot Dānijas šaurumus, un iebraukt visās Baltijas jūras ostās,” atzīst kuģa kapteinis Gints Rijkuris. „Jaunajam

kuģim ir divi dzinēji, un tas var atbilstīt līdz pat 17 mezglu ātrumu, ko var pielīdzināt 150 kilometriem stundā uz zemes, braucot ar auto. Turklāt kuģa aprīkojums ļauj desmit cilvēkiem trīs diennaktis autonomi uzturēties jūrā bez iebraukšanas ostā.”

Jaunajā kuģī viena telpa paredzēta jūras vides monitoringam – skābekļa, barības vielu koncentrācijas jūras ūdenī un citu rādītāju noteikšanai. Ir arī kamera naftas piesārņojuma noteikšanai. Tomēr ikdienā kuģis kalpos tieši zvejas kontrolei.

Kruīza kuģu kompānijas nevēlas pārtraukt balasta ūdeņu izgāšanu Baltijas jūrā

Pasaules dabas fonds (PDF) veicis aptauju, kas apliecinā, ka kruīza kuģu kompānijas nevēlas pārtraukt notekūdeņu izgāšanu Baltijas jūrā. Kuģiem notekūdeņi ir jāatstāj ostās, un visās Baltijas jūras valstīs, izņemot Krieviju, šādas iekārtas ir pieejamas. Kruīza kuģu industrija ir apvienojusi spēkus „Kruīza līniju starptautiskajā asociācijā”, lai protestētu Baltijas jūras valstu nostājai un aktualizētu šo jautājumu IMO. Šī pretošanās aizliegumam

izgāzt notekūdeņus Baltijas jūrā parāda atbildības trūkumu kruīza kompānijās. No PDF aptaujātajiem 50 kruīzu operatoriem tikai „Hapag -Lloyd Cruises” ir piekritis pārtraukt notekūdeņu izgāšanu Baltijas jūrā, savukārt no 21 prāmju operatoriem 11 apstiprināja, ka viņi jau tagad notekūdeņus nodod ostā. Starp prāmju kompānijām, kuras ievēro vides prasības, ir arī, piemēram, „Tallink Silja”, „Stena Lines” un „Scandilines”.

Starptautiskās mācības „Open Spirit 2015”

Starptautiskajās mācībās „Open Spirit 2015” Tallinas līcī un Irbes jūras šaurumā atrasti 210 sprādzienbīstami priekšmeti, kuri Baltijas jūrā saglabājušies no Pirmā un Otrā pasaules kara, paziņoja Igaunijas Aizsardzības spēki.

Mācību laikā atrastas 200 jūras mīnas un desmit cita veida sprādzienbīstami priekšmeti, 60 no atrastajām mīnām draudus vairs neradīja.



Visvairāk sprādzienbīstamo priekšmetu – 165 jūras mīnas un astoņi cita veida sprādzienbīstami priekšmeti – tika atrasti pie Naisāres un Egnas salām, kas atrodas uz ziemeļiem no Tallinas. Šajā rajonā sprādzienbīstamu priekšmetu meklēšanu galvenokārt veica NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas (SNMCMG1) kuģi.

Savukārt Irbes šaurumā, kur darbojās Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras (BALTRON) kuģi, atrastas 19 jūras mīnas.

Mācību uzdevumus kuģi veica vairākās grupās. Pirmajā grupā bija iekļauti galvenokārt NATO 1. pastāvīgās jūras pretmīnu grupas kuģi. Pašreiz šīs kuģu grupas flagmanis ir „Elbe” klases Nīderlandes kuģis „Donau”. Mīnu meklētāju grupu veido Beļģijas kuģis „Lobelia”, Lielbritānijas „Quorn” un Vācijas „Auerbach”, Nīderlandes „Willestamdt”, Polijas „Mewa”, Norvēģijas „Rauma”, Lietuvas „Skalvis” un Francijas „Eridan”. Savukārt otro kuģu grupu veido Latvijas vadītās Baltijas valstu mīnu kuģu eskadras kuģis – BALTRON flagmanis Jūras spēku flotiles kuģis „Virsaitis” un seši kuģi no Lietuvas, Norvēģijas, Igaunijas un Zviedrijas.

Mācībās piedalījās arī kuģu ūdenslīdēju – atminētāju grupa, kurā darbojās Zviedrijas, Vācijas, Igaunijas, ASV, Kanādas, Polijas un Latvijas ūdenslīdēji. Viņus atbalstīja Igaunijas Jūras spēku kuģis.

Mācību norisei sekoja militārie novērotāji no Turcijas un Ķīnas. Mācību laikā Irbes šaurumā tika atrasti un iznīcināti 97 dažāda veida sprādzienbīstami priekšmeti. Nākamgad mācības „Open Spirit” notiks Lietuvas Jūras spēku vadībā.

Vēlas ieviest kārtību niršanā jūrā

Saeimas Sabiedrisko attiecību birojs informēja, ka 13. maijā Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijas deputāti nolēma virzīt tālāk grozījumus Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumā, kas paredz, ka fiziskai personai, lai nirtu noteiktā teritorijā jūrā, vajadzēs saņemt attiecīgu atļauju, samaksājot par to valsts nodevu. Niršanas atļauju uz 30 dienām izsniegs Nacionālo bruņoto spēku Krasta apsardzes dienests, norādot konkrētu ierobežoto teritoriju, niršanas laiku un nosacījumus. Likumprojekts paredz noteikt Latvijas teritoriālajos jūras ūdeņos niršanai ierobežotas un aizliegtas teritorijas, kurās atrodas kuģu vraki vai citi nogrimuši priekšmeti, kas rada apdraudējumu jūras videi, kultūrvēsturiskām vērtībām, valsts drošībai, cilvēka veselībai un dzīvībai. Ierobežotās un aizliegtās teritorijas, kā arī nosacījumus niršanas atļaujas izsniegšanai noteiks valdība. Patlaban Latvijā nav tiesību aktu, kas noteiktu niršanas kārtību jūrā un tās efektīvu kontroli, tāpēc kuģu vrakus apskatīt un no tiem dažādus priekšmetus izcelt var jebkura persona. Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likuma grozījumi trijos lasījumos vēl būs jāskata Saeimai.

Ķīna atver tirgu Latvijas zivju produktiem

Ķīnas sertifikācijas un akreditācijas administrācija oficiāli atļāvusi 11 Latvijas zivju pārstrādes uzņēmumiem sākt produkcijas eksportu.

Pārtikas un veterinārais dienests norāda, ka uz Ķīnu savu produkciju drīkst eksportēt tādi uzņēmumi kā AS „Brīvais vilnis”, SIA „Gamma-A”, SIA „Līcis-93” Ģipkas cehs, SIA „Līcis-93” Kolkas cehs, SIA „Karavella”, SIA „Dorado”, SIA „Piejūra”, SIA „Sabiedrība IMS”, SIA „Saiva ANNO 1949”, SIA „Saldus gaļas kombināts” un SIA „Unda”.

25. jūnijs – Starptautiskā jūrnieru diena

Starptautiskā Jūrnieru organizācija (IMO) aicina ikvienu 25. jūnijā – Starptautiskajā jūrnieru dienā, izmantojot sociālos tīklus, izteikt atbalstu, uzmanību, cieņu un pateikt paldies 1,5 miljoniem jūrnieru visā pasaulē.



25. jūniju par Jūrnieru dienu pasludināja ar rezolūciju 2010. gada jūnijā Manilā (Filipīnas) notikušajā Starptautiskās Jūrnieru organizācijas diplomātiskajā konferencē, kurā pieņēma IMO Starptautiskās konvencijas par jūrnieru sagatavošanu, sertificēšanu un sardzes pildīšanu un tās kodeksa grozījumus.

Pirmo reizi Jūrnieru diena (*Day of the Seafarer*) tika atzīmēta 2011. gada 25. jūnijā, un tā ir iekļauta arī Apvienoto Nāciju atzīmējamo dienu sarakstā.

Arī žurnāls „Jūrnieris” saka paldies visiem jūrnieriem pasaulē, bet jo īpaši mūsu Latvijas jūrnieriem!

Seši kandidāti IMO ģenerālsekretāra amam

Šā gada 31. martā beidzās termiņš jaunā IMO ģenerālsekretāra amata kandidātu izvirzīšanai, bet ģenerālsekretāra vēlēšanas notiks IMO 114. sesijā, kas norisināsies no 2015. gada 29. jūnija līdz 3. jūlijam. Padomes lēmumu apstiprinās IMO asambleja 29. sesijā, kas notiks no 2015. gada 23. novembra līdz 2. decembrim. Pašreizējā IMO ģenerālsekretāra Koji Sekimizu četru gadu pilnvaru termiņš beidzas 2015. gada 31. decembrī.

Uz IMO ģenerālsekretāra amatu pretendē Andreass Hrisostomous (Kipra), Vitālijs Kļujevs (Krievijas Federācija), Kitačs Lims (Korejas Republika), Maksimo Q. Mejia (Filipīnas), Andreass Nordsets (Dānija), Džuvenals Šiundu (Kenija).



Jau 43. reizi notikušas jūras spēku mācības „Baltops”

i UZZIŅAI

„Baltops” ir lielākās Baltijas jūrā notiekošās starptautiskās jūras spēku mācības, kas notiek katru gadu un kurās piedalās NATO un programmas „Partnerattiecības mieram” dalībvalstis. Šogad tās ir iekļautas arī NATO vadīto mācību sērijā „Allied Shield”. Kopumā mācībās bija iesaistīti 50 kuģu un zemūdeņu, kā arī aptuveni 60 dažāda veida gaisa kuģu, tostarp ASV bumbvedēji B-52. Tāpat mācībās piedalījās ASV iznīcinātāji F-16, jūras patrolidmašīnas P-3 un P-8, Vācijas „Tornado”, Zviedrijas „Gripen” un ASV degvielas uzpildes lidmašīnas KC-135. Arī mācībās iesaistīto helikopteru skaits bija ievērojams: „Seahawks”, CH-124, TH-70, UH-60 „Blackhawk”, „Merlins”, CH-47 „Chinook” un AH-64 „Apache”.

Jūras spēku flotiles vadītā Baltijas valstu mīnu kuģu eskadra (BALTRON) no 5. līdz 20. jūnijam piedalījās vienās no lielākajām jūras mācībām „Baltops”, kas ASV vadībā Baltijas jūrā tiek rīkotas kopš 1972. gada, Latvijā tajās piedalās kopš 1996. gada. Šogad mācībās Latviju pārstāvēja Jūras spēku flotiles Mīnu kuģu eskadras kuģis A-53 „Virsaitis”, kas vienlaikus tika izmantots eskadras štāba vajadzībām.

Mācību laikā eskadras štābs, kurā savus pienākumus pildīja Latvijas un Lietuvas virsnieki, tika pastiprināts ar pretmīnu speciālistiem no Vācijas, Polijas, Dānijas un ASV. Tas vadīja vienu no „Baltops” kuģu grupām, kuras sastāvā bija

10 pretmīnu kuģi un divi tālvadības kuģi (droni) no sešām Ziemeļatlantijas alianses dalībvalstīm, kas ir teju piektā daļa no kopējo mācībās iesaistīto kuģu skaita.

BALTRON komandieris Jūras spēku flotiles kapteinleitnants Jānis Auce uzskata, ka eskadra bija labi sagatavota uzdevuma izpildei: „Mācībām gatavojāmies jau vairākus mēnešus. Protams, jebkura jauna uzdevuma izpilde vienmēr ir saistīta ar uzticēšanos saviem spēkiem un iegūtajām zināšanām, kā arī dažāda veida izaicinājumiem. Man ir prieks dot ieguldījumu vienības attīstībā, un tā ir lieliska iespēja pašam apgūt jaunas prasmes un praksē izmantot zināšanas.”

Mācības jau tradicionāli noslēdzās Vācijā, Kīlē, kur notika gadskārtējie starptautiskie jūrnieru svētki „Kīles nedēļa”, kuros piedalījās arī flotiles kuģis A-53 „Virsaitis”, nodrošinot Latvijas pārstāvību pirmajā Kīles konferencē, kurā runāja par drošību Baltijas jūras reģionā. Piedaloties piemiņas pasākumos „Kīles nedēļas” ietvaros, kuģa komanda godināja bojā gājušos.



Grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā

1. jūlijā stājas spēkā Saeimā 14. maijā pieņemtie grozījumi Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā (APK), kas veikti, lai uzlabotu administratīvās atbildības tiesisko regulējumu jūrmniecības nozarē.

Noteikta atbildība par informācijas nesniegšanu nacionālajā SSN sistēmā

Ar grozījumiem APK (115.¹ pants) tiek precizētas tiesību normas par kuģniecībā noteikto ziņošanas pienākumu nepildīšanu. Noteikta atbildība par normatīvajos aktos noteiktās informācijas savlaicīgu neiesniegšanu vai nepatiesas informācijas sniegšanu Kuģu satiksmes uzraudzības un informācijas datu apmaiņas sistēmai (nacionālā SSN sistēma).

Noteikta arī atbildība par citas normatīvajos aktos noteiktās informācijas savlaicīgu nesniegšanu, tai skaitā neziņošanu par jūras negadījumu vai neziņošanu Latvijas Jūras administrācijai par kuģa bojājumiem, kas var ietekmēt kuģa jūrasspēju vai radīt vides piesārņojumu.

Noteikta atbildība par jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanas traucēšanu

Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs varēs piemērot administratīvo sodu (naudas sodu) gan fiziskām, gan juridiskām personām par Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja amatpersonu likumīgo prasību nepildīšanu jūras negadījumu un incidentu izmeklēšanā (šāda atbildība ir noteikta arī dzelzceļa un aviācijas jomā).

Samazināts naudas sods par kuģa ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu

Samazināts naudas soda sākotnējais apmērs (gan fiziskajām, gan juridiskajām personām) par kuģa ekspluatācijas noteikumu pārkāpšanu (APK 116. pants).

Precizēti ierobežojumi darbībām Latvijas Kuģu reģistrā līdz naudas soda samaksai

Ar grozījumiem precizēts APK 299.² panta pirmās daļas 3. punkts, nosakot, ka līdz naudas soda par administratīvo pārkāpumu jūras transportā samaksai Latvijas Jūras administrācija neregistrē, neizslēdz no Latvijas Kuģu reģistra un neregistrē kuģa īpašuma tiesību maiņu kuģim.

Grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā

3. jūnijā stājas spēkā grozījumi Jūrlietu pārvaldes un jūras drošības likumā (JPJDL), kas pieņemti Saeimā 30. aprīlī. Ar grozījumiem JPJDL tiesību normas aktualizētas atbilstoši izmaiņām praksē, kā arī lai nodrošinātu to atbilstību citu nacionālo normatīvo aktu grozījumiem un izpildot starptautiski noteiktās prasības.

Prasības par kuģa žurnāliem

Ar grozījumiem JPJDL 21. pantā precizētas prasības par kuģu žurnāliem – uz kuriem Latvijas kuģiem kādiem žurnāliem ir jābūt.

Mainīta kuģa žurnālu reģistrācijas kārtība. Turpmāk noteikta veida kuģa žurnālus iegādājas un tos pierēģistrē Latvijas Jūras administrācijā. Līdz šim JPJDL noteica, ka kuģa žurnālus reģistrē pie ostu kapteiņiem, bet ārvalstīs – Latvijas Republikas diplomātikajās vai konsulārajās pārstāvniecībās. Ar grozījumiem noteikts, ka kuģa žurnālu lietošana, kas neatbilst JPJDL 21. pantā minētajām prasībām, ir aizliegta.

Pašvaldībām piešķirtas tiesības noteikt papildu kuģošanas nosacījumus savā administratīvajā teritorijā

Ar grozījumiem JPJDL (48.¹ panta otrā daļa) pašvaldībām turpmāk ir tiesības savā administratīvajā teritorijā izdot saistošos noteikumus par papildu nosacījumiem kuģošanas līdzekļu satiksmei Latvijas iekšējos ūdeņos. Pašvaldības dome pieprasa un ņem vērā Latvijas Jūras administrācijai atzinumu par minēto noteikumu projektu no kuģošanas drošības viedokļa.

Apstiprinās LRIT testēšanas pakalpojumu sniedzējus

Ar grozījumiem JPJDL tiek noteikts, ka Jūras administrācija apstiprina testēšanas pakalpojuma sniedzējus, kas novērtē kuģa spēju strādāt Tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēmā (LRIT), kā to paredz Starptautiskās Jūrmniecības organizācijas (IMO) rezolūcija MSC.263(84) „Kuģu Tālās darbības identifikācijas un sekošanas sistēmas pārstrādātie darbības standarti un funkcionālās prasības” un IMO cirkulārs MSC.1/Circ.1307 „Vadlīnijas kuģu apskatēm un sertifikācijai, lai novērtētu kuģu atbilstību LRIT informācijas nosūtīšanas prasībām” (ar grozījumiem).

Kuģu īpašnieki atbildinās izdevumus par jūrmieka veselības pārbaudi

Turpmāk izdevumus par atzīta jūrmieku ārsta veiktu jūrmieka veselības pārbaudi jūrmiekam, kurš ir nodarbināts uz Latvijas kuģa, segs attiecīgā kuģa īpašnieks (JPJDL 29. panta (31) daļa).

Prasība noteikta atbilstoši Padomes 2009. gada 16. februāra Direktīvai 2009/13/EK, ar ko īsteno Eiropas Kopienas Kuģu īpašnieku asociāciju (EKKĪA) un Eiropas Transporta darbinieku federācijas (ETDF) Nolīgumu par 2006. gada Konvenciju par darbu jūrmiecībā.

Jau līdz šim daži Latvijas kuģu īpašnieki sedz izdevumus par jūrmieka veselības pārbaudi.

Krasta apsardze kontrolēs Latvijas valsts karoga lietošanu uz kuģiem

Ar grozījumiem papildināta Krasta apsardzes kompetence, nosakot, ka Krasta apsardze kontrolēs Latvijas valsts karoga lietošanu uz kuģa. Latvijas karoga lietošanas uz kuģa kārtība noteikta Ministru kabineta 2009. gada 22. decembra noteikumos Nr. 1599 „Noteikumi par Latvijas valsts karoga lietošanas kārtību uz kuģiem”. Regulējumā ietvertas prasības attiecas gan uz Latvijas Kuģu reģistrā reģistrētiem kuģiem, gan arī ārvalsts kuģiem, kad tie atrodas Latvijas Republikas teritoriālajos vai iekšējos ūdeņos, tai skaitā ostās.

Citi nosacījumi

■ Krasta apsardze normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā pārbaudīs, vai jūrmieks, atrodoties uz kuģa Latvijas ūdeņos (jūras), ir lietojis alkoholu, narkotiskās, psihotropās vai toksiskās vielas.

■ Precizēta JPJDL 29. panta pirmā daļa, nosakot, ka derīgam ārsta atzinumam par veselības atbilstību darbam uz kuģa ir jābūt gan jūrmiekam, kurš gatavojas iegūt profesionālo kvalifikāciju apliecināšu dokumentu, gan jūrmiekam, kurš ir nodarbināts uz kuģa, gan jūrmiekam, kurš vēlas sākt darbu uz kuģa (precizējumi veikti atbilstoši Direktīvai 2009/13/EK).

■ Latvijas Jūras administrācija no kuģošanas drošības viedokļa saskaņos būvju (maksīgo salu, būvju un iekārtu, tai skaitā platformu un enerģijas ražošanai nepieciešamo iekārtu) būvniecību Latvijas iekšējos jūras ūdeņos, teritoriālajā jūrā un ekskluzīvajā ekonomiskajā zonā, kā tas noteikts atbilstoši Jūras vides aizsardzības un pārvaldības likumam un Būvniecības likumam.

■ JPJDL papildināts ar normām par jūras ģeotelpisko informāciju.

Grozījumu redakciju skatīt interneta vietnē: www.likumi.lv

Materiālu sagatavojusi Latvijas Jūras administrācijas juriskonsulte Jana Jankoviča

Jūras administrācijai Sudraba kategorija Ilgtspējas indeksa novērtējumā

Šogad Latvijas Jūras administrācija pirmo reizi piedalījās *Ilgtspējas indeksa* mērījuma projektā un ieguva Sudraba kategoriju. Iesaisoties projektā, tika veikts pilnīgs, publisks uzņēmuma darbības novērtējums, kas apstiprināja JA atbildīgo un tālredzīgo uzņēmējdarbības pieeju.

JA valdes priekšsēdētājs Jānis Krastiņš atzīst, ka ir gandarīts par tik augstu novērtējumu, un izsaka pateicību JA kvalitātes vadības sistēmas vadītājam Leldei Lipšānei, jo *Ilgtspējas indeksa* mērījums tika veikts, pateicoties viņas iniciatīvai, turklāt viņa paveica lielāko darba apjomu, sagatavojot materiālus novērtējuma veikšanai.



Ilgtspējas indekss ir stratēģisks uz starptautiski atzītas metodoloģijas balstīts vadības instruments, kas palīdz Latvijas uzņēmumiem diagnosticēt savas darbības ilgtspēju un korporatīvās atbildības līmeni. Vienlaikus tas sabiedrībai, valsts un nevalstiskajām organizācijām sniedz objektīvus kritērijus, lai uzslavētu un atbalstītu tādus uzņēmumus, kuri palīdz stiprināt Latvijas ekonomiku ilgtermiņā.

Latvijas uzņēmumu *Ilgtspējas indeksa* metodoloģija balstīta uz ietekmīgāko globālo indeksu *Dow Jones Sustainability Index* un *Business in the Community CR Index* pieredzi, ņemot vērā korporatīvās atbildības standarta ISO 26000 un Globālās ziņošanas iniciatīvas G3 vadlīniju uzlikto latīņu. Lokalizētais indekss vērtē uzņēmumu sniegumu atbilstoši tieši Latvijai aktuāliem ekonomiskajiem, sociālajiem un vides jautājumiem, vienlaikus pārstāvējot starptautiski atzītu izpratni par korporatīvās atbildības un ilgtspējas kritērijiem.

Iniciatīvas partneri ir Korporatīvās ilgtspējas un atbildības institūts, Latvijas Darba devēju konfederācija un Latvijas Brīvo arodbiedrību savienība. Kopš 2010. gada, kad veiksmīgi tika sāks *Ilgtspējas indeksa* pilotprojekts, indeksa pašvērtējuma iespējas ir izmantojuši vairāk nekā 200 uzņēmumu.



Pārbauda jūras zvejas laivu drošību

Maijā un jūnijā Latvijas Jūras administrācijas Kuģošanas drošības departamenta inspektori visā piekrastē veica ikgadējās jūras zvejas laivu drošības pārbaudes. Pavisam Jūras administrācijas Kuģu reģistrā reģistrētas 619 jūras laivas. Galvenokārt tās ir laivas, kas tiek izmantotas komercdarbībai.

Pārbaucē laikā lielākā uzmanība tiek pievērsta tam, vai laivām ir nepieciešamais glābšanas aprīkojums – glābšanas vestes un glābšanas riņķi, kā arī iekārtas, ar ko iespējams raidīt trauksmes signālu. Plastmasas laivām pārbauda, vai kārtībā ir „peldkastes”, kas notur virs ūdens laivu pat tad, ja tā ir apgāzusies. Savukārt, ja laiva ir aprīkota ar dzinēju, tad tai nepieciešams ugunsdzēsšanas aparāts. Tāpat tiek pārbaudīts, kādā kārtībā ir dzinēji un vai darbojas sūkņi. Problēmas parasti nerada sakari, jo

piekrastes zvejnieki nekuģo ārpus mobilo telefonu uztveršanas zonas, un mobilie telefoni ir visiem.

Inspektori atzīst, ka glābšanas aprīkojums gan tiek uzrādīts, bet to, vai braucot jūrā glābšanas vestes un riņķi atrodas laivās vai ir „aizmirsti” krastā, reāli izkontrolēt nevar. Visi zvejnieki gan apgalvo, ka drošībai pievēršot lielu uzmanību, jo „neesot jau pašnāvnieki”.

To, ka glābšanas aprīkojumam laivās tiešām vajadzētu atrasties, pierāda kaut vai tas, ka laivu kuģošanas spējas apliecības nereti ir sabojātas un jāizraksta no jauna, un parastais skaidrojums ir, ka gadījies pārkrist pār bortu ar apliecību kabatā.

Zvejnieki neslēpj, ka šis viņiem ir smags gads, jo, ņemot vērā pret Krieviju vērstās sankcijas un to sekas, zivju pārstrādes uzņēmumi ir bijuši spiesti pazemināt iepirkuma cenas. Lielu postu nodarot roņi. Zvejnieki atļaujas iegādāties lētākus tīklus, galvenokārt piemērotus reņģu zvejai, jo jāreķinās ar to, ka roņi saplēš un sabojā lielu daļu tīklu un murdu. „Viņi ir gudri. Kāpēc pašiem ķert zivis? Mēs braucam likt tīklus, un roņi jau peld pakāj un uzturas tuvumā, kamēr tīkls pildās ar zivīm, un tad – lūdzu, galds klāts!” žēlojas piekrastes zvejnieki.■



Pēc remonta darbu sācis hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls”

Latvijas Jūras administrācijas hidrogrāfijas kuģis „Kristiāns Dāls” pēc remonta sācis aktīvo darba sezonu. Plānots tuvākā mēneša laikā kuģi aprīkot ar jaunu aparatūru – jaunās paaudzes GPS stacijas.

Jaunais aprīkojums ļaus ar maksimālu precizitāti noteikt kuģa un jūras objektu atrašanās vietu, tā nodrošinot hidrogrāfisko mērījumu veikšanu atbilstoši visaugstākajām kvalitātes prasībām.

JA Hidrogrāfijas dienesta hidrogrāfijas daļas vadītājs Bruno Špēls atgādina, ka pagājušā gadā

notika pārmaiņas „Kristiāns Dāls” apkalpē – pensionējās pieredzējušais kuģa kapteinis Valērijs Koroļovs, viņa vietā stājās stūrmanis Vasilijš Migačovs, bet apkalpi papildināja stūrmanis Oļegs Plahotņiks. Kuģa komanda jaunajā sastāvā jau paguvusi labi sastrādāties.

Šajā sezonā „Kristiāns Dāls” galvenie uzdevumi būs saistīti ar HELCOM un FAMOS projektu hidrogrāfiskajiem mērījumiem, uzsver B. Špēls. HELCOM projekts ir kopīgs visām Baltijas jūras valstīm, tā mērķis – uzlabot kuģošanas drošību un vides aizsardzību. FAMOS ir HELCOM apakšprojekts drošai kuģu ceļu noteikšanai Baltijas jūrā.

FAMOS mērījumu veikšanai Rīgas jūras līcī tiek izmantots arī JA

„Rix River” papildina „Rix” saimi Kuģu reģistrā

Aprīļa nogalē Latvijas Kuģu reģistrā pierēģistrēts sasukravas kuģis „Rix River”. Kuģis būvēts 1993. gadā, tā bruto tilpība ir 2446.

Gada laikā šis ir jau piektais zem Latvijas karoga reģistrētais kuģis, kura vārds sākas ar „Rix”, kaut gan, kā liecina Kuģu reģistra dati, kuģi pieder dažādām firmām. Pagājušā gada 27. jūnijā reģistrēts „Rix Star”, 24. jūlijā – „Rix Crystal” un 28. novembrī – „Rix Flevo”, bet šogad 21. janvārī zem Latvijas karoga peldošo kuģu skaitu jau papildināja „Rix Alliance”. Visi „brāļi” „Rix” ir sauskuravas kuģi, būvēti deviņdesmitajos gados, un to bruto tilpība pārsniedz 2000.

Tagad Latvijas Kuģu reģistrā ir 22 SOLAS konvencijas kuģi. Bez abiem „Rix” Latvijas karoga kuģu saimi šogad papildinājis arī 1999. gadā būvētais sauskuravas kuģis „Osterems”, kura bruto tonnāža ir 2780.

Hidrogrāfijas dienesta kuteris „Sonārs”, bet „Kristiāns Dāls” strādā galvenokārt Baltijas jūrā.

Pārbauda iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu drošību

Liela daļa firmu, kuru kuģi un kanāla laivas veic pasažieru pārvadājumus Daugavā un Rīgas pilsētas kanālā, maijā atklāja sezonu. Taču, pirms sākt pasažieru pārvadājumus, Latvijas Jūras administrācijas kuģošanas drošības inspektori kuģiem veica tehniskās pārbaudes. Pārbauda laikā inspektori kontrolē kuģu korpusu hermētiskumu, dzinēju stāvokli, stūres iekārtu darbību, kā arī aprīkojumu, tai skaitā ugunsdzēsības un glābšanas līdzekļus. Īpaša uzmanība tiek pievērsta kuģu apkalpi kvalifikācijai.

Lai vadītu kuģi, ar kuru tiek veikti pasažieru komercpārvadājumi, ir nepieciešama Jūrnieku reģistra sertifikācija. Lai iegūtu sertifikātu, jāapgūst īpašas akreditētas un licencētas mācību programmas kuģu vadītājiem. Taču nepieciešamo zināšanu kopums ir jāapgūst ikvienam apkalpes loceklim. Tā, piemēram, šogad pārbaudes laikā

atļauju sākt darbību nesaņēma kāda pasažieru kuģa apkalpe, kam nebija sertifikātu par pūļa vadības kursu beigšanu.

Ja pasažieru kuģa tehniskais stāvoklis, aprīkojums vai apkalpes sastāvs un kvalifikācija neatbilst noteiktajiem standartiem, kuģis nevar sākt darbu. Pēc konstatēto trūkumu novēršanas kuģa īpašniekam vai nu dokumentāri jāpierāda, ka apkalpes kvalifikācija atbilst visām prasībām, vai arī, ja bija konstatētas tehniskas nepilnības, kuģim tiek veikta atkārtota pārbaude.

Iekšējo ūdeņu pasažieru kuģu pārbaudes tiek veiktas regulāri reizi gadā, parasti pavasarī pirms navigācijas sezonas sākšanas. Sezonas laikā tiek veiktas arī ārpuskārtas pārbaudes, visbiežāk tad, ja ir iemesls uzskatīt, ka kuģa apkalpe vai tās īpašnieks rīkojas neatbilstoši kuģošanas drošības prasībām.



Aprīļa sākumā Latvijas Jūras administrācijas speciālisti aicināja pasažieru kuģu īpašniekus uz jau tradicionālo tikšanos, lai pirms sezonas sākuma kopīgi pārrunātu iepriekšējā gadā aktualizējušās problēmas un informētu par jaunumiem kuģošanas drošības jautājumos. Sanāksmē piedalījās arī pārstāvji no Rīgas domes, Krasta apsardzes dienesta un pašvaldības policijas.

Viens no jautājumiem, ko tikšanās laikā aktualizēja kuģu īpašnieki, – nepieciešamība noteikt kuģošanas ātruma ierobežojumu starp Vanšu tiltu un Dzelzceļa tiltu (ostas akavatorijā – līdz Vanšu tiltam – tāds jaur noteikts), jo ātrgaitas kuteri rada nopietnus draudus mazajiem pasažieru kuģiem.

IMO Kuģošanas drošības komitejas 95. sesija

Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) Kuģošanas drošības komitejas (MSC) 95. sesijā, kas no 2. līdz 12. jūnijam notika Londonā, tika izskatīti vairāki jūrniecības industrijai svarīgi jautājumi. Komiteja apstiprināja Starptautisko drošības kodeksu kuģiem, kas par degvielu izmanto sašķidrināto gāzi vai citu degvielu ar zemu uzliesmošanas punktu (Low-flashpoint), (IGF Code). Kodekss un grozījumi SOLAS stāsies spēkā 2017. gada 1. janvārī.

Izskatīja arī jautājumu par kibernetisku uzbrukumu draudiem kuģiem un ostu iekārtām, un komiteja vienojās, ka jāizstrādā vadlīnijas šo draudu mazināšanai. Paredzēti grozījumi ISPS kodeksā.

Sesijas laikā atsevišķu sēdi veltīja jautājumam par nelegālajiem imigrantiem. Ņemot vērā, ka izeidojusies kritiska situācija, jo daudzi bēgļi iet bojā noslīkstot, komiteja vienojās iekļaut šo jautājumu Juridiskās komitejas, kā arī MSC 96. sesijas darba kārtībā.

Komitejā apstiprināja grozījumus IMSBC kodeksā, kas stāsies spēkā 2017. gada 1. janvārī (brīvprātīgi no 2016. gada 1. janvāra). Tāpat tika apstiprināti grozījumi 2011. gadā pieņemtajā ESP kodeksā, tie saistīti ar Starptautiskās kuģu klasifikācijas sabiedrību asociācijas (IACS) prasībām, kā arī IMO rezolūciju MSC.381, ko pieņēma MSC iepriekšējā, 94. sesijā.

Lai uzlabotu pasažieru kuģu drošību, tika nolemts izveidot ekspertu grupu, kas šā gada beigās izvērtēs pēc kārtas trešā Eiropas Jūras drošības aģentūras (EMSA) pētījuma par pasažieru kuģu drošību rezultātus.■

JA Kuģošanas drošības departamenta
direktors Raitis Mūrnieks
Par Komitejas lēmumiem plašāk
nākamajā „Jūrnika” numurā.



Konkursa „Enkurs 2015” trešā kārtā un fināls

Jūrniecības konkursa vidusskolēniem „Enkurs 2015” trešā atlases kārtā notika Rīgas brīvostas teritorijā. Tā bija organizēta sadarbībā ar Jūras spēku Krasta apsardzes dienestu (KAD). Konkursa dalībniekiem bija jāpiedalās cietušo meklēšanas un glābšanas operācijā – jāpieņem informācija, izmantojot KAD sakaru sistēmu, jāatrod kartē nelaimes vietas koordinātas un ar KAD kuteri jānododas uz meklēt „cietušo”. Neizpalika arī pirmās palīdzības sniegšana, ar ko konkursantiem jātiek galā gan visās atlases kārtās, gan arī finālā. Atraktīvs bija uzdevums uz ledlauža „Varma”, kur bija jāpierāda spēja orientēties uz kuģa, atrast un atpazīt dažādus objektus. Tāpat nācās mēroties spēkiem sviedlīnes mešanā, jūrnieku mezglu siešanā un virves vilkšanā.

Trešajā atlases kārtā sacentās Alūksnes novada vidusskola, Bauskas Valsts ģimnāzija, Brocēnu vidusskola, Rīgas Hanzas vidusskola, Rīgas Ķengaraga vidusskola, Jēkabpils 3. vidusskola, Madonas Valsts ģimnāzija un Rojas vidusskola. Finālā iekļuva baušķenieki, madonieši, jēkabpilieši un brocēnieši.

Fināls kā ik gadus norisinājās Latvijā Jūras akadēmijā, un to organizēja akadēmijas Studentu padome.

Jau tradicionāli finālā pārsvarā bija tieši teorētiskie uzdevumi: skolēni demonstrēja savas zināšanas



jūrmariņi „satiksmes noteikumos” (COLREG konvencija), mežglu siešanā, ziņojuma nodošanā ar signālkarogiem, kā arī apliecināja praktiskās iemaņas kuģa vadīšanā, izmantojot kuģu vadības simulatoru, un pirmās palīdzības sniegšanā. Pirmās palīdzības uzdevums bija īpaši sarežģīts – tika imitēts nelaimes gadījums kuģa dzinēja remonta laikā, kad viens no cietušajiem saņēmis strāvas triecienu, otrs zaudējis pirkstus un trešais ir bezsamaņā. Vairākas komandas šādā situācijā apjuka, bet konkursa līderi apliecināja, ka viņus nekas nespēj izsist no sliedēm. Akadēmijas studenti bija sagatavojuši arī speciālu komandu stafeti, un sacensību nobeigumā neizpalika virves vilkšana.

Konkursa finālā pirmo vietu izcīnīja Liepājas Valsts 1. ģimnāzijas komanda, otrajā vietā ierindojās Bauskas Valsts ģimnāzija, trešajā Madonas Valsts ģimnāzija.



Bez trim labākajām komandām pārliecinoši finālā startēja arī Ernsta Glikas Alūksnes Valsts ģimnāzija, kas kopvērtējumā no Madonas atpalika tikai par 0,8 punktiem, un Rēzeknes 5. vidusskola, kam līdz trešajai vietai pietrūka vien 2,2 punkti. Arī pirmo vietu no otrās šķiras tikai 0,8 punkti: Liepāja kopvērtējumā izcīnīja 75,9, bet Bauska – 75,1 punktu.

Trīs pirmo vietu ieguvējas komandas balvā saņem AS „Tallink” sarūpēto kruīza braucienu, kura laikā ir iespējams iepazīties ar norisēm uz īsta kuģa.■



„Enkura” galvenā balva – kruīzs uz Stokholmu

„Tā ir kolosāla iespēja – visiem kopā doties šajā ceļojumā, kopā izklaidēties!” tā par godam nopelnīto konkursa „Enkurs” galveno balvu – kruīzu uz Stokholmu – saka Bauskas Valsts ģimnāzijas komandas kapteinis Lauris Ziemelis.

Jūnijā savu balvu saņem visas trīs konkursa „Enkurs 2015” uzvarētājas komandas – Liepājas Valsts 1. ģimnāzija, kas izcīnīja pirmo vietu, bauskieši, kas šogad palika otrie, kā arī trešās vietas ieguvēji Madonas Valsts ģimnāzijas *enkuri*. AS „Tallink Latvija” kā katru gadu nodrošina uzvarētājiem ne vien vietas uz kuģa, bet arī ekskursijas uz kuģa komandtiltiņa. Tur jaunieši, kas konkursa laikā kuģus vadīja, izmantojot simulatoru, var redzēt, kā kuģa vadīšana notiek pa īstam.

Konkursanti labi saprot, ka kruīzs nav viņu vienīgais ieguvums. „Mēs konkursa laikā esam uzzinājuši, kas mūs sagaida, ja izlemsim mācīties tālāk jūrmariņos mācību iestādēs. Un esmu pārliecināts, ka daudz noderīga ieguvuši un iemācījušies arī tie, kuri izvēlēsies apgūt citas specialitātes,” saka Lauris Ziemelis.

Bauskas Valsts ģimnāzijas direktors Raimonds Žabovs, kurš pats gatavo savas skolas komandu dalībai „Enkurā”, atzīst, ka mazliet tomēr kremt tie 0,8 punkti, kas komandu šķīra no pirmās vietas. „Tomēr jāatzīst, ka mūsu konkurenti tiešām ir ļoti spēcīgi, cepuri nost viņu priekšā! Un prieks arī par saviem puīšiem, kuri konkursam gatavojās ļoti atbildīgi. Mūsu skolā jau iekļūšana komandā un dalība „Enkurā” skaitās ļoti prestiža lieta. Lēmumu par komandas veidošanu un dalībniekiem patiesībā pieņem paši skolēni, pirmkārt jau komandas kapteinis, ar mani komandas sastāvs tiek tikai saskaņots. Komandas kapteinis un vēl divi puīši šogad beidz skolu, rudenī nāksim kopā un lemsim par turpmāko dalību konkursā, taču jau tagad esmu pārliecināts, ka noteikti piedalīsies, ja vien mums šāda iespēja tiks dota!” saka skolotājs.■

Spēt saglabāt veselību ilgtermiņā

Līdz 1993. gadam uz visiem Latvijas kuģiem strādāja kuģa ārsti, ārsta palīgi un medicīnas māsas, un medicīniskā personāla lielumu noteica kuģa komandas lielums un darba specifika. Latvijā līdz tam laikam veselības novērošana jūrniekiem notika specializētajās veselības aprūpes iestādēs, kur vismaz vienu reizi gadā tika veikta vispārēja jūrnieku veselības stāvokļa pārbaude. Pēc 1993. gada, kad Latvijā notika jūrniecības iestāžu pārstrukturizācija un privatizācija, viss mainījās, bet Latvijas Jūras medicīnas centrs (LJMC) visu šo laiku ir rūpējies par jūrnieku veselību. Par jūrnieku saslimšanām, veselību un attieksmi pret to saruna ar ārstu un LJMC vadītāju JĀNI BIRKU.

– Latvijas Jūras medicīnas centrs (kādreiz Baseina slimnīca) vēsturiski ir nodarbojies ar jūrnieku ārstēšanu un pildījis obligātās medicīniskās komisijas darbu, tāpēc tieši LJMC ārsti vislabāk zina tās veselības problēmas, ar kurām saskaras Latvijas jūrnieki. Ar ko tad visvairāk slimo Latvijas jūrnieki?

– Tieši tāpat kā ikviens cilvēks, arī jūrnieki diemžēl nav pasargāti no slimībām, un tās galvenokārt ir sirds un asinsvadu saslimšanas, muguras un locītavu slimības, hipertoniya, cukura diabēts, čūlas slimības, gastrīts, arī aptaukošanās, un šī saslimšanu tendence, gadiem ejot, paliek nemainīga. Ja runājam par to, kas mainījies, tad tās ir iespējas visas šīs slimības diagnosticēt, jo pamatā tieši diagnostika ir radikāli mainījusies. Latvijas Jūras medicīnas centra jūrnieku komisija zīmīga ar to, ka mums ir tādas ļoti augstas tehnoloģijas kā datortomogrāfija, magnētiskā rezonanse, endoskopiya, kas ļauj ātri un precīzi noteikt saslimšanas cēloni, tāpēc izmeklēšanas kvalitāte ir daudz augstākā līmenī. Tagad varam diagnosticēt to, ko kādreiz spējam tikai nojaust. Arī starptautiskie pārbaudītāji, kas sertificē Latvijas ārstniecības iestādes, kuras veic jūrnieku medicīniskās pārbaudes, atzinīgi vērtē mūsu iespējas diagnostikas jomā. Tie jūrnieki, kuri veselību pārbauda pie mums, var būt droši, ka izmeklējumi būs ātri un tiks noteikta precīza diagnoze. Te gan vēlos piebilst, ka sasniegt labus rezultātus var, tikai sadarbojoties pacientam, šajā gadījumā jūrniekam, ar ārstu, jo ļoti daudz



kas ir atkarīgs no jūrnieka vēlmes būt atklātam. Patiesībā jau cilvēkam vajadzētu būt ieinteresētam izstāstīt ārstam par savām veselības problēmām, lai iespējami ātrāk varētu noteikt slimību un uzsākt tās ārstēšanu. Ir ļoti dārgi veikt pilnu visu cilvēka orgānu skrīningu, tas pat nav iespējams, un arī nekur citur pasaulē to nedara, jo izmeklēšanas plāns tiek sastādīts, pamatojoties uz katra indivīda sūdzībām. Piemēram, mūsu pakalpojumu cenrādī ir aptuveni 1300 dažādu pakalpojumu, un LJMC nebūt nav specializējies pilnīgi visu orgānu sistēmu izmeklēšanā un ārstēšanā. Arī laboratorisko izmeklējumu ir tūkstošiem, bet ir jāzina, ko šajos izmeklējumos vajadzētu meklēt.

– Tas nozīmē, ka šīs publikācijas uzdevums būtu atgādināt jūrniekiem, ka viņiem vajadzētu pievērst daudz lielāku uzmanību savai veselībai, būt atklātiem

pret savu ārstu un neslēpt savas veselības problēmas?

– Tieši tā! Ja atklāj slimību agrīnā stadijā, tas nenoliedzami dod iespēju to sekmīgi ārstēt. Īstermiņā jau cilvēks, protams, var noklusēt savas veselības problēmas, bet pienāk brīdis, kad vairs neko nevar noslēpt. Ielaistu slimību ārstēt jau ir nesalīdzināmi grūtāk, un vēl skumjāk, ja izrādās, ka arī palīdzēt vairs nav iespējams. Tāpēc es aicinu jūrniekus būt atklātiem un godīgiem vispirms jau pret sevi, jo tad ir iespējams ilgtermiņā sakārtot savu veselību, uzlabot dzīves kvalitāti un nodzīvot pilnvērtīgas dzīves gadus. Uzsveru – pilnvērtīgas dzīves gadus!

– Ar ko tad jūrnieki visvairāk grēko?

– Lielu vērību vajadzētu veltīt tam, ko cilvēks ēd un cik veselīga ir pārtika. Dodoties reisā, jūrniekiem vajadzētu ņemt līdzi nepieciešamos

vitamīnus. Tagad taču nav Kolumba laiki, kad jūrnieki sirga ar vitamīnu trūkumu un slimoja ar cingu, tagad katrs pats var izvērtēt, kas viņam visvairāk nepieciešams, un šādu konsultāciju viņš var palūgt arī savam ārstam. Uz kuģa, protams, ir specifiski darba apstākļi, bet tie taču nemainīsies, tāpēc vajadzētu lietderīgi izmantot savu brīvo laiku, piemēram, lai sportotu un trenētu ķermeni. Arī uz kuģa ļoti svarīgas ir fiziskās aktivitātes un iespējami mazāk laika vajadzētu atvēlēt sēdēšanai pie datora, jo lielākā mūsdienu problēma ir mazkustīgs dzīvesveids, bet organisms ir jātrenē. Liekās kalorijas, ko esam uzņēmuši, mēs ar fizisko slodzi varam sadedzināt, un tas nozīmē, ka ir vajadzīgas kustības un kārtīga svišana trenāžieru zālē. Es mudinu jūrniekus domāt, kā pavadīt no darba brīvo laiku. Pēc būtības vislielākā nozīme veselības saglabāšanā ir pārtikai un fiziskajām aktivitātēm.

– **2015. gada maijā Starptautiskā transporta darbinieku federācija publicēja jaunāko pētījumu par jūrnieku veselību un labklājību, kas parādīja, cik pārsteidzoši liels ir informācijas deficīts un cik patiesībā maz jūrnieki zina gan par savu veselību, gan par to, kā to saglabāt un uzturēt sevi labā formā. Kādā veidā varētu izglītēt mūsu jūrniekus?**

– Šis ir ļoti svarīgs jautājums. Mēs būtu gatavi sadarboties ar Latvijas

Jūras administrācijas Jūrnieku reģistru tā risināšanā, jo veselības aprūpes tendences ir tieši saistītas ar preventīvo pasākumu organizēšanu, kas ir nesalīdzināmi lētāk, nekā pēc tam ieguldīt milzu līdzekļus ārstniecības procesā. Un šajā ziņā jūrnieku izglītošana ir ļoti svarīga, jo laikā saņemta informācija var pasargāt no smagām sekām. Kaut vai, piemēram, informācija par seksuāli transmisīvajām slimībām, HIV un AIDS profilaksi, par ko visa pasaule it kā jau ir informēta, bet reāli izrādās, ka šī informācija joprojām nav pietiekama. Diemžēl jūrnieki brauc arī uz tādām zemēm, kur saslimstība ar šīm slimībām ir visai augsta, tāpēc ir jādomā par sevi un jā rūpējas par savu veselību. Reizēm tiešām šķiet dīvaini, kā gan mūsdienu informācijas un salīdzinoši augstas izglītības laikmetā cilvēki var nezināt elementāras lietas. Bet izrādās, ka nezina, jo ir bijuši izklaidīgi un neatceras, kas kādreiz ir mācīts, tāpēc lieti noder vecais teiciens, ka atkārtošana ir zināšanu māte. Cilvēkiem atkal un atkal ir jāatkārto arī visi tie jautājumi, kas attiecas uz paša veselību.

– **Šis pats pētījums parāda jūrnieku bažas saslimt ar HIV un AIDS. Kopā strādā cilvēki no dažādām pasaules malām, arī no valstīm, kur medicīniskā aprūpe, maigi izsakoties, nav īpaši augstā līmenī, tāpēc nevien**

nevar būt drošs, ka kolēģis nav slims, piemēram, ar AIDS un ka arī viņš pats nevar inficēties un saslimt. Vai kaut kā varat nomierināt jūrnieku satrauktos prātus?

– Ar seksuāli transmisīvajām slimībām var saslimt tikai seksuālas sakares ceļā, un bīstamā vide ir bioloģiskais šķidrums. Ja sarokojas ar cilvēku, kuram ir brūce, un arī jums ir brūce, tad teorētiski var inficēties, bet šāds risks tomēr ir minimāls. Ja cilvēks ir atbildīgs pret sevi un izvērtē arī citu cilvēku uzvedību, tad nevajadzētu būt nekādam riskam strādāt kopā, piemēram, ar HIV inficētu kolēģi. Darbu nekad nevajag jaukt ar privāto dzīvi, tev taču nav jāmīl tas, ar kuru kopā tu strādā, pietiek ar koleģiālu cieņu. Un tā, protams, vienmēr ir zināmas distances ieturēšana, kas pēc būtības ir vienkāršs personiskās izvēles jautājums.

– **Kā jūs domājat, cik droši var justies jūrnieki, kad uz kuģa nav profesionāla mediķa?**

– Pirmās medicīniskās palīdzības sniegšana ir ļoti svarīgs jautājums, tāpēc uz kuģa ikvienam vajadzētu zināt, kā to darīt. Vēl ļoti svarīgi ir regulāri atkārtot un atsvaidzināt savas zināšanas, bet pats svarīgākais ir spēt saglabāt veselību ilgtermiņā un pašam nenodarīt tai ļaunumu.■

Anita Freiberga



Born to work offshore

jobs.atlasprofessionals.com

 **Atlas**
Professionals

Latvijas jūrniece un viņu veselība

Pēdējais lielais pētījums par Latvijas jūrnieceku veselību, problēmām un ieradumiem tika veikts pirms vairāk nekā 10 gadiem, kad Latvijas Jūras medicīnas centra valdes priekšsēdētājs Jānis Birks kopā ar savu Lietuvas kolēģi Jonu Salingu aplūkoja Lietuvas un Latvijas jūrnieceku dzīves īpatnības jūrā. Lai gan pagājis jau ievērojams laiks, Jānis Birks atzīst, ka attiecībā uz jūrnieceku veselības problēmām un ieradumiem nekas nav mainījies.

Joprojām mūsu jūrniecekiem pārsvarā konstatētas tādas slimības kā hipertoniya, mugurkaula slimības, gastrīts, čūla. Visbiežāk ārsta apmeklējuma iemesls ir bijis zobu sāpes, galvassāpes, sāpes krūtīs pēc fiziskas slodzes, locītavu sāpes, sāpes krastos, sāpes kakla un plecu apvidū, arī bezmiegs, saaukstēšanās, traumas. Minēti arī dažādi iesnu, prostatas iekaisuma, aknu un vēdera sāpju, acu iekaisuma gadījumi.

Jūrnieceki norādījuši, ka reisa laikā lieto vitamīnus un mikroelementus. Visbiežāk lietotas zāles pret galvassāpēm, zāles pret klepu un nomierinoši līdzekļi, kā arī zāles asinsspiediena pazemināšanai un medikamenti, kas samazina holesterīna saturu asinīs.

Gada laikā aptuveni ceturtā daļa Latvijas jūrnieceku vērsušies pēc palīdzības pie ārsta uz kuģa. Krasrāt ārstus apmeklē aptuveni 36,1% Latvijas jūrnieceku. Pēc aptaujas datiem medicīniskā aprūpe uz kuģa pilnībā apmierina ap 30% Latvijas jūrnieceku.

Smēķēšana

Analizējot smēķēšanas izplatību jūrnieceku vidū, tika noskaidrots, ka aptuveni ceturtā daļa jūrnieceku nekad nav smēķējuši, aptuveni 16% smēķēšanu ir atmetuši, 14,2% Latvijas jūrnieceku smēķē reizi pa reizei, bet aptuveni puse jūrnieceku smēķē regulāri. Smēķēšanas „stāžs” Latvijas jūrniecekiem ir no 14,2 līdz 19,1 gadam, un viņi dienā vidēji izsmēķē 25 cigaretes ar filtru. Citus tabakas izstrādājumus smēķē tikai dažādi. Lielākā daļa smēķējošo jūrnieceku (ap 65%) dienā izsmēķē 10–20 cigaretes ar filtru.

Uzturs uz kuģa

Latvijas jūrnieceki uzturā lieto vidēji četras baltmaize rīkas dienā, rupjmaizi – aptuveni 2,4 rīkas dienā. Gandrīz 70% Latvijas jūrnieceku pēc garšas pieber sāli uz kuģa gatavotajiem ēdieniem. Aptuveni 2% jūrnieceku sāli pieber, ēdienu pat nenogaršojuši.

Katrs ceturtais jūrnieceks dzer kafiju bez cukura, katrs trešais tasei kafijas pieber vienu karoti cukura un tāpat katrs trešais – divas karotes.

Aptuveni puse jūrnieceku zobus tīra vienu reizi dienā, pārējie – divas reizes un biežāk.

Alkohola lietošana

Vidēji 40% Latvijas jūrnieceku lieto alkoholiskos dzērienus, bet 3% šos dzērienus lieto ik dienas vai divas trīs reizes nedēļā. Gandrīz trešā daļa jūrnieceku alkoholu lieto tikai dažas reizes gadā. Reizi nedēļā vai divas

trīs reizes mēnesī stipros alkoholiskos dzērienus lieto 15% Latvijas jūrnieceku. Stipros alkoholiskos dzērienus lietojošie Latvijas jūrnieceki nedēļā vidēji izdzer aptuveni pusotras pudeles alus (0,7 l), līdzīgā daudzumā dzer sidru (10 g) un vīnu (21–24 g), bet degvīnu 61,2 g nedēļā. Aptuveni 2% jūrnieceku ik dienas dzer alu. Retāk – divas trīs reizes nedēļā – alu dzer 5% Latvijas jūrnieceku. Reizi nedēļā vai divas trīs reizes mēnesī alu dzer 23,8% mūsu jūrnieceku. Reisa laikā alu nelieto 41,3% Latvijas jūrnieceku.

Svars, augums un fiziskās aktivitātes

Saskaņā ar iegūtajiem datiem apsekoto Latvijas jūrnieceku vidējais augums ir 177,4 cm, svars 82,2 kg, ķermeņa masas indekss (KMS) 26,2 kg/m². Liekais svars ir tad, ja KMI ir 25–29,99 kg/m², aptaukošanās – ja KMI > 30,0 kg/m². Vairāk nekā trešajai daļai jūrnieceku tika konstatēts liekais svars, bet 7,5% Latvijas jūrnieceku cieta no aptaukošanās.

Aptuveni 80% jūrnieceku savu fizisko spēku vērtēja kā labu vai pietiekami labu. Par labu savu fizisko spēku atzina 38,7% Latvijas jūrnieceku, bet katrs piektais jūrnieceks – par apmierinošu.

Savu darbu par sēdošu nosauca apmēram 5% jūrnieceku, par sēdošu un/vai stāvošu, kad nedaudz ir jāstaigā, nosauca 24,1%. Lielākā daļa atzina, ka strādā kustīgu darbu, kad daudz jāstaigā, jāceļ, jānes. Par fiziski smagu savu darbu nosauca 5,3% Latvijas jūrnieceku.

Ik dienas un 4–6 reizes nedēļā fiziskus vingrinājumus izdara 21%



jūrnieku, tai skaitā katru dienu vingro 11,4% Latvijas jūrnieku. Aptuveni piektā daļa jūrnieku divas trīs reizes nedēļā sporto, 20% vingro aptuveni reizi nedēļā, pārējie – tikai epizodiski, dažas reizes gadā.

Veselībai kaitīgie faktori jūrā

Kā pirmais kaitīgais faktors tika nosaukta vibrācija, seko akustiskais troksnis, elektromagnētisko lauku iedarbība, siltuma režīms kuģa telpās, temperatūras iedarbība, strādājot uz klāja, paaugstināts redzes sasprindzinājums, putekļi, piespiedu poza darbā un darbs augstumā.

42,5% Latvijas jūrnieku atzina, ka uz kuģa neizjūt psihoemocionālu spriedzi, bet 4,7% – ka izjūt. Jūrnieki, kas izjūt zināmu psihoemocionālo spriedzi, norāda, ka tas notiek 2,7–2,8 mēnešus pēc reisa sākuma. Ļoti daudz neērtību laika joslu maiņa sagādā aptuveni 3% jūrnieku. 47,1% atzīst, ka laika joslu maiņas dēļ izjutuši zināmas neērtības.

Regulāras dzimumdzīves pārtraukumus uz kuģa izjutuši 81,5% Latvijas jūrnieku, ļoti daudz neērtību tas sagādājis 14,9%.

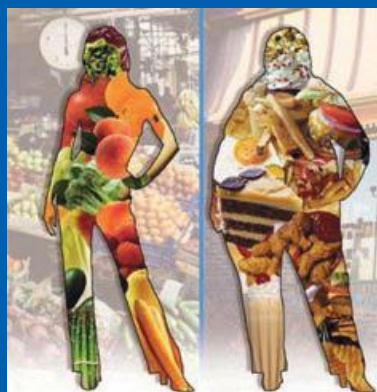
Aptuveni 80% jūrnieku nesūdzējās par nospiešanu garastāvokli uz kuģa vai arī norādīja, ka tāds noskaņojums jūrā rodas ne biežāk kā kras-tā. Vairāk nekā 50% jūrnieku par slimību galveno cēloni jūrā nosauca veselībai kaitīgos faktorus. Otrs cēlonis – stress, grūtie dzīves apstākļi un saspringtais darbs jūrā (aptuveni 30%). 2–5% jūrnieku par slimību cēloni uzskata nepareizu uzturu, vitamīnu un mikroelementu trūkumu, alkohola lietošanu. Uz jautājumu, kas jūrniekus mudina atteikties no veselībai kaitīgiem ieradumiem un dot priekšroku racionālam uzturam, lielākā daļa respondentu atbildēja, ka tie ir ģimenes locekļi, ārsti, apkalpes locekļi.

SECINĀJUMI

Pētījums rāda, ka būtu nepieciešams veidot veselības uzturēšanas programmas jūrniekiem, lielāku uzmanību tajās pievēršot veselīgam dzīvesveidam jūrā, kā arī palīdzēt pašiem jūrniekiem un viņu darba devējiem izanalizēt profesionālā riska apstākļus uz kuģiem. ■

Pirmā palīdzība esi tu pats

Darbs jūrā saistīts ar garām darba stundām, fizisku slodzi un augstu stresa līmeni, tāpēc, lai tiktu galā ar nogurumu un spriedzi, jūrniekiem jāuztur fiziskā un garīgā veselība, kam lieti noder regulāras fiziskās aktivitātes, adekvāta atpūta, pareiza ēšana un miegs, kā arī higiēnas prasību ievērošana. Savukārt sēdošs darbs, smēķēšana, neveselīgs ēdiens, citi kaitīgi ieradumi un fizisko aktivitāšu trūkums ir tie riska faktori, kas palielina iespējamību iegūt hroniskas kaites, piemēram, diabētu, sirds un asinsvadu slimības, kā arī aptaukošanos.



Ēšanas ieradumi

Pētījumu analīze rāda, ka aptuveni 47% jūrnieku ēdienreizēs apēd vairāk nekā vajadzētu un atzīst, ka pārēdas, ēd kūkas, saldumus un dzer cukurotus dzērienus. Kaitīgos ēšanas ieradumus vēl vairāk stimulē tas, ka neveselīga pārtika ir pieejama

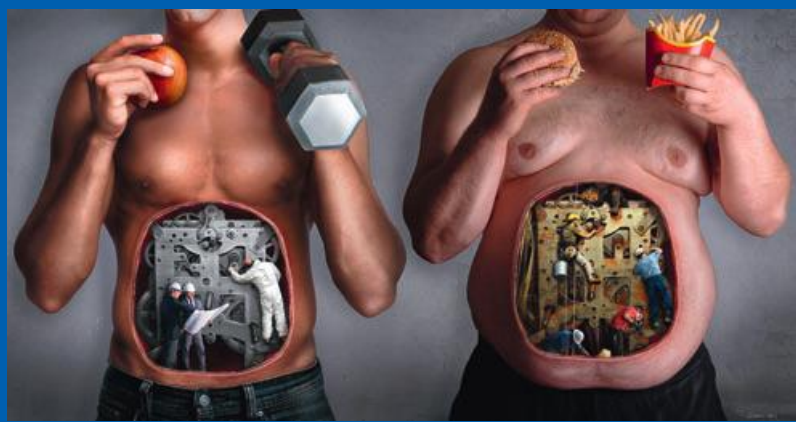
kuģa veikalā, bet pašiem jūrniekiem pietrūkst zināšanu par veselīgu uzturu. Situāciju ļaunāku dara arī slikti sagatavoti pavāri un salīdzinoši neliels budžets, kas tiek atvēlēts pārtikas iegādei. Tikai 25% jūrnieku ir normāls ķermeņa svars, 50% ir liekais svars, bet 25% jūrnieku ir aptaukošanās ar ļoti lielu vidukļa apkārtmēru.

Aptaukošanās

Salīdzinot jūrnieku veselības 1994. gada pētījumus ar 2015. gada datiem, jūrnieku aptaukošanās ir pieaugusi par vairāk nekā 10%. Starptautiskā jūrniecības medicīnas asociācija (IMMA) atzīst, ka par prioritāti jūrnieku veselības uzlabošanā uzskatāma cīņa ar tādu pieaugošu tendenci kā jūrnieku aptaukošanās.

Starptautiskā Jūrnieku labklājības komiteja (ICSW) savā veselības informācijas programmā īpašu vērību veltījusi liekā

▶▶▶ 18. lpp.



► ► ► 17. lpp.

svara novēršanai. Savukārt IMO Starptautiskajā dzīvības glābšanas aprikojuma kodeksā (LSA) ir atjauninātas prasības par glābšanas iekārtām, ņemot vērā ķermeņa masas vidējo pieaugumu.

Speciālisti uzskata, ka liekais svars ne tikai rada tādas veselības problēmas kā diabētu, miega traucējumus, depresiju, bet arī apdraud kuģošanas drošību.

Jūrnieki ar lieko svaru nereti rada nopietnas problēmas sev un kolēģiem. Piemēram, kad ātri jārikojas ārkārtas situācijās, kad jāveic glābšanas operācijas, kad jādarbojas ierobežotā telpā, jāveic evakuācijas pasākumi vai jāizmanto nestuves.

Smēķēšana

Salīdzinot vairāku pētījumu rezultātus, var secināt, ka jūrnieku vidū smēķēšana ir diezgan plaši izplatīta. Vidēji 44% jūrnieku atzīst, ka ir smēķētāji, no tiem 6% izsmēķē līdz sešām cigaretēm dienā, 8% – līdz 11 cigaretēm, 15% – līdz 15 cigaretēm, bet 71% izsmēķē vairāk nekā 15 cigaretes dienā.

Fiziskās aktivitātes

Trešā daļa jūrnieku atzīst, ka viņiem ir mazkustīgs dzīvesveids, ko apliecina arī fiziskās sagatavotības pārbaudes: trešajai daļai jūrnieku ir ļoti zema fiziskā sagatavotība un tikai 30% tā ir augsta.

Uz dažādiem kuģiem mēdz atšķirties arī sporta ekipējums.



Alkohols un narkotikas

Saule, karstums, vējš, viļņi un pastāvīga kustība var palielināt alkohola un narkotisko vielu ietekmi, radot nopietnu apdraudējumu kuģošanas drošībai.

Parasti kuģošanas kompānijas jūrniekiem dara zināmu savu attieksmi pret alkohola un narkotiku lietošanu uz kuģa, kas parasti ir saskaņā ar STCW un citiem kuģošanas nozares standartiem.

Augstākais mirstības līmenis jūrnieku vidū ir saistīts ar alkohola lietošanu. Uzraudzība

un pārbaudes ir būtiska kuģošanas politikas sastāvdaļa, un jūrniekiem jāapzinās, ka sods par alkohola vai narkotiku lietošanu var būt pat norakstīšana no kuģa, bet uz kuģa jebkurā laikā var veikt alkohola testu. Pirmās klases tirdzniecības kuģu kapteiņiem asinīs nedrīkst būt nemaz alkohola, pārējo kuģu kapteiņiem tas var būt 0,05 promiles.

Pirmā palīdzība

Kā liecina Vācijas Kukshāfenes pilsētas slimnīcas informācija, ko apstiprina arī citu valstu slimnīcas, jūrnieki saslimšanas vai traumas gadījumā meklē radiomedicīnisko palīdzību, kad pirmā palīdzība jau ir sniegta, tāpēc 70% gadījumu kontinentālie



ārsti nevēlas uzņemties atbildību par slimnieku, pirms kuģis nav sasniedzis ostu. Aptuveni 80% gadījumu kuģa virsnieka noteikto diagnozi apstiprināja arī krasta mediķi, 51% gadījumu ārstēšanu turpināja uz kuģa, 19% gadījumu ieteica doties uz tuvāko ostu, bet gandrīz 10% gadījumu bija nepieciešama ārkārtas evakuācija. Vairākumā gadījumu palīdzība bija nepieciešama traumu dēļ, sakarā ar sāpēm vēderā, apendicītu, asiņojošu kuņģa čūlu, infekcijas slimībām vai akūtu sirds nepietiekamību. 70% gadījumu jūrnieku nāves cēloņi ir galvas traumas, sirdslēkmes un asiņojošas kuņģa čūlas.

Analizējot jūrnieku nāves cēloņus, speciālisti secinājuši, ka lielākā daļa jūrnieku miruši no hronisku slimību paasinājuma. Arī traumu vai akūtas saslimšanas gadījumā cerības uz veiksmīgu glābšanu ir salīdzinoši ierobežotas. Krastā šādā situācijā neatliekamā palīdzība ideālā gadījumā ierodas ne vēlāk kā 15 minūtes pēc izsaukuma, bet jūrā tas, protams, nav izdarāms. Pat ja

i UZZIŅAI

Starptautiskā jūrniecības veselības asociācija (IMHA), kas dibināta 1997. gadā, rūpējas par jūrnieku veselību un STCW standartu ieviešanu visās pasaules jūrās un okeānos.

problēma uz kuģa ir laikus pamanīta, jūras virsnieku medicīniskā sagatavotība neļauj sniegt pilnvērtīgu un profesionālu palīdzību. Adrijas jūrā veiktie eksperimenti rāda, ka palīdzību var sniegt aptuveni stundas laikā. Pat tad, ja helikopters sagatavots izlidošanai *stand-by* režīmā, bija nepieciešamas vairāk nekā 15 minūtes, lai sasniegtu mērķi un sniegtu pirmo palīdzību.

Iepazīstoties ar ziņojumiem par pirmās medicīniskās palīdzības sniegšanu uz kuģiem un zālēm, kurām vajadzētu būt pieejamām uz kuģiem, nākas secināt, ka liela problēma ir tieši zināšanu trūkums. Vispirms jau par to, kādām zālēm un cik lielā daudzumā īsti uz kuģa ir jābūt. Lai gan Starptautiskā medicīniskā rokasgrāmata kuģiem sniedz nepieciešamo informāciju arī par nepieciešamajām zālēm, nereti kuģu aptiecinās ir tukšas.

Visi jūras virsnieki iziet apmācību un iegūst sertifikātu par pirmās palīdzības sniegšanu, bet kuģa īpašnieka pienākums ir nodrošināt kuģi ar nepieciešamajiem medikamentiem.

Diemžēl vēl joprojām ir ne mazums gadījumu, kad jūrnieki neziņo par savu saslimšanu un nelūdz medicīnisko palīdzību, jo baidās zaudēt darbu. Tomēr daudz slīstāk par darba zaudēšanu ir dzīvības zaudēšana, un to nu gan jūrniekiem allaž vajadzētu paturēt prātā. ■

VAS „Latvijas jūras administrācija” Jūrnieku reģistra atzīto jūrnieku ārstu saraksts

Vārds, uzvārds	Prakses vietas nosaukums	Adrese	Tālruna nr.
Irina Belokurova	SIA "VIA UNA"	Katrīnas dambis 10, Rīga, LV-1045	67322641, 67323657
Pauls Vaivods	SIA "DIPLOMATISKĀ SERVISA MEDICĪNAS CENTRS"	Elizabetes iela 57, Rīga, LV-1050	67229942
Silvija Lejniece	SIA "DIPLOMATISKĀ SERVISA MEDICĪNAS CENTRS"	Elizabetes iela 57, Rīga, LV-1050	67229942
Valentina Volkova	A/S "LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS"	Melīdas iela 10, Rīga, LV-1015	67098406, 67340442
Galina Kaņina	A/S "LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS"	Melīdas iela 10, Rīga, LV-1015	67098410, 67340442
Irina Kuzmina	A/S "LATVIJAS JŪRAS MEDICĪNAS CENTRS"	Melīdas iela 10, Rīga, LV-1015	67340442
Guntis Ločmelis	SIA "KRONOSS", SIA "PĀRVENTA"	Talsu iela 39a, Ventspils, LV-3602	63662191, 63661171
Galina Serebrjakova	SIA "KRONOSS"	Talsu iela 39a, Ventspils, LV-3602	63662191, 63661171
Andra Ērgle	SIA "FORVATERS TERRA" (Dr. Andras Ērgles privātprakse)	Čiekurkalna 1. līnija 1, Rīga, LV-1026	67829919
Violeta Celma	PSIA "VECLIEPĀJAS PRIMĀRĀS VESELĪBAS APRŪPES CENTRS"	Republikas iela 5, Liepāja, LV-3401	63422497, 63489712

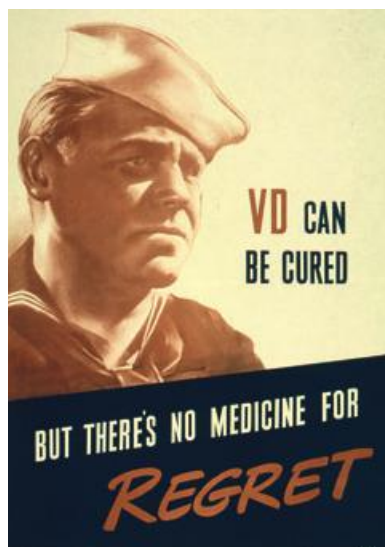
Spēkā no 2014. gada 17. jūnija

Jūrnieki pieder augsta riska grupai

Jūrnieki un seksuāli transmisīvās slimības (STS) kā īpaši svarīgu jautājumu savā redzeslokā patur Starptautiskā jūrnieku veselības organizācija, kas, sadarbojoties ar pasaules valstu ārstniecības institūcijām, zinātniekiem un mediķiem, ne tikai regulāri pēta šo slimību izplatību jūrnieku vidū, bet arī veic preventīvo darbu, veidojot programmas, organizējot kampaņas un izdodot informatīvus bukletus, lai informētu jūrniekus par iespējamajiem riskiem un to novēršanu.

Jūrnieku darba specifika liek tiem pavadīt ilgu laiku prom no savām ģimenēm, bet prombūtnes laikā viņu seksuālā uzvedība ne vienmēr ir prognozējama, tāpēc mediķi uzskata, ka jūrnieku vidū ir augsts risks saslimt ar seksuāli transmisīvajām slimībām, tostarp inficēties ar HIV. Lai gan mūsdienās kuģi ievērojami mazāk laika pavada ostās un apkalpei retāk ir atļauts atstāt kuģi, kas zināmā mērā varētu samazināt iespēju izmantot seksuālus pakalpojumus ostās, tomēr jāteic, ka seksa industrija ir spējusi pielāgoties jaunajiem apstākļiem, piemēram, organizē seksa darbinieku vizītes uz kuģiem. Un risks inficēties ar seksuāli transmisīvajām slimībām joprojām paliek. Lai gan jūrnieki allaž ir zinājuši, kas varētu būt sagaidāms, tas līdz pat šai dienai nav viņus atturējis no seksuālo pakalpojumu pirkšanas pasaules ostās.

Vēsture ir pierādījusi, ka jūrnieki vienmēr ir bijuši pakļauti riskam inficēties ar STS. Kas īsti var pateikt, cik pamatoti, bet valda uzskats,



ka tieši jūrnieki ir tie, kas uz Eiropu atveda sifilisu. Kad 1492. gadā Kristofers Kolumbs atklāja Ameriku, viņa jūrnieki tā priecējās par lielo ģeogrāfisko atklājumu, ka laikam jau sarīkoja īstas dzīres kopā ar Haiti daiļavām, ko kurām guva

ne tikai baudu un prieku, bet kā paliekošu piemiņu saņēma sifilisu. Rakstu liecības stāsta, cik grūti cīnīties, ārstēt un apkarot šo slimību. Jau 1665. gadā veneriskās slimības Apvienotajā Karalistē sita tik augstu vilni, ka admirālitātē maksāja krietnu atalgojumu un piešķīra vēl dažādus labumus tiem ārstiem, kuri uzņēmās šo slimību ārstēšanu jūrniekiem, bet pašiem jūrniekiem par inficēšanos tika uzlikti bargi sodi. Vai tas līdzēja? Ne taču! Tā, piemēram, kapteiņa Džeimsa Kuka trešajā jūras braucienā 1778. gadā, kad viņš atklāja Havaju salas, puse no visiem jūrniekiem, kas piedalījās ekspedīcijā, bija inficēti ar veneriskajām slimībām.

Arvien lielākas bažas bija par infekcijas izplatīšanos. Gāja gadu simti, bet problēma nemainījās. 20. gadsimta vidū jūrnieku pētījumi Somijā, Vācijā, Holandē, Apvienotajā Karalistē un citās Eiropas valstīs parādīja, ka no 10% līdz pat 30% tirdzniecības flotes jūrnieku bija

►►► 20. lpp.

►►► 19. lpp.

slimi ar veneriskajām slimībām, bet jo īpaši liels šādu slimnieku skaits tika dokumentēts Lielbritānijas ostās. Liverpūlē, Mančestrā, Bristolē un Sauthemptonā kuģi kursēja kā tramvaji, augstu vilni sita tirdzniecība un plosījās tādas slimības kā sifiliss un gonoreja.

Jūrnieki nespēja pretoties ostu vilinājumam un bija neaizsargāti pret venerisko slimību straujo izplatīšanos, tāpēc mediķiem vajadzēja meklēt iespējas, kā ar to cīnīties. Jau 1802. gadā Dānijas ostās jūrniekiem sniedza bezmaksas ārstēšanu neatkarīgi no tautības un pilsoniskās piederības. Tomēr, neskatoties uz mediķu centieniem, veneriskās slimības ar jūrnieku starpniecību turpināja uzvaras gājieni visā pasaulē. 1924. gadā pieņēma Briseles nolīgumu, kas deva iespēju jūrniekiem, kas saslimuši ar STS, visās lielākajās ostās ārstēties bez maksas, un arī ILO 2006. gada Konvencija par darbu jūrniecībā paredz sniegt medicīnisko palīdzību venerisko slimību ārstēšanā.

1991. gadā Eiropā tika veikts plašs pētījums par STS, kas parādīja, ka no piecām līdz pat divdesmit reizēm biežāk ar tām slimo jūrnieki,



it īpaši apdraudēti ir jaunie jūrnieki, kuri nupat tikai sāk savu jūras karjeru. Pētījums atklāja vēl dažus interesantus faktus: ar STS vairāk slimo jūras virsnieki nekā ierindas personāls, vairāk jūrnieki ar augstāku atalgojumu un vairāk ekonomiski attīstīto valstu jūrnieki.

Kad 1998. gadā līdzīgu pētījumu veica Filipīnu Darba drošības un veselības centrs, izrādījās, ka 59% respondentu ir slimi ar STS. 2005. gadā Filipīnu Veselības departamenta ziņojums atklāja, ka valstī, kura starptautiskajam darba tirgum piegādā visvairāk jūrnieku, vismaz 10% jūrnieku ir inficēti ar HIV. Ir pierādījumi, ka no 2003. gada līdz šodienai ar HIV saslimušo skaits pieaudzis trīs reizes. Par šo faktu nopietni satraukta ir Filipīnu valdība, kas situāciju skaidro ar ikgadējo medicīnisko pārbaūžu zemo kvalitāti.

i UZZIŅAI

HIV ir cilvēka imūndeficīta vīruss, kas, iekļūstot cilvēka organismā, izraisa lēni progresējošu infekcijas slimību, kura neatgriezeniski iznīcina cilvēka imūnsistēmu. Infekcija pārsvarā tiek pārnēsāta dzimumkontakta ceļā un ar inficētām asinīm. Nedrošs sekss un narkomānija rada nopietnu risku inficēties. Ārsti brīdina, ka inficēties var arī, apmeklējot zobārstu, pārlejot asinis vai veicot tetovējumus, bet HIV nevar iegūt profesionālu un sociālu kontaktu ceļā.

HIV un AIDS

Kopš HIV un AIDS epidēmijas sākšanās pasaulē no AIDS jau miruši vairāk nekā 25 miljoni cilvēku. Arī jūrnieki ir atzīti par vienu no riska grupām, un viņu iespēju inficēties ar HIV ārsti vērtē kā astoņas reizes lielāku nekā krasta cilvēkiem.

Pētījumi liecina, ka HIV un AIDS Eiropā sāka izplatīties 20. gadsimta sešdesmitajos gados, bet tikai astoņdesmitajos gados to varēja laboratoriski apstiprināt. Uzska, ka pirmais jūrnieks no AIDS mira 1959. gadā. Tas bija kāds 25 gadus vecs jūrnieks no Mančestras. Otrais bija norvēģu jūrnieks, kurš 1974. gadā nomira 29 gadu vecumā. Ar AIDS nomira arī viņa sieva un jaunākā meita. Abi mirušie jūrnieki bija apmeklējuši vairākas Āfrikas ostas, un tieši Āfrika tiek uzskatīta par HIV visapdraudētāko reģionu. 1978. gadā Sanfrancisko AIDS tika atklāts vēl diviem jūrniekiem, kuri bija geji.



No inficēšanās līdz saslimšanai un slimības atklāšanai nereti paiet salīdzinoši ilgs laiks. Veselības aģentūras apliecina, ka HIV pozitīvi jūrnieki var palikt nepamanīti līdz pat brīdim, kad viņi jau ir slimi ar AIDS. Tā, piemēram, kāds Igaunijas jūrnieks daudzus gadus bija HIV pozitīvs, bet tas atklājās tikai tad, kad viņam uz kuģa radās problēmas ar elpošanu un viņš tika nogādāts Roterdamas ostas slimnīcā, kur trīs dienas vēlāk nomira. Jūrniekam diagnosticēja AIDS un plaušu tuberkulozi.

Jaunākie pētījumi par HIV/AIDS rāda, ka daudzos pasaules reģionos šī infekcijas slimība joprojām ir ļoti izplatīta, bet informācija, ko jūrnieki var saņemt uz kuģa vai ostās, ir ļoti ierobežota, nemaz jau nerunājot par tādu pakalpojumu kā HIV testa veikšana.



Par visu maksāju es dārgi...

Tā varētu teikt jūrniekiem, kuri vispirms maksā par seksu, bet pēc tam par seksa radītajām sekām. Kādā no jūrnieku aptaujām atklājās, ka 80 jūrnieki 45 valstu 112 ostās izmantojuši 615 prostitūtu pakalpojumus. Mediķi brīdina, ka vairāk nekā 20% no komerciālā seksa darbiniekiem (prostitūtas – gan sievietes, gan vīrieši) ir HIV pozitīvi, tāpēc jūrnieki, pārko seksuālus pakalpojumus, automātiski nonāk riska grupā.

Diemžēl mediķu intervijas ar jūrniekiem ir izgaismojušas viņu sliktās zināšanas par STS izplatīšanos un bīstamību. To apliecina kaut vai fakts, ka lielākā daļa aptaujāto jūrnieku kā aizsardzības līdzekli neizmanto prezervatīvu, bet jūrnieki no tādām valstīm kā Nigērija, Bangladeša, Indonēzija par prezervatīviem vispār nav dzirdējuši.

2015. gada maijā Starptautiskā transporta darbinieku federācija (ITF) publicēja jaunāko pētījumu par jūrnieku veselību un labklājību,

kas parādīja, ka jurnieki ir noraižējušies par savu veselību: viņi atzina, ka pārlieku maz ir fizisko aktivitāšu, 60% sūdzējās par sāpēm locītavās, jurniekus satrauc aptaukošanās, alkohola problēmas, garīgās veselības traucējumi, 75% sūdzējās par depresiju, pastāv arī risks inficēties ar seksuāli transmisīvajām slimībām. Aptaujā piedalījās 30 valstu jurnieki no 34 jurnieku arodbiedrībām, kopumā 615 jūras virsnieki un ierindnieki, un tā parādīja, ka jurniekiem trūkst informācijas visdažādākajos ar viņu veselību un labklājību saistītos jautājumos un nereti virsroku ņem veci mīti un māņticība, piemēram, 46% respondentu uzskatīja, ka ar HIV var inficēties, lietojot pārtiku un dzērienus.

Viens no jautājumiem, kas patieši satrauc jurniekus, ir iespējamība inficēties ar HIV un zināšanu trūkums, kā no tā sevi pasargāt. Kopā strādā dažādu valstu jurnieki, tai skaitā ļoti daudz no trešās pasaules valstīm, kur medicīniskā aprūpe ir salīdzinoši zemā līmenī, tāpēc ne jurnieki, ne darba devēji nevar būt droši, vai kāds no jurniekiem nav inficēts ar HIV.

i UZZIŅAI

Starptautiskā jurnieku labklājības komiteja (ICSW) jurniekiem sagatavo bukletus, brošūras, DVD un plakātus par HIV/AIDS un seksuāli transmisīvajām slimībām, kas ir daļa no tā jurnieku veselības informācijas projekta, ko finansē ITF.

Viens no secinājumiem, ko izdara pētījuma autori, bija tāds, ka vislielākā uzmanība jāpievērš jurnieku izglītošanas darbam, lielāku vērību veltot arī studentu izglītošanai jurniecības mācību iestādēs. Līdz šim nav darīts pietiekami daudz ne jurnieku veselības uzlabošanā un ārstēšanā, ne profilakses pasākumos un izglītošanas jomā, tāpēc priekšā ir nopietns darbs, tai skaitā veidojot kopīgus projektus ar starptautiskajām jurniecības organizācijām. Tomēr mediķi un arī pētījuma autori uzsver, ka ļoti daudz kas ir atkarīgs no pašiem jurniekiem. Kā mēdz teikt: sargies pats, tad Dievs tevi sargās. ■

Sagatavoja Anita Freiberga

Svarīgi būt informētam par HIV un AIDS

Starptautiskās veselības organizācijas un kuģošanas kompānijas ir krietni noraižējušies par HIV un AIDS izplatību jurnieku vidū, jo gan atsevišķu valstu, gan reģionālie pētījumi liecina, ka jurnieki pieder pie HIV un AIDS inficēšanās augsta riska grupas, un šī problēma skar ne tikai pašus jurniekus, bet arī viņu ģimenes locekļus, kuģošanas kompānijas un arī ekonomiku kopumā. Šie pētījumi arī parāda, ka jurniekiem ir vājas zināšanas par inficēšanās iespējām un riskiem, kā arī par izsargāšanās pasākumiem. UNAIDS ziņojumā norādīts, ka 33% no Filipīnu jurniekiem ir inficēti ar HIV. Filipīnas ir viena no septiņām pasaules valstīm, kur HIV izplatīšanās pēdējā gada laikā ir pieaugusi, un UNAIDS, kā arī citos pētījumos ir konstatēts, ka tieši ostas jāuzskata par riska zonu.

i UZZIŅAI

Lai gan globālo HIV un AIDS epidēmiju pasaulē ir izdevies samazināt un ievērojamu progresu ir izdevies sasniegt gan ārstēšanas ziņā, gan profilakses pasākumu jomā, tomēr saskaņā ar UNAIDS jaunākajām aplēsēm 34 miljoni cilvēku ir inficēti ar HIV.

Vankūvera Kanādā, Tema Ganā, Mumbaja Indijā, Mombasa Kenijā un Odesa Ukrainā ir tās ostas, kur reģistrēts visaugstākais HIV izplatības līmenis.

Pēdējo gadu laikā daudzi jurnieku centri pasaulē izrāda arvien lielāku vēlmi sniegt palīdzību jurniekiem HIV un AIDS profilaksē un sniegt viņiem informatīvu atbalstu, izmantojot ICSW jurnieku veselības informācijas programmu materiālus, lai jurnieku vidū radītu lielāku izpratni par HIV/AIDS.

Visi šie centri izplata informatīvus materiālus par HIV un AIDS, tur pieejami arī prezervatīvi, kas jurniekiem, kuri apmeklē jurnieku klubus, lielākoties tiek izsniegti bez maksas. Daudzviet projektā iesaistās ostu pārvaldes un nevalstiskās organizācijas. Projekts tiek uzskatīts par ļoti svarīgu, jo gandrīz visi jurnieki ir vīrieši seksuāli aktīvā vecumā, tāpēc skaidri uzveramai un pieejamai informācijai ir būtiska nozīme. Savukārt arodbiedrības un ITF strādā, lai novērstu aizspriedumus, ar kuriem saskaras HIV pozitīvie jurnieki.

i UZZIŅAI

ITF un ICSW ir sākušas kopīgu projektu ar jurnieku centriem, lai jurniekiem izskaidrotu un informētu viņus par riskiem ostās inficēties ar HIV, kā arī jurnieku vidū veidotu izpratni par drošu seksu. Projektā iesaistījušies 16 jurnieku centri: Santosa Brazīlijā, Portokortesa Hondurāsā, Čennai Indijā, Goa & Kandla Mumbajā, Indijā; Bali jurnieku centrs Indonēzijā, Mombasa Kenijā, Verakrusa Meksikā, Lagosa Nigērijā, Manila Filipīnās, Durbana Dienvidāfrikā, Barselona Spānijā, Sri Racha Taizemē, Dāresalāma Tanzānijā, Odesas jurnieka klubs Ukrainā.



Jurnieks Litons Saha brīdina kolēģus

Litons Saha ir 33 gadus vecs jurnieks no Ziemeļbengālijas, kura dzīve pilnībā mainījās pirms desmit gadiem, kad medicīniskajā pārbaudē viņam uzrādīja HIV pozitīvu testu. Litons Saha nesekmīgi centās iekārtoties darbā, un tikai ar ITF atbalstu viņam to izdevās atrast. Kopš 2009. gada jurnieks ir iesaistījies ITF un ICSW jurnieku veselības informācijas programmā, lai palīdzētu jurniekiem cīņā ar HIV. Viņš brīdina citus jurniekus: „Vēl joprojām pret HIV pozitīviem jurniekiem izturas ar aizspriedumiem, viņus diskriminē, tāpēc daudz labāk ir būt informētam par šo nāvējošo slimību, zināt visu par drošu seksu un par to stāstīt arī saviem kolēģiem.” ■



Ko nedrīkst aizmirst?

Visticamāk, ka nav neviena jūrnieka, kurš, strādājot uz kuģa, nebūtu ieguvis nopietnāku vai mazāk nopietnu savainojumu, bet ITF, kas cīnās par jūrnieku sociālajām garantijām, ir pārliecināta, ka tikai par daļu no negadījumiem vai nelaimes gadījumiem tiek ziņots. Lielākoties tad, kad jūrnieki guvuši nopietnas traumas, ar kurām pašu spēkiem uz kuģa galā nevar tikt, tāpēc jālūdz radio medicīniskā konsultācija vai ārkārtas palīdzība no krasta. Tomēr reizēm iesākumā šķietami neliela trauma var radīt bēdīgas sekas veselības komplikāciju veidā, bet tā ka par traumu nav ziņots, finansālu kompensāciju no darba devēja nav ko gaidīt.

ILO nesen veiktais pētījums parāda, ka vairāk nekā 70% no miesas bojājumiem notiek milzīgas nolaidības dēļ. Traumas uz kuģiem svārstās no nelielām līdz pat tādām, kas izraisa nāves gadījumus. Lai gan jūrnieki ir informēti par drošības noteikumiem, pētījums parāda, ka tendence saglabājas – jūrnieki ļoti bieži paši ignorē drošības procedūru. Jūrniekiem noteikti jāatceras par biežākajiem miesas bojājumiem, strādājot uz kuģiem.



1. Acu traumas. Acu aizsardzība ir sevišķi svarīga, piemēram, metinot, strādājot ar bīstamiem materiāliem – naftu, ķīmiju un citiem, kas rada lielu apdraudējumu.



2. Roku un kāju traumas. Nepiemērots ekipējums – darba cimdi un apavi var būt par iemeslu traumu gūšanai, tāpēc ir svarīgi valkāt atbilstošu individuālo aizsardzības līdzekļu aizsardzībai rokām un kājām.



3. Traumas no kritiena, kas var rasties uz slidenas grīdas, ejlīnām virsmām, vaļā atstātām lūkām, krītot no augstuma.



4. Galvas traumas. Svarīgi pārliecinieties, ka jums strādājot galvā ir ķivere.



5. Traumas, ko var iegūt veicot klāja operācijas, piemēram, pietauvošanos un kravu apstrādi, potenciāli ir smagi nelaimes gadījumi. Īpaši bīstamas ir nosprigotas virves.



6. Apdegumi un applaucējumi, ko parasti izraisa karsti cauruļvadi, tvaiki un uguns, karsta eļļa, ķīmiskas vielas un līdzīgi bīstami materiāli.



7. Traumas no elektriskās strāvas trieciena.



8. Traumas no nepareizas ierīču, mašīnu un augstspiediena iekārtu izmantošanas.



9. Traumas no asiem priekšmetiem, tehnikas un instrumentiem.

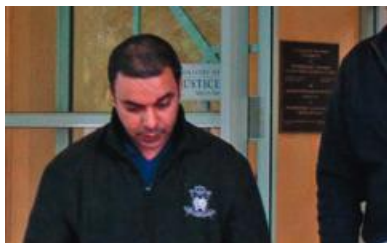


10. Muguras un murskuļu traumas.

Pieminētās traumas ir tikai dažas no visbiežāk iegūtajām traumas uz kuģiem, un visos gadījumos viens no svarīgākajiem priekšnoteikumiem tāpēc ļoti svarīgi ne tikai zināt, bet arī stingri ievērot darba drošības noteikumus, savukārt darba devēja pienākums ir rūpēties, lai jūrnieku un darba vietas aprīkojums atbilstu visaugstākajiem drošības standartiem. ■

Kapteinis atzīst savu vainu

Šā gada marta beigās Taurangas ostā Jaunzēlandē tika aizturēts 37 gadus vecais kuģa „African Harrier” kapteinis Kumars Tramods, kuram alkohola līmenis izelpā piecas reizes pārsniedza pieļaujamo normu – 1229 mikrogrami pieļaujamo 250 vietā.



Kuģis Taurangas ostā bija ieradies pēc minerālmēslu kravas. Kad uz kuģa ieradās locis, lai ar uzņemto kravu to vestu ārā no ostas, viņš konstatēja, ka kapteinis ir alkohola reibumā. Locis apturēja kuģa došanos reisā un tūlīt par notikušo ziņoja „Maritime New Zealand” (mūsu JA līdzīga institūcija – red.), ostas pārvaldei un policijai. Kapteinis bija pārkāpis gan regulas noteikumus par sardzes pildīšanu, gan savas kuģošanas kompānijas politiku attiecībā uz alkohola un narkotiku lietošanu.

Taurangas ostas izpilddirektors Mars Cairuss bija apmierināts ar loča rīcību, pateicoties kurai tika novērsta iespējamā nelaime. „Tas rāda, cik nopietna ir mūsu ostas attieksme pret kuģošanas drošību,” sacīja izpilddirektors. „Pēdējos gadus mēs esam nopietni strādājuši ar ostas darbiniekiem, viņi ir izgājuši apmācību un nokārtojuši testu par to, kā identificēt cilvēkus narkotiku un alkohola reibumā. Šis bija pirmais gadījums manā desmit gadus ilgajā darbā ostā, kad ostas speciālistiem nācās šis zināšanas izmantot praksē. Mūsu loči ir ostas acīs uz katra kuģa tiltiņa, kas ierodas ostā, un nevaru teikt, ka alkohola lietošana uz kuģiem būtu plaši izplatīta problēma.”

Kuģa „African Harrier” īpašnieka koncerna „MUR Shipping” izpilddirektors Roberts Muirheds bija šokā par kapteiņa bezatbildīgo rīcību un atzina, ka kompānijas divdesmit pastāvēšanas gados tas ir pirmais šāds incidents.

Kapteini aizturēja 22. martā, un jau 23. martā viņš stājās Taurangas tiesas priekšā. Kumars Tramods bija pirmais, kurš tika saukts pie atbildības pēc 2013. gadā izdarītajiem grozījumiem Jaunzēlandes likumdošanā. Par šādu pārkāpumu likums paredz vienu gadu cietumā un 10 tūkstošu Jaunzēlandes dolāru (1 JD = 1,52 EUR) naudas sodu, bet Tramodam tiesa uzlika 30 000 JD lielu naudas sodu. Tiesnesis uzsvēra, ka kapteinis pakļāvis apkalpi, kuģi un sabiedrību milzīgam riskam, jo viņa pārziņā bija bīstama krava, kas kuģa katastrofas gadījumā varēja radīt desmitiem miljonu dolāru lielus zaudējumus.

Kapteiņa advokāts tiesā skaidroja, ka kapteinim un kuģa apkalpei bijusi milzīga spriedze, jo 47 dienu ilgajā pārgājienā no Vankūveras uz Taurangu kuģis ciklona „Pam” dēļ piedzīvojis sliktus laika apstākļus. „Ja kapteinis būtu palicis savā kajītē, viņu neviens nebūtu redzējis, bet tā kā kapteinis bija uz tiltiņa, viņš, protams, bija juridiski atbildīgs par kuģi,” atzina advokāts. Arī pats kapteinis savu vainu nenoliedza.



„Jaunzēlandes jūrniece” atzinīgi novērtēja operatīvo tiesas darbu un atzina, ka tas ir spēcīgs signāls un vēstījums nozarei. „Esmu pārliecināts, ka būtu jāveic obligāta elpas pārbaude visu ostā ienākošo un izejošo kuģu kapteiņiem, un tas ir jautājums, pie kura turpināsim strādāt,” Jaunzēlandes radiostacijai paziņoja „Maritime New Zealand” direktors Keits Mančs.

Ikdienas rutīna nedrīkst iemidzināt modrību

Kompānijai „Talleys Group Ltd” tiesa piesprieda 48 tūkstošu Jaunzēlandes dolāru lielu naudas sodu un vēl 35 tūkstošus izmaksāt kuģa „Capt MJ Souza” bojā gājušā zvejnieka Kaina Adamsa ģimenei, kurš zaudēja dzīvību, krītot no septiņu metru augstuma caur atvērtu lūku uz galvenā klāja. Kompānija piespriedo atlīdzību samaksāja papildus tiem 54 tūkstošiem, ko jau bija izmaksājis ģimenei sakarā ar apgādnieka zaudējumu.



Tiesa sodīja „Talleys Group Ltd” par to, ka tā nebija veikusi visus iespējamus pasākumus, lai saviem darbiniekiem garantētu drošu darba vidi. Uz kuģa galvenā klāja lūku parasti turēja atvērtu, lai caur to varētu izlaist šūtenes un kabelus. Kapteinis un kuģa apkalpe jau gadiem tā bija strādājuši bez starpgadījumiem un pat neiedomājās, ka tas varētu būt bīstami. Tiesa uzsvēra, ka darba devējs apzinājās risku, bet neko nedarīja, lai to novērstu.

„Jaunzēlandes jūrniece” direktors Keits Mančs: „Kuģis ir bīstama darba vide, tāpēc darba devējam īpaši jāraugās, lai būtu veikti visi iespējamie drošības pasākumi, kas ļauj pasargāt darbiniekus no negadījumiem. Mēs jūtam līdzīgu bojā gājušā ģimenei, bet jūrnieceības nozarei šis tragiskais notikums ir jāuztver kā rūgta mācība un jāatceras, ka ikdienas rutīna nedrīkst iemidzināt modrību.”

Cik tuvu jūrniecībai pienācis terorisms?

(Nobeigums. Sākums žurnāla 2. nr.)

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

Galvenās kuģu navigācijas sistēmas – GPS, AIS un ECDIS – ir atbalsta struktūras, piemēram, Starptautiskās Jūrniecības organizācijas (IMO) standartiem. IMO patiešām ir paveikusi lielu darbu, kā obligātas ieviešot AIS un ECDIS sistēmas uz lielajiem tirdzniecības un pasažieru kuģiem, bet zinātnieki no Teksasas universitātes 2014. gada jūlija akcijā pierādīja, ka, apmānot borta navigācijas sistēmu, iespējams mainīt kuģa virzienu ar surogāta GPS signālu.

Antivīrusu pārdevējs „Trend Micro” atklāja, ka hakeris ar 100 dolāru vērtu radio, sūtot UĪV signālus, var izmantot AIS vājas vietas, lai pārsūtītu viltus datus, piemēram, par kuģa identitāti, pozīciju, ātrumu, bet 2015. gada janvārī britu kiberdrošības izpētes firma „NCC Group” konstatēja trūkumus kāda ECDIS izplatītāja programmatūrās, kas ļautu uzbrucējam piekļūt un modificēt failus, ieskaitot diagrammas.

i

UZZIŅAI

80% – 90% pasaules tirdzniecības kravu pārvadā pa jūru. Pārvadājumiem izmanto vairāk nekā 15 miljonus konteineru, to kopējais ostu apmeklējumu skaits gadā pārsniedz 200 miljonus. Pasaules desmit lielākajās konteinerostās gadā pārkrauj 178 miljonus TEU (20 pēdu ekvivalents), gandrīz tikpat daudz, cik nākamajās 40 lielākajās kopā (179,07 miljoni TEU). 75% no starptautiskajos jūras pārvadājumos iesaistītajiem aptuveni 50 tūkstošiem kuģu apstrādā 2800 ostās. Viena trešdaļa pasaules tirdzniecības kravu, 80% naftas importa Dienvidaustrumāzijā un divas trešdaļas no pasaules sašķidrinātās gāzes pārvadājumiem iet caur Malakas šaurumu.

„Šīs ECDIS programmatūras kļūdas varētu radīt nopietnas vides problēmas, finansiālo kaitējumu un pat cilvēku dzīvības apdraudējumu,” brīdināja speciālisti.

„Jūrniecības nozare ilgu laiku ir ignorējusi speciālistu brīdinājumus par nepietiekamo datu un programmatūras aizsardzību, par nepietiekamajiem drošības pasākumiem pret iespējamiem uzbrukumu scenārijiem,” norāda „Rapid7” analītiķis M. Šloesers.

Kibernetizācijas potenciālais mērķis – kuģu vadības sistēmas

Klasifikācijas sabiedrība „DNV GL” brīdina par risku kuģiem, ko var radīt iespējamie kiberuzbrukumi, īpaši jau tāpēc, ka kuģu vadības sistēmas kļūst arvien atkarīgākas no dažādām programmatūrām un kuģi un krasta struktūras kļūst arvien ciešāk saistītas.

„Teorētiski visas programmējamās sistēmas, vai tā būtu tehnika, navigācijas ierīces vai sakaru sistēmas, var būt pakļautas kiberdraudiem,” brīdina klasifikācijas sabiedrība „DNV GL”. „No vienas puses, tā ir tehniskā revolūcija, no otras, tas ir vājš posms, jo kā sistēmās, tā arī programmatūrās kaut kas var noiet greizi gan tehnisku iemeslu, gan cilvēka kļūdas vai kiberuzbrukuma dēļ.”

Modrība ir drošības cena

Jūrā līdz šim ir noticis nesalīdzināmi mazāk teroristu uzbrukumu nekā uz sauszemes. Divdesmit gadu laikā bija reģistrēti 40 126 terora akti,

E

EKSPERTA VIEDOKLIS

„DNV GL” izpilddirektors Tors E. Svensens:

„Kuģniecības nozare jau ir piedzīvousi pirmo kiberuzbrukumu, kad notika manipulācijas ar AIS, ECDIS un GPS datiem. 2014. gadā tika atklāti vairāk nekā 50 kiberdrošības incidentu Norvēģijas enerģētikas un naftas un gāzes nozarē. Kiberuzbrukumu iespējamību nedrīkst pārāk zemu novērtēt, tāpēc kuģu īpašniekiem, ostām un uzņēmējiem nevajadzētu zaudēt modrību un vajadzētu regulāri veikt sistēmu un programmu testēšanu, pārbaudes un revīzijas, piesaistīt neatkarīgus speciālistus auditam vai regulārām sistēmu „veselības pārbaudēm”. Piemēram, „DNV GL” ir attīstījusi savu *maritime cybernetics* vienību, kas spēj identificēt biežākos apdraudējumus – uzbrukumus parolēm, sistēmas atvienošanas vai komunikāciju kļūmes. Visiem vajadzētu paturēt prātā patiesību: ja gribi mieru, gatavojies karam.”



no kuriem tikai 136 jeb 0,34% bija vērsti pret jūrniecības nozari. Lai gan dažas teroristu grupas ir labi sagatavotas manevriem jūrā – tām ir labi kuģi, navigācijas iekārtas un apmācīts personāls, tomēr kopumā teroristiskie grupējumi ar šādu aprikojumu nevar lepoties. 2009. gadā ASV Valsts drošības departaments no 44 teroristu grupējumiem desmit atzina par spējīgiem darboties jūrā, bet vislabāk savu jūras stratēģiju ir izstrādājuši „Al-Qaeda”.

Tā kā līdz šim teroristi nav pievērsuši īpašu uzmanību jūrniecības nozarei, nereti tiek uzdots jautājums, vai attaisnojas tie miljardi, kas tiek tērēti, piemēram, ISPS kodeksa prasību nodrošināšanai, lai nepieļautu varbūtējos terora aktus. Šo jautājumu bieži vien uzdod, domājot, ka naudu, kas tiek novirzīta ISPS kodeksa prasību ievērošanai, varētu tērēt citiem mērķiem. Tomēr šāds jautājums, visticamāk, nav īsti vietā, ja domājam par drošību pasaulē.

I UZZINAI

„Marine Armor System” ir jauna un moderna sistēma, kas nodrošina logiem, iluminatoriem un lūkām ballistisko aizsardzību (klasifikācija FB6) pirātu uzbrukuma vai terora akta gadījumā. „Marine Armor System” jau izmanto uz vairākiem kuģiem un naftas platformām Tuvajos Austrumos un Rietumāfrikā.



Analītiķi uzskata, ka lielā mērā neparedzamas sekas ir izraisījis Arābu pavasaris, kā arī pilsoņu karš Sīrijā un Irākā, kas jāva teroristu grupējumiem izvērst darbību. Šie grupējumi var radīt nopietnus draudus kuģošanai Vidusjūrā, Indijas okeānā un tādās stratēģiski svarīgās vietās kā Suecas kanāls, Panamas kanāls, Gibraltārs, Ormuzas un Babelmandeba jūras šaurumi, kā arī citos karstajos punktos.

2013. gadā „Al-Qaeda” teroristi Suecas kanālā uzbruka kuģim un piedraudēja ar līdzīgiem uzbrukumiem nākotnē. Pastāv bažas, ka kaujinieki uz kādu laiku varētu bloķēt pārvadājumus caur Suecas kanālu, piemēram, nogremdējot kādu no lielajiem kuģiem. Suecas kanāls ir viens no pasaulē noslogotākajiem naftas transportēšanas ceļiem. Tiek lēsts, ka katru dienu no Persijas līča caur Suecas kanālu uz tirgiem Eiropā un Ziemeļamerikā tiek izvesti 2,2 miljoni barelu naftas un sašķidrinātās dabasgāzes.

„Al-Qaeda” var apdraudēt lielos tankkuģus, kravas kuģus un pasažieru prāmjus, par ko liek domāt



teroristu pādrošā rīcība, 2014. gada septembrī uzbrūkot Pakistānas karakuģim. Uzbrukuma gadījumos visi apkalpes locekļi ir pakļauti riskam, īpaši uz kuģiem, kas pārvadā bīstamās kravas, tāpēc ļoti svarīgi, lai nevainojami darbotos drošības procedūras un modrība uz kuģa būtu visaugstākajā līmenī. Apkalpei jāapzinās, ka kritiskos brīžos svarīga ir katra sekunde un visām darbībām jābūt perfekti saskaņotām, tāpēc jūrniekiem jābūt labi sagatavotiem. Īpaša modrība nepieciešama, tuvojoties karstajiem punktiem – jūras šaurumiem, kanāliem, ostām.

Terorisms 3.0

Analītiķi brīdina, ka terorisma draudi ir kļuvuši daudz nopietnāki un izplatās daudz ātrāk, nekā pasaule uz to spēj reaģēt. Par to liecina agresija Sīrijā un Irākā, uzbrukumi Nigērijas ziemeļrietumos, haoss Lībijā un Jemenā, kā arī terorisma akti Eiropā. Pasaule saskaras ar jauna veida terorismu, ko dēvē par terorismu 3.0, kas meklē iespējas uzbrukt Rietumu industrijai, it īpaši starptautiskajiem transporta un tirdzniecības tīkliem. Pretterorisma eksperti jau sen vērs uzmanību uz to, ka jūras transports, jo sevišķi konteinerpārvadājumi, varētu būt masu iznīcināšanas līdzekļu transportēšanas veids. ASV Nacionālās drošības dienests 2007. gadā izvirzīja mērķi izveidot skrīninga

sistēmu, lai pārbaudītu pilnīgi visas konteineru kravas, kas dodas uz ASV ostām, bet diemžēl finanšu trūkuma dēļ to vēl joprojām nav izdevies ieviest. Pašlaik skrīnings aprobežojas ar papīra manifestu par kravu, un tikai mazāk par vienu procentu no konteinerkravām, ko pārvadā ar kuģiem, reāli pārbauda vai skenē. ASV drošības dienesta eksperti uzsver, ka masu iznīcināšanas līdzekļi vai radioaktīvas ierīces var izraisīt neprognozējamas sekas, kas radītu milzīgus ekonomiskos zaudējumus un desmitiem tūkstošu cilvēku bojāeju.

Kruīza kuģi – nopietni teroristu apdraudējuma objekti

Arvien biežāk tiek uzdots jautājums, kā nodrošināt kruīza pasažieru drošību. Ziemeļāfrikā un Tuvajos Austrumos pieaug vardarbība. Ir ziņas, ka „Al-Qaeda” plāno uzbrukumus kruīza kuģiem un pasažieriem. Vardarbīgu reliģiozo fanātiķu rokās ir automātiskie ieroči, ar raķešu dzinējiem darbināmi spridzekļi, mīnmetēji un pretgaisa raķetes, kā arī cits bruņojums. „Al-Qaeda” tos jau izmantoja, uzbrūkot tankkuģiem Tuvajos Austrumos, bet kruīza kuģi trīs futbola laukumu garumā un 15 stāvu ēku augstumā ir salīdzinoši vēl vieglāks mērķis. Kruīza kompānijas gan apgalvo, ka, plānojot maršrutus, tās sadarbojas ar dažādām valstu un starptautiskajām institūcijām, lai iespējami nodrošinātu pasažieru drošību. Diemžēl teroristi apsteidz drošības pasākumus, tāpēc eksperti uzstājīgi jautā, kad kruīza nozare pa īstam pamodīsies un reāli apzināsies apdraudējumu, ko rada terorisms. Šis jautājums īpaši aktuāls kļuva

►►► 26. lpp.

„Costa Fascinosa” pasažieriem Tunisā uzbruka teroristi.



▶▶▶ 25. lpp.

pēc tam, kad Bordo muzejā Tunisā teroristu uzbrukumā gāja bojā 17 kruīza kuģa „Costa Fascinosa” pasažieri un vairāki desmiti tika ievainoti. Taču kruīza industrijas pārstāvji noraidīja pēc terora akta izskanējušos apvainojumus, ka pietiekami netiek domāts par drošības pasākumiem, un ar pārliecību apgalvoja, ka kruīza kuģi ir pilnīgi droša vieta. Drošības institūcijas par šādu atbildi ir sašutušas, jo uzskata, ka nepieciešama nopietnāka attieksme pret terorisma problēmu. Šveices Centrālā izlūkošanas pārvalde, piemēram, zīmē diezgan šausminošu ainu par bioterorisma iespējamību attiecībā uz kruīza kuģiem, kas, visticamāk, varētu notikt Karību vai Vidusjūras reģionā un varētu izpausties kā Sibīrijas mēra vai baku uzliesmojums noslēgtā vidē, šajā gadījumā – uz kruīza kuģa.

i UZZIŅAI

Kaut arī terora aktu rajoni var mainīties, bioterorismu pret kruīza kuģiem kopīgi varētu plānot tādas teroristiskās organizācijas kā „Al-Qaeda”, „Al-Shabaab”, „Boko Haram”, kā Brīvās Sīrijas un Lībijas armijas, ISIS un Somālijas pirāti.

2015. gada 19. februārī Itālijas Aizsardzības ministrija nāca klajā ar brīdinājumu par Irānas un Sīrijas teroristisko grupējumu „Islāma valsts” (ISIS), kas Vidusjūrā varētu atkārtot Somālijas un Adenas līča scenāriju, uzbrūkot zvejas kuģiem,

E EKSPERTA VIEDOKLIS

Lielbritānijas Jūras spēku kontradmirālis Kriss Perijs ir ļoti pazīstams kā veiksmīgs stratēģisko prognožu autors. „Uzskatu, ka ISIS varētu radīt vēl lielāku apdraudējumu nekā Somālijas pirāti, jo šī teroristiskā organizācija ir ļoti labi apbruģota. Jābūt gataviem, ka viņi var dot triecienu pat ar zeme – gaisa raķetēm, kā arī apgādāt ar ieročiem Sīrijas un Lībijas kaujiniekus. Ja ISIS izdosies aktivizēt savas darbības Vidusjūrā, tas varētu radīt postošas sekas Eiropas ūdeņos.”



ISIS teroristi.



i UZZIŅAI

Saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Vides programmas analīzes datiem Vidusjūrā notiek aptuveni 15 procenti no pasaules kuģniecības aktivitātēm.

kruīza kuģiem un mazajiem tirdzniecības kuģiem.

Eiropa cīņā ar terorismu

Pēc teroristu uzbrukuma kruīza kuģa „Costa Fascinosa” pasažieriem, kurā gāja bojā arī Lielbritānijas pilsoni, Lielbritānijas premjerministrs Deivids Kamerons publiski paziņoja: „Mēs neļausim teroristiem graut demokrātiju!”

Eiropas Komisija nākusi klajā ar Eiropas drošības programmu laikposmam no 2015. līdz 2020. gadam, lai atbalstītu dalībvalstu sadarbību cīņā pret draudiem drošībai un pastiprinātu mūsu kopējos centienus apkarot terorismu, organizēto noziedzību un kibernetiskus uzbrukumus. Programmā izklāstīti konkrēti instrumenti un pasākumi, ko izmantos šajā kopīgajā darbībā, lai nodrošinātu drošību un efektīvāk cīnītos ar šiem trim visbūtiskākajiem apdraudējumiem. Neseno teroristu uzbrukumus Eiropas iedzīvotājiem un vērtībām koordinēja pāri robežām, kas liecina, ka mums jāstrādā kopā, lai pretotos šiem draudiem, pilnībā ievērojot pamattiesības. Par iekšējās drošības nodrošināšanu pirmkārt un galvenokārt ir atbildīgas dalībvalstis, taču ar pārrobežu problēmām atsevišķas valstis nevar cīnīties vienas pašas, tām ir vajadzīgs ES atbalsts, lai veidotu uzticību un atvieglotu sadarbību, informācijas apmaiņu un kopīgu rīcību.

E EKSPERTA VIEDOKLIS

EK priekšsēdētāja pirmais vietnieks Franss Timmermans: „Terorisms, organizēta noziedzība un kibernetiskie uzbrukumi ir sarežģītas ar drošību saistītas



problēmas, kas turpina vērsties plašumā un šķērso Eiropas robežas. Tāpēc ir laiks mums, eiropiešiem, labāk un ciešāk sadarboties, lai nodrošinātu mūsu pilsoņu drošību. Ar šo kopīgo ES programmu mēs vēlamies panākt efektīvāku valstu iestāžu sadarbību savstarpējas uzticēšanās gaisotnē. Teroristi uzbrūk demokrātiskajām vērtībām, ko mēs turam godā. Mēs nelokāmi balstīsimies uz pamattiesībām un strādāsim, lai novērstu galvenos radikalizācijas cēloņus, veicinot patiesu kultūru toleranci mūsu sabiedrībā.”

Trīs vadošās starptautiskās jūrnieku labklājības organizācijas – Starptautiskā kristīgā jūrniecības asociācija (ICMA), Starptautiskā jūrniecības veselības asociācija (IMHA) un Starptautiskais jūrnieku labklājības un atbalsta tīkls (ISWAN) – nāca klajā ar aicinājumu ES dalībvalstu valdībām uzņemties galveno lomu un mobilizēt spēkus migrantu glābšanai jūrā, lai atbrīvotu jūrniekus no šīs misijas.

Lai gan jūrnieku loma nelaimē nonākušo cilvēku glābšanā ir atzīstama, tomēr nav pareizi, ka ES valstu valdības joprojām visu lielāko atbildību ir novēlušas uz tirdzniecības flotes jūrnieku pleciem, jo tirdzniecības kuģi nav piemēroti aprīkoti un apkāpes nav speciāli apmācītas, lai tiktu galā ar tik liela

i UZZIŅAI

Saskaņā ar ANO Augstā komisāra bēgļu jautājumos (UNHCR) ziņojumu 2014. gadā Vidusjūru šķērsoja vairāk nekā 218 tūkstoši migrantu. 2014. gadā 800 tirdzniecības kuģu jūrniki ir izglābuši vairāk nekā 40 tūkstošus migrantu. Pēdējo septiņpadsmit mēnešu laikā vairāk nekā 5000 migrantu ir miruši, mēģinot šķērsot Vidusjūru.

mēroga glābšanas operācijām, kurās jūrniki bieži riskē ne tikai ar savu drošību, bet arī ar dzīvību. Viņi saskaras ar situācijām, kad, piemēram, jāsniedz palīdzība slimiem vai savainotiem vīriešiem, sievietēm un bērniem. Tirdzniecības flotes jūrniki nav profesionāli apmācīti meklēšanas un glābšanas darbiem, tāpēc ES valdības nevar domāt, ka jūrniki atrisinās visas problēmas.

Visiem jākoncentrējas uz drošības pasākumiem

Komentējot cilvēku migrāciju no Tuvajiem Austrumiem un Ziemeļāfrikas uz Eiropu, „ESC Global Security” galvenais drošības virsnieks Ivars Sarapu, kurš ir piedalījies NATO un ES ATALANTA pirātu apkarošanas operācijā pie Somālijas krastiem, sacīja: „Lai gan tirdzniecības kuģiem saskaņā ar jūras tiesībām ir saistoša grūtībās nonākušu cilvēku glābšana, viņiem būtu jāievēro vislielākā piesardzība, uzņemot bēgļus uz kuģa, jo nedrīkst aizmirst, no kāda reģiona ir šie cilvēki. Tikai tiem komerciālajiem kuģiem, uz kuriem atrodas drošības personāls, vajadzētu iesaistīties bēgļu glābšanā. Uzskatu, ka tirdzniecības kuģiem, kas darbojas ar minimālu apkalpi, jākoncentrējas uz to, lai saglabātu sava kuģa drošību, kas uzskatāma par prioritāti numur viens. Nelielai kuģa apkalpei būs grūti operatīvi un droši strādāt, ja uz klāja būs simtiem bēgļu. Tikai tad, ja uz kuģa ir kvalificēts, pienācīgi apmācīts un regulāri pārbaudīts drošības personāls, tas vislabāk varēs rīkoties ārkārtas situācijās, sazināties ar attiecīgajām iestādēm, sniegt medicīnisko palīdzību, ja nepieciešams, sagatavot video ierakstus un kārtot formalitātes, bet kuģa

apkalpe šajā laikā turpinās droši vadīt kuģi.

„ESC Global Security” iesaka īstenot visus iespējamus drošības pasākumus uz kuģiem, lai novērstu turpmāku situācijas eskalāciju, kā arī bruņotu bēgļu potenciālu nokļūšanu uz kuģa, kuri varētu veikt noziedzīgus terora aktus.”

Kopā ar bēgļiem var ienākt arī islāma teroristi

NATO ģenerālsekretārs Jenss Stoltenbergs: „Nelegālo migrantu pūļos, kas cenšas iekļūt Eiropā, var slēpties islāmistu kaujinieki, tāpēc vēl jo vairāk ir nepieciešams rast



efektīvu risinājumu samilzušajai nelegālās imigrācijas problēmai. Pirmkārt jau tā ir cilvēciska traģēdija, jo cilvēki iet bojā, cenšoties tikt pāri Vidusjūrai, bet problēma ir arī tā, ka tur var būt ārvalstu karotāji, tur var būt teroristi, kas cenšas paslēpties, cenšas iejukt imigrantu pūlī. Un tas liek pievērst

uzmanību tam, kā mēs reaģējam uz šo krīzi.”

Eiropa mēģina rast optimālu risinājumu

Kā migrantu problēmas īstermiņa risinājums tiek pagarināta operācija „Tritons”, ko pārrauga Eiropas Savienības robežkontroles aģentūra „Frontex”. Operācija ļauj palīdzēt Itālijai un citām Vidusjūras valstīm uzraudzīt jūras robežu. Tomēr pastiprināta robežkontrole ir novedusi pie jaunas problēmas, tā dēvētajiem „spoku kuģiem”. Protams, ja tiek sūtīts kuģis bez apkalpes, tiek samazināta iespēja, ka kāds no cilvēku kontrabandistu komandas tiks arestēts. Lai cīnītos ar noziedzīgām grupām, kas organizē cilvēku kontrabandu un pie krastiem pamet kuģus bez apkalpes, Eiropā tiks izveidots īpašs Jūrlietu analīzes un izlūkošanas centrs.

ANO un ES saprot, ka bēgļu jautājums ir juridiski un ētiski sarežģīts, taču tas ir jārisina, gan domājot par pašiem bēgļiem, gan lai aizsargātu jūrnīku un kuģu drošību.

Eiropas Savienībā notiek diskusijas par militāru līdzekļu izmantošanu, lai risinātu nelegālās imigrācijas problēmu, taču tās pagaidām vēl nav devušas rezultātu.■

Sagatavoja Anita Freiberga

EKSPERTU VIEDOKLIS

Nacionālo bruņoto spēku (NBS) komandieris ģenerālleitnants Raimonds Graube: „Šādas diskusijas ir, bet es negribētu teikt, ka tās devušas kaut kādu rezultātu. Pārāgri runāt par militāra spēka izmantošanu. Jautājums par militāru līdzekļu izmantošanu, lai risinātu nelegālās imigrācijas problēmu, varētu tikt iekļauts gaidāmās ES dalībvalstu bruņoto spēku komandieru tikšanās darba kārtībā.”

ES Militārās komitejas priekšsēdētājs ģenerālis Patriks Derusjē: „ES dalībvalstis vēlas izvērst visu iespējamo rīcību, kas nepieciešama, lai cīnītos ar nelegālo imigrāciju. Migrantu nāk no ļoti tālām vietām, piemēram, no Ziemeļāfrikas un Vidusjūras austrumkrasta. Tas nozīmē, ka eksistē mafijas tipa organizācijas, kuras darbojas tranzīvalstīs un ekspluatē šos cilvēkus. Ja mēs fokusējamies uz Vidusjūru, tas ir pēdējais cilvēku nelegālās migrācijas posms. Lai iznīcinātu šo biznesa modeli, ir jāstrādā gan ar migrācijas izcelsmes valstīm, gan ar tranzīvalstīm un tām valstīm, kas kļūst par migrantu galapunktu, un šeit var iesaistīt arī militāras izcelsmes līdzekļus. Tā, piemēram, lai noskaidrotu nelegālo migrantu izcelsmes vietas, var iesaistīt izlūkdienestus. To mēs organizēsim, ja tiks pieņemts politisks lēmums par militāro iesaisti problēmu risināšanā. Šobrīd mēs esam ļoti agrīnos šā procesa sākumposmos un Briselē patlaban notiek dažādu risinājumu apspriešana – kas ir likts uz spēles un kādas iespējas ir pieejamas.”



IMO nosauc 2014. gada labāko kapteini un piešķir balvu par ārkārtēju drošsirdību jūrā



Kapteinis Andreass Kristensens.



Dānijas kravas kuģis „Britannia Seaways” Bergenā ostā pēc tam, kad Ziemeļjūrā pie Norvēģijas krastiem vētras laikā bija piedzīvojis ugunsgrēku.

2014. gada 17. novembrī notika svinīgā apbalvošanas ceremonija, kurā kapteinim Andreasam Kristensenam pasniedza „Britannia Seaways” apkalpei piešķirto sertifikātu. Kapteinis un viņa komanda apbalvojumam izvirzīja Dānijas valdība.



IMO par 2014. gada labāko kapteini nosaukusi Andreasu Kristensenu. Kuģa „Britannia Seaways” kapteinis un viņa komanda saņēma medaļu par drošsirdību jūrā, vētras laikā cīnoties ar ugunsgrēku uz kuģa.

Eksplodijas rezultātā uz kuģa izcēlās paaugstinātas bīstamības ugunsgrēks, kas apdraudēja 20 apkalpes locekļu un 12 pasažieru dzīvības.

Saņemot IMO medaļu un sertifikātu, kapteinis Andreass Kristensens pateicās savā un apkalpes vārdā un uzsvēra, ka apbalvojums pienākas arī Norvēģijas Jūras spēkiem, kuru kuģa komanda palīdzēja apkalpei cīnīties ar ugunsgrēku, kā arī Norvēģijas glābšanas komandai un ugunsdzēsējiem, kuri piedalījās glābšanas operācijā.

„Pildot kapteiņa pienākumus, es atrados uz tiltiņa, bet komanda ar ugunsgrēku cīnījās uz klāja atklātā jūrā aci pret aci ar briesmām un karstumu, kā arī mašīntelpā, darot visu iespējamo un pat neiespējamo, lai novērstu traģēdiju. Tāpēc vienīgais, ko varu teikt, – esmu ļoti lepns būt kapteinis apkalpei, kura spēj profesionāli un pašai izliedzīgi rīkoties ekstremālos apstākļos,” savā uzrunā teica kapteinis Andreass Kristensens.

Kuģis, kas veda militāru kravu Norvēģijai, tai skaitā bruņumašīnu, 70 tonnu dīzeļdegvielas un aviācijas degvielu tvertnēs un tankkonteineros, iekļuva vētrā „Hilde”, kurā vēja ātrums sasniedza 50 metrus sekundē, bet viļņu augstums 15 metrus. Vētras laikā kādā konteinerā kuģa

pakaļgalā izcēlās ugunsgrēks. Ārkārtas laika apstākļu dēļ apkalpe nevarēja saņemt palīdzību. Mēģinājumi pacelt jūrniekus ar helikopteriem spēcīgā vēja un lielo viļņu dēļ tika pārtraukti. Apkalpei cīnoties ar uguni, „Britannia Seaways” Norvēģijas Jūras spēku kuģa padarbībā turpināja ceļu uz Bergenā ostu. Jūrniekiem pašu spēkiem 13 stundu ilgā cīņā izdevās ugunsgrēku apdzēst.

IMO apbalvo par drošsirdīgu rīcību

Svinīgās ceremonijas laikā IMO izteica pateicību vēl pieciem profesionāliem glābējiem no Argentīnas Krasta apsardzes, kuri nakts laikā stiprā vējā, riskējot ar dzīvību, izglāba divus jūrniekus no *capasize* kuģa „Wild Rose”, kā arī Korejas

i UZZIŅAI

Balvu par ārkārtēju drošsirdību jūrā IMO nodibināja 2007. gadā, lai izteiktu starptautisku atzinību tiem, kas, riskējot ar dzīvību, parādījuši izcilu drosmi, glābjot citu cilvēku dzīvību jūrā vai cenšoties novērst vai mazināt kaitējumu jūras videi. 2014. gadā no IMO divpadsmit dalībvalstīm un vienas nevalstiskās organizācijas tika saņemti 35 pieteikumi balvai par ārkārtēju drosmi.

Krasta apsardzei, kas stiprā vējā, augstos viļņos un lietū izglāba astoņus nogrimušā kravas kuģa „M/V Chenglu 15” jūrniekus. Diemžēl sešus jūrniekus izglābt neizdevās.

Atzinības rakstu saņēma arī Korejas Krasta apsardzes inspektors Sueng-Joungs Šins, kuram izdevās novērst lielu vides piesārņojumu. Viņš spēja likvidēt sūci degvielas tvertnē uz kuģa „M/T Green Plus”, kas bija radusies, tam saduroties ar kuģi „M/V Captain Vangelis I”.

Apsveicot apbalvotos, IMO ģenerālsekretārs Koji Sekimizu sacīja: „Jūs bīstamā situācijā riskējāt ar dzīvību, lai glābtu citus un novērstu iespējamu vides katastrofu. Ja pasaule būtu nevainojama, tad nebūtu nekādas vajadzības pēc glābšanas un meklēšanas dienestiem, netiktu radīts apdraudējums vai nodarīts kaitējums videi, drosmīgiem vīriešiem un sievietēm nevajadzētu riskēt ar dzīvību, lai glābtu citus. 2014. gada Pasaules jūrniecības dienas tēma bija IMO Starptautiskās konvencijas par darbu jūrniecībā efektīva īstenošana. Ja visus likumus, šajā gadījumā IMO konvencijas, īsteno tu pilnībā, ievērojami mazāk vajadzētu veikt glābšanas un meklēšanas operācijas, reaģēt uz reālu un raizēties par iespējamu vides piesārņošanu, ko vēl jo vairāk akcentē 2015. gada Pasaules jūrniecības diena tēma – jūrniecības izglītība un apmācība. Diemžēl pasaule nav ideāla, tāpēc IMO galvenais uzdevums ir darīt visu iespējamo, lai sasniegtu arvien augstāku drošības līmeni.”

Kapteinis Andreass Kristensens: „Kuģošanas drošības ziņā vēl daudz darāmā. IMO ir noteikusi pamatprincipus un standartus drošai kuģošanai pasaulē, un mums ikdienas darbā visi šie standarti būtu stingri jāievēro. Protams, liela nozīme ir kuģa aprīkojumam un jūrnieku profesionālajai sagatavotībai. Mēs visi – gan tie, kas būvē kuģus, gan tie, kas izglīto jūrniekus, strādā jūrā un krastā, gan tie, kas raksta likumus, kontrolē un glābj – esam atbildīgi, lai ar katru dienu situācija kuģošanas drošības jomā uzlabotos.”

IMO balvas par droširdību jūrā iepriekšējie laureāti



Kanādas vēstniece Baltijas valstīs Klēra Pulēna pateicās IMO par apbalvojumu un kapteinim Viktoram Timoščenko par vīrišķību un profesionālu rīcību. Tas ir svarīgs notikums Latvijas jūrniecības vēsturē.

2007. gadā „Latvijas kuģniecība” tankkuģa „Ance” kapteinis Viktors Timoščenko par Kanādas katamarāna „One Cool Cat” divu burātāju glābšanu, kuru glābšanas operācija ilga 13 stundas.

2007. gadā „Searose G” kapteinis Zvonimirs Ostrics un kapteiņa vecākais palīgs Mustafa Topivala par kuģa „Teklivka” apkalpes glābšanu ārkārtas apstākļos.

2008. gadā Brazīlijas jūrnierks Rodolfo Fonseca da Silva Rigueira par varoņīgu rīcību, glābjot savus kolēģus ugunsgrēkā, kas eksplozijas rezultātā izcēlās uz kuģa „Nobls Rodžers Eason”.

2009. gadā profesionāls glābējs Ābrams A. Hellers, kurš Bēringa jūrā Arktikas apstākļos no grimstoša kuģa viens izglāba astoņus apkalpes locekļus, kā arī divi amatieri, kuri Klusajā okeāna pie koraļļu rifiem no grimstošas jahtas ļoti sliktos laika apstākļos izglāba trīs cilvēkus.

2010. gadā kuģa „Scarlet Lusij” ceturtais inženieris Džeimss Fanifausss, kurš ārkārtas apstākļos Klusajā okeānā izglāba divus cilvēkus no jahtas „Sumatra II”, tai skaitā arī slaveno pasaules apceļotāju Dr. Morganu.



2011. gadā kuģa „Samho Jewelry” kapteinis Seogs par varoņīgu rīcību, lai glābtu kuģi un apkalpi pirātu uzbrukumā pie Somālijas krastiem.



2012. gadā „Royal Canadian Air Force's 424” vācu meklēšanas un glābšanas vienības seržants Janicks Žilbērs (pēc nāves), kaprālis Makss Lahaje Lemajs un kaprālis Marko Bodescelli, kuri parādīja izcilu drosmi, ļoti sliktos laika apstākļos no ledos iesprostotas laivas izglābjot divus eskimosu zvejniekus. Diemžēl glābšanas operācijas laikā seržants Žilbērs zaudēja dzīvību. „Viņš bija gatavs atdot savu dzīvību, lai to glābtu citiem,” par savu draugu teica viņa kolēģi.



Vēl 2012. gadā balvu saņēma Čīles kara flotes jūrnierks Cēzars Floress, kurš, riskējot ar dzīvību, parādīja izcilu drosmi un izglāba septiņus cilvēkus no kuģa „Rosita V”.



2013. gadā balvu saņēma divi ASV Krasta apsardzes glābēji, kuri izglāba četrpadsmit kuģa „HMS Bounty” apkalpes locekļus, kā arī Ķīnas jūrnierks, kurš gāja bojā, glābjot prāmja pasažierus.



Multimodālie pārvadājumi uz un no ES ostām

Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja bija pasūtījusi pētījumu par multimodālajiem kravu pārvadājumiem uz un no ES ostām, ko 2015. gada marta beigās prezentēja tās autors Enriko Pastori no Itālijas. ES tirdzniecība ārējā un iekšējā tirgū ir ļoti atkarīga no jūras ostām. 74% preču importa un eksporta ar trešajām valstīm un apmēram 37% ES dalībvalstu savstarpējās tirdzniecības apjoma transportē caur jūras ostām. Tieši ostas ir transporta mezgli, kas, izmantojot tuvsatiksmes kuģošanu, nodrošina preču ritmisku un nepārtrauktu kustību, novērš sastrēgumus uz autoceļiem un samazina energoresursu patēriņu. Jūras ostām ir svarīga loma kā loģistikas centriem, un tām ir vajadzīgi efektīvi savienojumi ar iekšzemi.

SHORT SEA SHIPPING

Eiropas jūras ostās dominē pieci galvenie kravu veidi: konteinerkravas, *ro-ro* kravas, ģenerālkkravas, beztaras lejamkravas un beztaras beramkravas. Katram no tiem ir sava dinamika, ko ietekmē daudzi faktori, bet visām ostām un kravām ir divi kopīgi saskares punkti: pirmais – nepieciešama kravu tālāka nogādāšana iekšzemē, tātad ostu savienojumi ar iekšzemes transporta tīklu, un otrais – pašu ostu kravu apstrādes kapacitāte. Tā kā tuvsatiksmes kuģošana nodrošina apmēram 60% no ES jūras pārvadājumu apjoma un ostas ir kravas galamērķis vai sākumpunkts, ostām ir jābūt aprīkotām tā, lai tās spētu apstrādāt atbilstošu kravu apjomu. Pētījums rāda, ka ostu darbību sarežģī divi savstarpēji saistīti apstākļi – pašas ostas kapacitāte

un salīdzinoši vāji attīstītā tuvsatiksmes kuģošana.

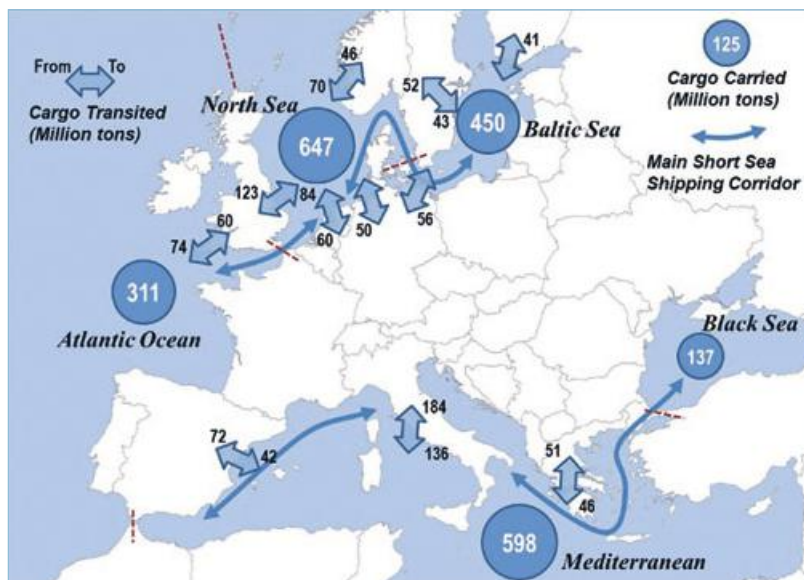
Īpaši svarīgas tuvsatiksmes kuģošanas līnijas ir konteinerkravu pārvadājumiem, jo tās veido kravu plūsmas, kas no lielajiem ostu loģistikas centriem, kur kravas nonāk pa tāljūras tirdzniecības ceļiem, tiek nogādātas patērētājiem uz salīdzinoši netālu esošiem reģioniem.

Dzelzceļa, autoceļu un ūdensceļu izmantošana kravu pārvadājumiem

dažādās ES valstīs ļoti atšķiras, un to nosaka vispirms jau ģeogrāfiskais stāvoklis. Piemēram, salu valstis parasti mazāk izmanto sauszemes transportu, bet reģioni Eiropas centrā pārsvarā izmanto tieši sauszemes transportu, lai saņemtu vai nosūtītu kravas caur ostām. Liela nozīme ir ekonomiskajai un politiskajai situācijai attiecīgajā valstī. Valstis, kuru ekonomikā nozīmīgas ir smagās rūpniecības nozares, parasti vairāk izmanto dzelzceļu. Dzelzceļa pārvadājumi tiek uzskatīti par vēlamiem ekonomisku un politisku apsvērumu dēļ, jo īpaši domājot par ilgtspējīgu attīstību. Baltijas un Skandināvijas valstīs ir salīdzinoši lielāks dzelzceļa pārvadājumu

i UZZIŅAI

Tuvsatiksmes kuģošana ir kravu un pasažieru pārvietošana pa jūru starp ostām Eiropas ģeogrāfiskajās robežās vai starp ES ostām un ostām, kas atrodas ārpus ES, bet kurām ir jūras piekrastes līnija, kas robežojas ar ES. Tuvsatiksmes kuģošana ir attiecināma arī uz jūras transportu starp ES dalībvalstīm un Norvēģiju, Islandi un citām Baltijas jūras, Melnās jūras un Vidusjūras piekrastes valstīm.





īpatsvars. Pētījums rāda, ka valstīs, kurās ir vides aizsardzības ilgtermiņa politika, parasti vairāk izmanto dzelzceļu.

No 2000. līdz 2010. gadam ES dalībvalstīs kopumā multimodālajos pārvadājumos ir palielinājies dzelzceļa transporta īpatsvars, tomēr daudzās dalībvalstīs ir pieaudzis arī autopārvadājumu apjoms. Analizējot datus par atsevišķām ostām, pētījuma autors secina, ka visbiežāk ES ostu savienojums ar iekšzemes galamērķiem tiek nodrošināts ar autotransportu, kas galvenokārt ir iecienīts tāpēc, ka tas ir elastīgāks un uzticamāks, ar to var vieglāk nogādāt kravas uz visiem galamērķiem iekšzemē. Savukārt iekšzemes ūdensceļus plaši izmanto pārvadājumiem no tām ostām, kur infrastruktūras pieejamība un kvalitāte ir piemērota lielu preču apjomu apstrādei. Tādas ir Reinas un Šeldas deltās esošās ostas (Antverpene, Roterdama un Amsterdama), no kurām iekšzemes pārvadājumu īpatsvars pa ūdensceļiem pārsniedz 30%. Līdzīgā situācijā ir Konstancas osta Rumānijā, Havra un Marseļa Francijā, mazākā mērā Brēmene un Hamburga Vācijā. Daudzās ostās ir liels dzelzceļa pārvadājumu īpatsvars, piemēram, Tallinā un Rīgā, kur lielāko kravu pārvadājumu daļu veido beztaras kravu tranzīts. Tomēr uz Eiropas lielo ostu fona Rīgā un Tallinā ir salīdzinoši neliels kopējais dzelzceļa kravu apjoms, vislielākais tas ir Vācijas ostās Brēmene un Hamburgā, kuras uzņem līdz pat 250 vilcieniem dienā. Kopumā pētījums parāda, ka ostās dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu kopīgas izmantošanas līmenis ir apmierinošs.

Eiropas jūrniecības nozares kopīgā vēstule atgādina par deklarācijas uzstādījumiem

Jau Grieķijas prezidentūras EP laikā liela vērība tika pievērsta kuģniecības un jūrniecības jautājumiem, kas rezultējās 2014. gada 7. maijā Atēnās pieņemtajā deklarācijā. Tā pēc būtības ir ceļmaize tālākai jūrniecības un kuģniecības attīstībai Eiropā, jo apliecina, ka šī nozare nenoliedzami ir ļoti būtiska, tāpēc aicina ES dalībvalstis veikt visus nepieciešamos pasākumus, lai panāktu augsta līmeņa vienošanos par kuģniecības turpmāko attīstību ES.

Jūras transporta politiku līdz 2018. gadam detalizēti apsprieda arī Eiropas kuģošanas nedēļas laikā, kas norisinājās Briselē šā gada marta sākumā. Eiropas jūrniecības nozare ar kopīgu vēstuli ir vērsusies pie Eiropas Komisijas un ES dalībvalstīm, lai atgādinātu deklarācijas 5. nodaļā teikto: izmantot visu pieejamo tuvsatiksmes kuģošanas potenciālu jūras transporta pakalpojumiem Eiropā, lai novirzītu kravu plūsmas no autoceļiem, attīstīt ostu infrastruktūru, samazināt kuģniecībai uzlikto slogu sakarā ar augstajām vides standartu prasībām, lai jūras transports būtu konkurētspējīgs un varētu darboties bez liekiem šķēršļiem.

Diemžēl līdz šim nekas neliecina, ka ES būtu ieinteresēta tuvsatiksmes jūras pārvadājumu attīstībā, jo šis biznesa sektors ir apgrūtināts ar krietni lielāku administratīvo slogu nekā autopārvadājumi un dzelzceļa kravu pārvadājumi. Piedevām finansiālie resursi, kas tiek novirzīti dzelzceļa vai autoceļu infrastruktūras attīstībai, nav

samērojami ar tiem necīgajiem ieguldījumiem, kas nonāk kuģošanas biznesa sektorā.

Ņemot vērā skaidri deklarēto politisko apņemšanos atbalstīt tuvsatiksmes jūras pārvadājumus, vajadzētu īstenot efektīvu politisko atbalstu, lai nodrošinātu visiem kuģu īpašniekiem, ostu un ostu termināļu operatoriem iespēju saņemt finansējumu, lai modernizētu ostas, ostu termināļus un infrastruktūru, uzlabojot ostu un jūras pārvadājumu sazobi kopējā loģistikas ķēdē.

ES Kuģu brokeru un aģentu asociācijas (ECASBA) ģenerāldirektors Džonatans C. Viljamss: „Atēnu deklarācija ietver skaidru un nepāprotamu nostāju, kas prasa, lai Eiropas Savienības politika un rīcība būtu saskaņotas, kas ļautu izmantot tuvsatiksmes jūras pārvadājumu potenciālu. Tas ir efektīvs un vīdē draudzīgs transports, tāpēc mūsu kopīgajā vēstulē ir atgādinātas deklarācijā minētās saistības. Mēs esam norādījuši uz kļūtrumu Eiropas un ES dalībvalstu institūciju darbībā, cenšoties panākt, lai tuvsatiksmes jūras pārvadājumi, pamatojoties uz vienādiem spēles noteikumiem, spētu konkurēt ar autotransportu un dzelzceļu. Bezdarbība attiecībā uz administratīvā sloga samazināšanu, ierobežojumi, kas apgrūrina ostu un termināļu attīstību, vides prasību radītie šķēršļi Ziemeļjūrā un Baltijas jūrā kavē tuvsatiksmes jūras pārvadājumu attīstību un konkurētspējas celšanu.■

i UZZIŅAI

Kopīgo vēstuli parakstījušas ECASBA, ES Kuģu ekspeditoru asociācija (CLECAT), ES Kuģu īpašnieku asociācija (ECSA), Eiropas Kravas nosūtītāju padome (ESC), ES Ostu asociācija (ESPO), Eiropas Mazās kaboatāžas pārvadājumu asociācija (EDT), ES ostu termināļu operatoru asociācija (FEPORT), InterFerry un World Shipping Council (WSC).



Jaunā Eiropas infrastruktūras politika

Transports ir vitāli svarīgs Eiropas tautsaimniecībai; bez labiem savienojumiem Eiropa neattīstīsies, nebūs uzplaukuma. Jaunā Eiropas infrastruktūras politika paredz izveidot spēcīgu Eiropas transporta tīklu visās 28 dalībvalstīs, nodrošinot savienojumus ar kaimiņvalstīm un pārējām pasaules daļām, lai veicinātu izaugsmi un konkurētspēju. Tas savienos austrumus ar rietumiem un pašreizējo sadrumstaloto transporta tīklu aizstās ar īstenu Eiropas tīklu.



Jaunā politika paredz trīskāršot ES finansējumu transportam 2014.–2020. gadā līdz 26 miljardiem eiro, vienlaikus transporta nozares finansēšana tiek atkārtoti pievērsta precīzi definētajam pamattīklam. Pārvaldījumi Eiropas vienotajā tirgū balstīsies uz pamattīklu. Šajā pamattīklā līdz 2030. gadam tiks novērsti trūkumi, modernizēta infrastruktūra un vienkāršotas pārrobežu transporta operācijas pasažieriem un uzņēmumiem visā ES. Tīks paātrināta pamattīkla izveide ar deviņiem galvenajiem transporta koridoriem, šajā procesā iesaistot dalībvalstis un ieinteresētās personas un rodēt iespēju koncentrēt ierobežotos resursus un panākt reālus rezultātus.

Jauno TEN-T pamattīklu papildinās visaptverošs reģionāls un valsts nozīmes autoceļu tīkls. Mērķis ir panākt, lai ar TEN-T palīdzību visā ES pakāpeniski tiktu sekmēta iekšējā tirgus attīstība, stiprināta teritoriālā, ekonomiskā un sociālā kohēzija un samazinātas siltumnīcefekta gāzu emisijas.

Kopumā jaunajam transporta tīklam būs šādas priekšrocības:

- drošāka pārvietošanās un mazāk sastrēgumu;
- raitāki un ātrāki braucieni;
- mazāka ietekme uz klimatu.■



Ostas satrauc mega alianšu spiediens

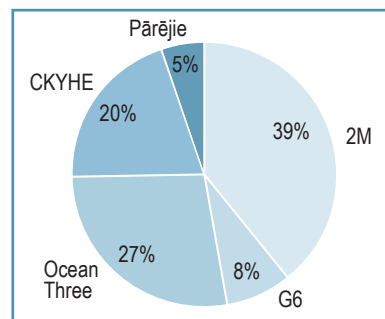
Ne tikai pasaules otra lielākā konteineru osta Singapūrā ir satraukta par spiedienu, ko tā izjūt, lai tiktu galā ar mega konteinerku apkalpošanu un nepieciešamajiem milzīgajiem pārkārtojumiem, ko no ostas prasa šo kuģu apkalpošanas specifika. Lai gan Singapūras ostas infrastruktūra un tehnika ir modernas un piemērotas arī mega kuģu apstrādei, tomēr pēdējā laikā ostas vadība pauž arvien lielākas bažas par to, ka lielo konteinerku skaits pieaug straujāk, nekā ostas termināļi spēj tikt galā ne tikai ar pieaugošo kravu apjomu, bet arī jauno apkalpošanas specifiku.

„Singapore Pacific International Lines” (PIL) izpilddirektors Teo Sions Sengs: „Ostā ienākošo mega kuģu apkalpošana un pieaugošā jaunu savienojumu nepieciešamība rada arvien lielāku spiedienu, jo ir nepieciešami milzīgi pārkārtojumi pašreizējā kravu apstrādes struktūrā, kas ir novecojusi.”

Tieši tā pati problēma dara raizes arī visām citām ostām, kurās ienāk arvien lielāki konteinerku. Ostas loģistikas pārkārtošana, jaudu palielināšana, kravu laukumu paplašināšana – tie ir jautājumi, kas jārisina kompleksi, lai nepazaudētu klientus un spētu sekot jaunajiem spēles noteikumiem. Pašlaik realitāte ir tāda, ka ostas cīnās ar sastrēgumiem un risina rēbusus, kā

šos sastrēgumus likvidēt un palielināt ostas termināļu produktivitāti.

Lai gan apvienības saņēmēmušas starptautiskā regulatora un Eiropas kravu nosūtītāju piekrišanu, starp ražotājiem, mazumtirgotājiem un vairumtirgotājiem pieaug bažas par to, ka ilgtermiņā šīs konteinerlīniju





Roterdamas piemērs var iedvesmot

Laiks ir nauda, un, kā saka Roterdamas ostas vadība, te šo seno patiesību izprot pilnībā. Kas attiecas uz kuģu un kravu apstrādi, tad Roterdama skaita katru minūti. Vēl jo īpaši, ja ostā ienāk „MSC Oscar” ar vairāk nekā 20 tūkstošiem konteineru. Vajadzēja tikai divas stundas un vēl nedaudz minūšu pēc 396 metrus garā mega kuģa ierašanās, kad tas jau bija pietauvots. Šis ātrais *pit-stop* saistīts ar to, ka Roterdamas osta atrodas pie Reinas upes ietekas Ziemeļjūrā: pateicoties dziļumiem, pat lielākie kuģi te var ienākt 24/7 režīmā, bet plašā ostas akvatorija ļauj viegli un ātri manevrēt ostas iekšienē.



Ostas operāciju optimizācija ir otrs faktors, kas ļauj ātri nosūtīt kravu. Starp ostas termināļu operatoriem, maitu, kuģu aģentiem un ostas kapteiņiem notiek operatīva informācijas apmaiņa par ostā ienākošo kuģi, lai visi varētu nevainojami plānot darbības. Osta strādā vienotā komandā ar „Shell”, „Maersk” un „CMA CGM”, lai izveidotu jaunu, starptautiski atzītu standartu informācijas apmaiņai par navigāciju un plānošanu. Lai izplānotu kuģa braucieni cik vien iespējams efektīvi, kuģošanas kompānijām nepieciešama detalizēta informācija par dziļumiem, kuģu uzņemšanas un tauvošanas politiku, kā arī par ienākšanas un iziešanas laiku. Dažādās ostās šī informācija tiek pasniegta tā, ka nenodrošina vajadzīgo efektivitāti. Tieši labās informācijas aprites dēļ vairāk nekā puse klientu Ziemeļrietumu Eiropā izvēlas Roterdamu par savu pirmo un bieži vien arī pēdējo ostu Eiropā.

I UZZIŅAI

Sešpadsmit no pasaules TOP 20 kuģu īpašniekiem ir apvienojušies un izveidojuši četras mega alianses: „2M” („Maersk-MSK”), „Ocean Three” (CMA, CGM, „China Shipping” un „United Arab Emirates Shipping Company”), „G6” (APL, „Hapag-Lloyd”, HMM, „Mitsui”, NYK un OOCL) un „CKYHE Alliance” („Cosco”, „K Line”, „Yang Ming”, „Hanjin Shipping”, „Evergreen”). Alianses saņēmušas starptautiskā regulatora un Eiropas kravu īpašnieku akceptu.

Alianses noteiks toni pasaules tirdzniecībā.

Jau tagad parādās pirmās iezīmes dominējošajai lomai, jo četras lielās alianses ietekmē kravu transportēšanas maršrutus. Ostas vairs nevar būt drošas, ka kravas, kas šodien nāk uz ostu, to darīs arī rīt, ka ostas nepazaudēs savu vietu lielo alianšu labvēlības sarakstā, un tāda

neziņa ir apgrūtināša, plānojot ostu attīstību. No otras puses, nevar vainot alianses par lēmumu mainīt kravu transportēšanas virzienus, jo arī tās nevēlas zaudēt laiku un naudu, iekļūtoties ostu sastrēgumos, kādi, piemēram, Āzijas un ASV ostās veidojās 2014. gada nogalē.

Kompānijas „Norbridge” konsultants Džims Brenans apgalvo, ka 18 tūkstošu TEU kuģis var panākt 40% lielāku izmaksu ietaupījumu nekā 14 tūkstošu TEU kuģis. Kuģa izmaksas, strādājot jūrā, veido tikai 33% no kopējām izmaksām, 67% veido ostu izmaksas, loģistikas un administratīvās izmaksas un citas investīcijas.

Pēc Federālās jūrniecības komisijas datiem, „Maersk-MSK” aizņem 35% no Āzijas – Eiropas maršruta, 31% no transatlantiskās tirdzniecības un 22% no Klusā okeāna reģiona kravu pārvadājumiem.

E EKSPERTA VIEDOKLIS

Mičiganas universitātes Jūras analītikas grupas AECOM vadotais analītiķis Marks Sisons: „Lielākā daļa no Amerikas kontinenta TOP 10 ostām, izņemot Losandželosas Longbiču, darbojas 24/7 režīmā, kas liecina par salīdzinoši brutālu spēku. Nepārtraukta kravu apstrāde visu diennakti, protams, varētu būt viens no efektīvākajiem sastrēgumu problēmas risināšanas veidiem, tomēr jāteic, ka darbspēks ir dārgs, tāpēc lielākā daļa termināļu nevar atļauties nodarbināt cilvēkus 24/7 režīmā. Otrs variants būtu termināļu darbības automatizēšana, bet arī tas ir dārgi, piedevām robotiem jādod inteliģenti norādījumi par kravu pārvietošanu, kas jaunajos apstākļos nemaz nav tik vienkārši. Modernizāciju gaida no ostu termināļiem, citi kravu transporta ķēdes dalībnieki nevēlas ieguldīt savus līdzekļus ostu termināļu modernizācijā, bet vislabākos panākumus var gūt tikai ar kopīgu darbu.”



Klaipēdas osta prognozē sev daudzsološu gadu

Klaipēdas ostas speciālisti ir pārliecināti, ka 2015. gads gan ostai, gan Lietuvas loģistikas nozarei ir daudzsološs, jo eiro ieviešana varētu samazināt izmaksas un palielināt plānošanas noteiktību. Savukārt ES finansējums paātrinās infrastruktūras sakārtošanu, bet LNG terminālis grantēs neatkarību gāzes piegādē valstij. Tajā pašā laikā nozarei lielas problēmas rada politiskā un ekonomiskā nenoteiktība attiecībā ar galveno tirdzniecības partneri Krieviju pēc ES sankciju ieviešanas. Tomēr, par spīti problēmām, ES Komisija Lietuvai 2015. gadā prognozē ekonomikas 3,1% izaugsmi, un Klaipēdas ostai ir ļoti svarīga loma Lietuvas ārējā tirdzniecībā. Lietuva cer, ka stimuls izaugsmei būs ES finansētā „Rail Baltica” programma – dzelzceļš, kas savienos Igauniju, Latviju, Lietuvu un Poliju. ■



Tallinas ostai piešķir CSR Index bronzas līmeni

Tallinas osta Igaunijas Biznesa foruma organizētajā Igaunijas korporatīvās ilgtspējas un atbildības 2014. gada rādītāju izvērtēšanā ieguvusi CSR Index bronzas līmeni un atzīta par sociāli atbildīgu ilgtspējīgas attīstības uzņēmumu. No 77 Igaunijas uzņēmumiem, kas piedalījās aptaujā, 49 uzņēmumiem tika piešķirts CSR Index bronzas, sudraba vai zelta līmenis par sociāli atbildīgu un ilgtspējīgu uzņēmējdarbību. Igaunijas Biznesa forums ir organizācija, kas apvieno Igaunijas uzņēmumus, kuri ir par ilgtspējīgu un sociāli atbildīgu uzņēmējdarbības principu ievērošanu savā darbībā.

Kopīgi projekti Helsinku un Tallinas ostām

Helsinku un Tallinas ostas turpina sadarbību, lai iespējami labāk attīstītu satiksmi starp abām ostām, uzlabotu pasažieru plūsmu apstrādi, sakārtotu ostu infrastruktūru, nodrošinātu ekoloģisko drošību un

ieviestu zaļās kuģošanas standartus. Projekts „Twin-Port” ietilpst Helsinku un Tallinas „Twin-City” programmā, ko atbalsta abu valstu valdības. Projektam plāno piesaistīt ES finansējumu simts miljonu eiro apmērā, un tas ļaus palielināt pasažieru un kravu plūsmas (8,2 miljoni pasažieru un 3,1 miljons tonnu kravas gadā) apstrādi līnijā Helsinki – Tallina. Projekta ietvaros Helsinku ostā plānots attīstīt jaunu pasažieru termināli, satiksmes un stāvvietu zonas, kā arī krastmalu. Savukārt Tallinas osta galvenokārt koncentrēsies uz satiksmes sistēmas uzlabošanu Tallinas Vecajā līcī. Tāpat

Tallinas pasažieru osta.



abās ostās tiks veidota vienota automašīnu reģistrācijas sistēma.

Tallinas ostas izpilddirektors Ains Kaljurands: „Infrastruktūras uzlabojumi ļaus labāk savienot ostu un pilsētu teritorijas. Būtisks ir kompānijas „Tallink” ieguldījums šajā projektā – tā plāno pārvadājumiem izmantot videi draudzīgu LNG kuģi un paredz kļūt par patiesi zaļu kuģošanas kompāniju.”

Tallinas osta pasažieriem garantē drošu piekļuvi kuģiem

Februāra sākumā Tallinas ostā pie „Viking Line” prāmja salūza viena no gājēju ejām. Traps, pa kuru pasažieriem vajadzēja nokāpt no kuģa, vienā brīdī saļodzījās un salūza. Ūdenī iekrita 63 gadus vecais trapa operators, kura dzīvību neizdevās glābt. Lai izslēgtu līdzīgus negadījumus, Tallinas ostā visiem trapiem tika veikta papildu apkošana un pārbaude. Uzņēmums apstiprina, ka visas deviņas ejas, ko izmanto „Old City Harbour”, atbilst drošas ekspluatācijas nosacījumiem. Tallinas Tehnoloģiju universitātes speciālisti veic izmeklēšanu, lai noskaidrotu notikušā negadījuma cēloņus.

Sanktpēterburga piesaista kruīza kuģus

Sanktpēterburgas pasažieru osta plāno 2015. gada sezonā uzņemt 232 kruīza kuģus un prāmjus ar apvienoti 490 tūkstošiem pasažieru.



Navigācijas sezona sākās 2. maijā ar „Costa Pacifica” ienākšanu un beigsies 26. oktobrī ar „Marco Polo” apmeklējumu. Plānots, ka pasažieru satiksme 2015. gadā Sanktpēterburgas pasažieru ostā varētu pieaugt par 3%.

Ledlaužu festivāls Sanktpēterburgā

2015. gadā Krievija rīko dažādas aktivitātes saistībā ar 70. gadadienu kopš uzvaras Lielajā Tēvijas karā. Par godu Lielā Tēvijas kara Arktikas konvojam Sanktpēterburgā jau septīto reizi notika ledlaužu festivāls. Šoreiz tas bija iespaidīgs

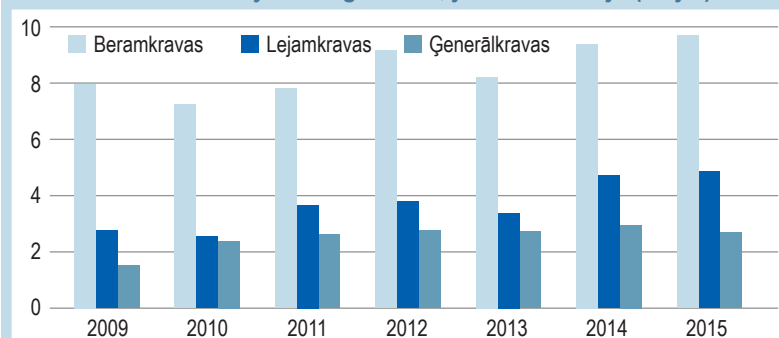


divu dienu šovs Ņevas ūdeņos, piedaloties „Rosmorport” ledlaužiem. Vairāki velkoņi un ledlauži simfoniskā orķestra un operas zvaigžņu pavadījumā „dejoja” jūras valsi, bet izrādes nagla bija ledlauzis „Krasins” – Pasaules okeāna muzeja filiāle Sanktpēterburgā.

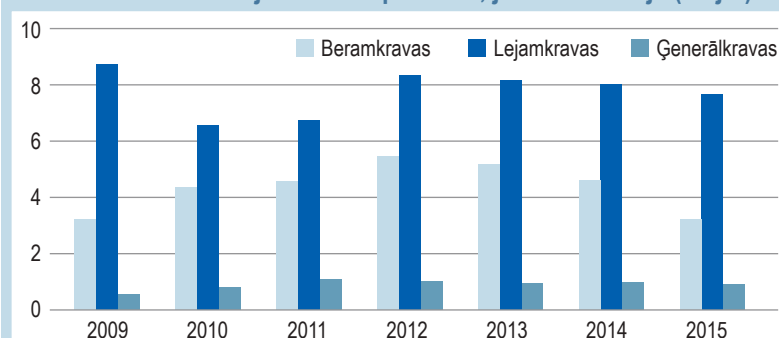
Dzelzceļa kravu pārvadājumu apjomu salīdzinājums, janvāris - maijs, tūkst. t

Pārvadājumu iedalījums	2011	2012	2013	2014	2015	2015./2014., %
Kopējais pārvadājumu apjoms	25 368,0	28 655,1	25 023,7	26 511,5	25 761,2	-2,8
Iekšzemes pārvadājumu apjoms	340,0	410,2	396,5	366,9	431,4	17,6
Starptautisko pārvadājumu apjoms	25 028,0	28 244,9	24 627,2	26 144,7	25 329,8	-3,1
Eksporta kravu apjoms	763,1	832,1	1 351,6	1 387,2	696,3	-49,8
Importa kravu apjoms	1 525,4	1 534,4	2 029,1	1 958,1	1 759,8	-10,1
Kopējais tranzīta kravu apjoms	22 739,5	25 878,4	21 246,5	22 799,4	22 873,7	0,3
Tranzīta apjoms caur ostām	20 448,6	23 162,2	20 024,4	22 010,7	21 327,6	-3,1
Sauszemes tranzīts caur teritoriju	2 290,9	2 716,2	1 222,1	788,7	1 546,1	96,0

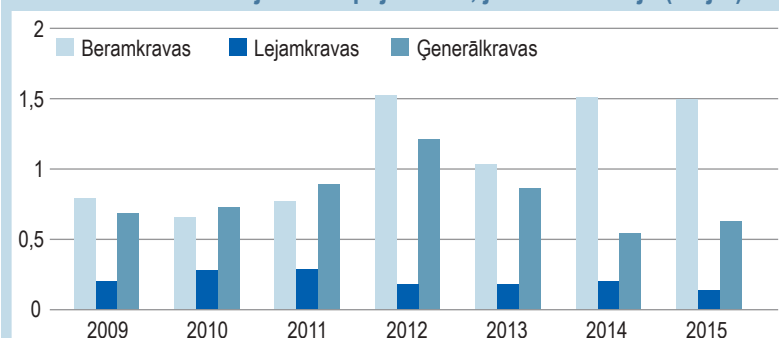
Kravu veidu salīdzinājums Rīgas ostā, janvāris - maijs (milj. t)



Kravu veidu salīdzinājums Ventspils ostā, janvāris - maijs (milj. t)



Kravu veidu salīdzinājums Liepājas ostā, janvāris - maijs (milj. t)



SM informācija

Studentu konkurss „Osta pilsētai” Rīgas brīvostas 815. gadskārtas zīmē

Rīgas brīvostas 815. gadskārtas zīmē notikušajā studentu zinātniskās pētniecības darbu konkursā „Osta pilsētai” visaugstāko novērtējumu izpelnījās priekšlikumi, kas saistīti ar Rīgas Pasažieru ostas paplašināšanu. Uzvarētājas Karlīna Oša un Zane Narnicka (Latvijas Jūras akadēmijas jūrskola) arī nākotnes profesiju cer saistīt ar Rīgas ostu. Rīgas brīvostas organizētais radošo darbu konkurss šopavasār norisinājās jau astoto reizi.



„815 gadi ir krietns laika posms, lai atskatītos uz sasniegto. Rīgas brīvosta šobrīd ir stabila Baltijas valstu līdere, kas apliecina, ka mērķtiecīgi ieguldītais darbs devis pozitīvu rezultātu. Lai Rīgas brīvosta turpinātu savu veiksmes stāstu, svarīgas ir inovatīvas un perspektīvas attīstības idejas, un studentu gadskārtējais konkurss ir lieliska platforma, kur šādas idejas radīt un prezentēt ostas ekspertiem. Tāpēc ceru, ka nākamajā, šoreiz jau skolēnu konkursā, kas notiks šā gada rudenī, jaunieši mūs pārsteigs ar vēl vairāk interesantām un, pats galvenais,

lietderīgām un realizējamām idejām,” sacīja Rīgas brīvostas Sabiedrisko attiecību departamenta direktore, konkursa „Osta pilsētai” žūrijas priekšsēdētāja Anita Leiškalne.



Studentu zinātniskās pētniecības darbu konkursā „Osta pilsētai” uzvarēja Karlīna Oša un Zane Narnicka, kuras nāca kļājā ar kreatīviem priekšlikumiem Rīgas Pasažieru ostas paplašināšanai, uzsverot ostas infrastruktūras attīstības nozīmi kā potenciālo nākotnes darbavietu avotu Latvijas Jūras akadēmijas studentiem. Otrajā vietā ierindojās māsas Anniņa un Agate Strodes (Rīgas Tehniskā universitāte), kuras prezentēja idejas vides aizsardzības pasākumiem un izmantojamām tehnoloģijām ostā, iespējamam efektīvizācijas risinājumiem. Trešo vietu ieguva RISEBA komanda – Jevgeņijs Davidkins un Una Melne, kas piedāvāja radošas idejas Rīgas brīvostas vietējās un starptautiskās komunikācijas efektīvizācijai sociālajā tīklā „Facebook”.

„Uzvara bija ļoti patīkams pārsteigums. Mums ir svarīgi, lai Rīgas brīvosta ir tikpat augstā līmenī kā citas Eiropas ostas, un ļoti ceram, ka savu nākotnes profesiju atradīsim tieši Rīgas ostā,” atzina konkursa uzvarētājas Karlīna Oša un Zane Narnicka. ■

Konkursa žūrija: (no labās) Latvijas Universitātes Ekonomikas un vadības fakultātes profesors Māris Purgailis, Rīgas Tehniskās universitātes Kvalitātes tehnoloģiju katedras vadītāja Inga Lapina, žūrijas priekšsēdētāja Rīgas brīvostas Sabiedrisko attiecību departamenta direktore Anita Leiškalne, Latvijas Jūras akadēmijas Jūras transporta nodaļas direktors Arnis Bankovičs un pirmā studentu konkursa „Osta pilsētai” uzvarētāja Anete Zvaigzne.





Kruīza sezona Rīgai sola vairāk tūristu

„Šogad kruīzu sezona noteikti būs labāka nekā pērn,” norāda Rīgas brīvostas pārvaldes Mārketinga departamenta komunikāciju nodaļas vadītāja Kristiāna Esta. 2014. gadā galvaspilsētā ienāca 57 kuģi, 2015. gadā paredzēts par deviņiem vairāk. Pasažieru skaita ziņā šie skaitļi ir attiecīgi 60,84 tūkstoši pērn un no 70 līdz 80 tūkstošiem šogad.

Viens no iemesliem lielākam kuģu skaitam Rīgā ir tas, ka kruīza līnijas spiestas meklēt jaunas pieturvietas. To, ka ir gana daudz pasažieru, kas izmanto vienas un tās pašas kompānijas pakalpojumus, tādēļ jāmeklē citas ostu pilsētas, ko viņiem parādīt, sacījuši arī pārstāvji no „AIDA Cruises”, kas šogad uz Latviju brauc pirmo reizi. Kopumā trīs gadus lenktie vācieši 2015. gadā plānojuši piecas ienākšanas reizes Rīgā. „AIDA” debija, kas reizē

šogad bija kruīzu sezonas atklāšana galvaspilsētā, ar savu vecāko flotes kuģi „AIDA Cara” (var uzņemt līdz 1186 pasažieriem) ir ierasta prakse, jo, braucot uz jaunu galamērķi, vācieši pa priekšu laiž visvecāko kuģi „izpētes braucienā”. Ja gūta pārliecība, ka viss ir kārtībā, tad seko arī jaunāki un lielāki kuģi. Labi bijis tas, ka tajā pašā dienā Rīgā ienācis „Costa Cruises” kuģis „Costa Pacifica”, kas parametru ziņā (3780 pasažieru) līdzinās jaunajiem „AIDA” kuģiem. Tādējādi vācieši redzējuši, ka arī lielāki kuģi var mierīgi iebraukt ostā līdz pat pilsētas centram.

Vācieši kruīza pasažieru skaita ziņā ir pirmajā vietā, otro vietu jau vairākus gadus ieņem amerikāņi, savukārt briti pērn bija trešajā vietā, viņiem sekoja zviedri, itāļi un krievi.



Starptautiskajā ūdenstilpņu attīrīšanas dienā sakārto Ķīpsalas pludmali

30. maijā Starptautiskajā ūdenstilpņu attīrīšanas dienā Rīgas brīvostas pārvalde sadarbībā ar daivinga klubu „Jūras vējš” organizēja Ķīpsalas pludmales un jahtu piestātnes zemūdens attīrīšanu.

Pasākums norisinājās ikgadējās vispasaules akcijas „Project Aware” ietvaros, kuras globālā misija ir rūpes par jūrām un okeāniem. Latvijā šī akcija katru gadu tiek organizēta dažādās vietās, tādējādi, pirmkārt, pievēršot plašākas sabiedrības uzmanību problēmām, kuras ikdienā paliek apslēptas skatienam, otrkārt, attīrot ūdenslīdzējiem piemērotas nīršanas vietas.



Glābšanas dienesti profesionāli reaģē uz ārkārtas situāciju

1. jūnijā kompānijas „Ventspils nafta termināls” (VNT) teritorijā remontdarbu laikā aizdegās viens no naftas rezervuāriem, kurā gan tobrīd neatradās naftas produkti. Lai noskaidrotu ugunsgrēka izcelšanās iemeslus, ir sākta iekšējā izmeklēšana.

Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienests profesionāli lokalizēja un nodzēsa ugunsgrēku un novērsa atkārtotas aizdegšanās iespējamību.■



Ventspils pludmalei Zilais karogs

6. jūnijā jau septiņpadsmito reizi Ventspils pludmalē tika pacelts Zilais karogs, kas apliecina, ka šeit tiek ievērotas visas vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības prasības, kā arī pievērsta liela uzmanība vides kvalitātes uzturēšanai un bioloģiskās daudzveidības aizsargāšanai.

Ventspils pludmales lielās kāpas rada dabīgas „saules vannas”, kas lieliski aizsargā no vēja un ļauj sauļošanās sezonu atklāt agrāk nekā citviet. Ventspils teritorijā ir trīs peldvietas – pilsētas pludmalē, Staldzenes pludmalē un Būšnieku ezera krastā. 1999. gadā Ventspils pludmale bija pirmā Baltijā, kas ieguva Zilo karogu, un kopš tā laika

karogs ik gadus ir rotājis pludmali. Tas ir augsts novērtējums tīrai vi-
dei, labai ūdens kvalitātei, drošībai
krastā un uz ūdens, kā arī augstam
labiekārtojuma līmenim. Pludmalē
uzstādīti sauļošanās soliņi, šūpuļ-
soliņi ar jumtiņiem, izbūvēti jauni
laipu posmi, pārgājērbānās kabīnes,
informācijas stendi un glābšanas
riņķu stendi. Tur tiek piedāvāta arī

i UZZIŅAI

Zilais karogs ir pasaules populārākais tūrisma ekosertifikāts, ko labi pazīst gan iedzīvotāji, gan pašvaldību un vides institūciju speciālisti. Kritēriju ieviešana nodrošina pilnvērtīgu metodoloģiju peldvietu apsaimniekošanai, kurā ir ņemti vērā visi vides aizsardzības un ilgtspējīgas attīstības faktori un pievērsta liela uzmanība vides kvalitātes uzturēšanai un bioloģiskās daudzveidības aizsargāšanai. Iesaistoties kampaņā, pašvaldības apņemas īstenot arī plašākas vides informācijas un izglītības iniciatīvas.

atsevišķa zona nūdistiem un īpaši labiekārtota sērfoņģu pludmale 500 metru garumā ar atbilstošu platformu sērfošanas inventāra sagatavošanai, uzglabāšanai un žāvēšanai.

Pludmalē izvietoti vingrošanas kompleksi, basketbola grozi, atraktīvas rotaļu iekārtas un dažādas šūpoles, kas atpūtu pludmalē padara interesantāku ģimenēm ar bērniem. Ierīkots papildu apgaismojums 600 metru garumā. Pludmali iespējams sasniegt arī pa Ventspils veloceļiem, kas vijas vairāku desmitu kilometru garumā.■

Ventspils mērs Aivars Lembergs Ventspils pludmalē paceļ Zilo karogu.



„Hercogam Jēkabam” 20. sezona

Šogad aprit 20 gadu ventspilnieku un daudzu citu pilsētu un valstu iedzīvotāju iecienītajam Ventspils brīvdostas pārvaldes ekskursiju kuģītim „Hercogs Jēkabs”. Maija sākumā tas sāka divdesmito sezonu.

Kopš 1995. gada pašizlīdzīgi kalpojot atpūtas un tūrisma sezonas laikā, ekskursiju kuģītis „Hercogs Jēkabs” kļuvis par miljonāru – uz tā atpūtušies viens miljons 125 tūkstoši pasažieru! Pagājušajā gadā no tā Ventspili un ostu apskatīja 49 050 cilvēku – vairāk, nekā dzīvo pašā Ventspilī!

Maija vidū tūristu skaits pieaug. Marija, kas jau septiņus gadus strādā par kasieri, ir pārdevusi biļetes uz „Hercogu Jēkabu” cilvēkiem no visdažādākajiem pasaules nostūriem, tostarp no Amerikas un Kanādas. Tūristi sajūsminās par pilsētas sakoptību un bieži interesējas par govju skulptūru izcelsmi. Ventspili nereti apciemo latviešu izcelsmes ārzemnieki, arī bijušie ventspilnieki; parasti tie ir latviešu bērni, kas emigrējuši no valsts padomju laikā, stāsta Marija. Taču visbiežāk no ārzemniekiem ar „Hercogu Jēkabu” vizinās lietuvieši.

„Hercogs Jēkabs” nav paredzēts izbraucieniem jūrā, atgādina kapteinis Osvalds Zemels. Viņš ar lepnumu izrāda pasažieriem kuģi – gatavojoties jaunajai sezonai, ir nokrāsots tā korpuss, atjaunots dzinējs, uz augšējā klāja uzstādīti jauni soliņi. Šajā sezonā pie ekskursiju kuģīša stūres rata uz maiņām stāvēs pieredzējušie kapteiņi Osvalds

Zemels un Raitis Blumbergs. Kapteiņi savā postenī dežurēja arī rudens un ziemas periodā, kad „Hercogs Jēkabs” tika remontēts tepat Ventspils ostā.

Romantisks un saistošs

Ventspils Tūrisma informācijas centra vadītāja Una Libkovska: „Ekskursiju kuģītim „Hercogs Jēkabs” ir ļoti liela nozīme tūrisma attīstībā Ventspilī. Tas ir viens no populārākajiem apmeklējuma objektiem mūsu pilsētā. Ventspils atrodas vietā, kur Venta ietek Baltijas jūrā. Kādam tas saistās ar romantiku, bet kādam – ar biznesu un attīstību. „Hercogs Jēkabs” ļauj pilsētas viesiem ieraudzīt visu Ventspils plašumu un unikalitāti. Šajā ziņā mēs varam sevi pielīdzināt tikai citām Eiropas galvaspilsētām. „Hercogs Jēkabs” piedāvā kā klasiskas ekskursijas, tā arī audiogida pakalpojumus, pateicoties kuriem viesi uzzina mūsu pilsētas vēsturi un saņem informāciju par interesantākajiem objektiem, kurus viņi pēc tam var apmeklēt. „Hercogs Jēkabs” iepazīstina tūristus arī ar Ventspils brīvdostu, tās vēsturi. Kuģīša popularitāte ar katru gadu pieaug, palielinās arī reisu skaits. Aktīvākajā tūrisma sezonā „Hercogs Jēkabs” ir maksimāli noslogots.”■

Ventspils brīvdosta turpina ieguldīt ostas infrastruktūrā

Ventspils brīvdostā pirmajos piecos mēnešos kravu apgrozījums bija 11,8 miljoni tonnu, un tas ir mazāk nekā tajā pašā laikā pērn. Neskatoties uz piesardzīgajām kravu apgrozījuma prognozēm 2015. gadam un plānoto budžeta samazinājumu, Ventspils brīvdostas pārvalde tomēr nav paredzējusi paaugstināt maksu par ostas pakalpojumiem un vienlaikus turpina ieguldīt līdzekļus ostas infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā, tā nodrošinot drošu kuģošanu un sakārtotus pieviedceļus termināļiem un industriālajām zonām.

2015. gada budžetā investīcijām ostas infrastruktūrā paredzēti 25,6 miljoni eiro, no kuriem aptuveni 11,9 miljonus eiro plānots saņemt kā ES fondu līdzfinansējumu. 2015. gadā beidzas arī vairāki vērienīgi infrastruktūras pilnveides projekti – 12. pietātnes celtniecība, pieviedceļu Ventspils brīvdostas teritorijā esošajiem termināļiem un industriālajām zonām izbūve un rekonstrukcija, Ventspils brīvdostas pārvaldes flotes pietātnes un Ziemeļu mola vīlņu aizsargsienas rekonstrukcija.

Lai uzturētu ostas konkurētspēju un nodrošinātu pietātgū pilnvērtīgu un drošu darbību liela apjoma kravu apkalpošanā, šogad sākti grunts nostiprināšanas darbi aiz vairāku pietātgū līnijas. Turpinot attīstīt rūpniecisko sektoru, ar ES fondu līdzfinansējumu tiek būvētas ēkas Elektronikas centram un Tehnoloģiju centram.

Trīs no desmit Ventspils brīvdostas termināļiem 2015. gada pirmajos piecos mēnešos palielināja kravu apgrozījumu attiecībā pret iepriekšējo gadu: SIA „Ventall Termināls” par 128%, SIA „Noord Natie Ventspils Terminals” par 20%, kā arī AS „Ventspils Grain Terminal”, kur piecos mēnešos pārkrauti 110 tūkstoši tonnu atšķirībā no iepriekšējā gada sākuma, kad terminālī kravu pārkraušanas darbi nenotika. Kravu apgrozījums samazinājies AS „Kālija parks” par 87%, AS „Ventbunkers” par 31%, AS „Baltic Coal Terminal” par 34%, SIA „Ventspils nafta termināls” par 5%, AS „Ventspils tirdzniecības osta” par 3%, SIA „Ventamonjaks serviss” par 11% un SIA „Ventplac” par 8%.■



Liepājas jahtu ostai – Zilais karogs

5. jūnijā Liepājas SEZ jahtu centrā tika pacelts Zilais karogs un Liepāja kā līdzvērtīga jahtu osta nostājās blakus Stokholmai, Gdaņskai un Helsinkiem.

Kā karoga svinīgās pacelšanas dalībniekiem apliecināja Vides izglītības fonda Zilā karoga programmas nacionālais koordinators Jānis Ulme, ap Baltijas jūru tikai šo četru pilsētu jahtu ostās plīvo Zilais karogs. Savukārt Latvijā bez Liepājas jahtu ostas vēl tikai divas – Pāvilostas un Kuivīžu ostas – izpelnījušās šo godu. Turklāt no Latvijas lielajām pilsētām Liepāja ir vienīgā, kur jahtu osta tik augstu novērtēta.

Par to, kas līdz šim paveikts, lai sasniegtu tik augstu novērtējumu, Ulme pateicās jahtu centra līdzšinējam un arī pašreizējam vadītājam Kārlim Kintam. Savukārt jahtu centra jaunā saimnieka – Liepājas Speciālās ekonomiskās zonas (SEZ) – pārvaldnieks Guntars Krieviņš solīja parūpēties par jauniem uzlabojumiem jahtu centra infrastruktūrā. Liepājas SEZ pārvaldes aizsardzības virsnieks Kaspars Poņemeckis atzina, ka jādoma, kā piesaistīt arvien vairāk jahtu, tajā skaitā arī kādu no starptautiskajām jahtu regatēm.

2014. gadā Liepāju apmeklēja gandrīz 500 jahtu, bet šogad, neskatoties uz vēso pavasari, jahtu skaits jau tuvojas 50, kas ir līdzvērtīgs pagājušā gada sezonas sākumam. Zilā karoga pacelšanas brīdī jahtu ostā ienāca Vācijas jahta.

Zilais karogs ir pasaules populārākais tūrisma ekosertifikāts, kas apliecina atbilstību stingriem vides kritērijiem. Zilā karoga programma ir viena no piecām globālā Vides izglītības fonda (*FEE International*) programmām. Tā balstās uz 29 stingriem kritērijiem ūdens kvalitātes, vides pārvaldes, vides informācijas un izglītības, kā arī labiekārtojuma un servisa jomās. Latvijā *FEE International* pārstāv nodibinājums „Vides izglītības fonds”. Kopumā starptautiskā žūrija ir apstiprinājusi Zilā karoga piešķiršanu 2927 peldvietām un 626 jahtu ostām. ■



Mainās loģistikas virzieni

No 5. līdz 8. maijam Vācijas pilsētā Minhenē notika 15. starptautiskā izstāde „Transport & Logistic”, kurā piedalījās vairāk nekā 2000 dalībnieku no 62 pasaules valstīm. Izstāde notiek katru otro gadu un pulcē lielos kravu pārvadātājus, transporta un loģistikas nozares uzņēmumus. Izstādē Latvijas kopējās delegācijas sastāvā ar vienotu zīmolu „Tranzīts Latvija” piedalījās arī Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvalde.

Liepājas speciālās ekonomiskās zonas pārvaldnieka vietnieks Jānis Lapiņš norādīja, ka diskusijās vairāk tika uzsvērts, ka ģeopolitiskās situācijas ietekmē kravu plūsmu ne tikai Eiropā: kravas ir, mainās tikai loģistikas virzieni. Rūpniecības un patēriņa preču pieprasījums Eiropā samazinājies, bet attīstās citi virzieni, un tas prasa elastīgus risinājumus un mobilitāti. Liepājas ostai ir bijusi un ir zināma loma transporta un loģistikas koridorā starp austrumiem un rietumiem.

Īpaša konference bija veltīta sēra direktīvas ieviešanai. Tā stājās spēkā šā gada 1. janvārī, un šobrīd jau ir pamats pārrunāt un izvērtēt pirmos novērojumus, kā tā ietekmēs pirmju pārvadājumus Baltijas jūrā. Pēc Jāņa Lapiņa teiktā, nozari šobrīd nedaudz pasargā degvielas cenu kritums, bet problēmas ir. Tāpat konferences dalībnieki atzinuši, ka savulaik, rūpējoties par vidi, maksimāli tika veicināta kravas

i UZZIŅAI

Minhenes starptautiskā izstāde „Transport & Logistic” ir viena no nozīmīgākajām un lielākajām izstādēm Eiropā, kurā šogad īpaša uzmanība tika pievērsta mobilitātei un IT tehnoloģijām, tomēr neizpalika arī ģeopolitiskie jautājumi, par kuriem diskutēja konferencēs.

automašīnu novirzīšana uz pirmju līnijām, tagad sakarā ar sēra direktīvu notiek pretējais, un pirmju operatoriem jādoma, kā jautājums efektīvi risināt un aizstāvēt nozari. ■

Liepājas SEZ pārvaldes stends.





Kristaps uz kuģa.

Darbs bez romantikas

„Vissmagākais ir ilgas pēc mājām, pēc ģimenes. Taču darbs man patīk, es ne-teiktu, ka tas ir smags. Cik ātri paiet laiks uz kuģa, tas lielā mērā atkarīgs no komandas, ja tā ir draudzīga, tad jau nav tik traki. Četrus mēnešus reisā garākais ir trešais mēnesis, pirmais un otrais pieiet diezgan ātri, ja vien pats *neieciplēdies* uz to, ka vēl ilgi, kamēr tiks mājās. Patiesībā jau tu strādā kā tāds robots – no rīta celies un zini, kā dienu pavadīsi, un tā dienu pēc dienas. Jā, četri mēneši – tas ir ļoti ilgi, taču, ja reisi īsāki, tad arī naudas mazāk. Turklāt mājās var pavadīt vidēji divarpus mēnešus, tas arī ir pluss,” tā savu darbu vērtē kuģu mehāniķis Kristaps Jansons.

Kristaps strādā kuģošanas kompānijā „Sal Heavy Lift”, gatavojas kļūt par vecāko mehāniķi. „Pirms tam strādāju kompānijā „Dockwise”, bet „Sal Heavy Lift” mani pieņēma ar tādu perspektīvu, ka mācīšos un kļūšu par vecāko, jo kompānijā ir daudz gadu pavecu vecāko mehāniķu, kuri viens pēc otra dodas pensijā. Gan „Sal Heavy Lift”, gan „Dockwise” pārvadā lielgabariņus, taču kuģi ir atšķirīgi. Patiesībā

mehāniķa darbs nav grūts, ja ir jauni kuģi, vai arī, ja kuģi nav jauni, bet kompānija tajos iegulda līdzekļus,” atzīst Kristaps.

Kuģa apkalpē visvairāk ir filipīniešu, arī vācieši un daži horvāti. Kristaps atzīst, ka ar filipīniešiem ir viegli strādāt, jo viņi ir ļoti izpildīgi un patiešām grib strādāt. „Kas tiek pateikts, to viņi arī dara, bet eiropieši nereti sāk diskutēt, vai to var un

vai to vajag, un ja vajag, tad varbūt nevis tā, bet citādi. Protams, citu cilvēku viedoklis ir svarīgs un tas jāuzklausā, bet subordinācijai arī jābūt, sevišķi darbā uz kuģa. Atnāc uz kuģa mūsu kadeti – rodas iespaids, ka viņi patiesībā neko negrib. Bet filipīnieši vienmēr ir gatavi kaut ko darīt, tikai gaida rīkojumu. Tiesa gan, viņi ir jākontrolē, lai kaut ko neizdara nepareizi!”

▶▶▶ 42. lpp.

▶▶▶ 41. lpp.

Nekādas patiešām nopietnas avārijas situācijas Kristaps līdzšinējā darbā nav piedzīvojis. „Gadās, piemēram, ka pazūd elektrība, tad jārikojas ātri, jānoskaidro, kas par vainu, viss jāsavēd kārtībā. Galvenais – nepieļaut, lai izveidojas stresa situācija, visam jānotiek ātri, taču kontrolēti.”

Brīvajam laikam uz kuģa ir sporta zāle, Kristapam patīk arī palasīt grāmatas, tāpat paskatīties filmas. Taču krastā reisa laikā gan iznāk tikt ļoti reti. Arī tad, ja kuģis ieiet ostā, mehāniķiem mēdz gadīties dažādi darbi. Bieži vien ostas, kurās ieiet lielie kuģi, atrodas tālu no pilsētas, un, ja arī izdodas uz īsu brīdi izkāpt krastā, tad, kā saka Kristaps, tur īsti nav ne ko redzēt, ne ko darīt. „Patiesībā jau romantikas mūsu darbā nav nekādas. Atnāk kādreiz kadeti un nu tik runā par romantiku. Bet kur tad tā ir? Laiks uz kuģa paiet tādā skriešanas režīmā, un neko citu jau arī neredzi.”

Internets uz kuģa faktiski nav pieejams, saziņai ar ģimeni kalpo e-pasts un telefons, taču Kristaps piebilst – viss jau ir atkarīgs no kuģa kapteiņa attieksmes. Kristapa ģimenē aug divas meitas, 14 gadus vecā Viktorija un astoņgadīgā Elīna. „Vecākajai meitai jau ir saprašana par to, ko es daru, bet, kad bija maza, atteicās ar mani sarunāties pa telefonu, jo nesaprata, kāpēc es esmu kaut kur tur, nevis te. Pirmie reisi man tiešām bija ļoti gari, pa sešiem vai pat astoņiem mēnešiem, bet tad sieva sāka nopietni protestēt. Protams, sieva jau gribētu, lai es labāk strādāju krastā,” atzīst mehāniķis.

Jūrnieka darba dzīves skrējienā grūti saglabāt vecos koledžas laik draugus – kad viens nāk krastā, citi atkal projām jūrā. Ar savu darbu ļoti apmierināti gan esot tikai tie nedaudzdie, kas dien Jūras spēkos. Viņi saka, ka nekādā gadījumā darbu nemainīs, jo ir izdevies apvienot gan darbu jūrā, gan dzīvi krastā kopā ar ģimeni.

Kristaps atzīst, ka viņa ceļš uz jūru un jūrnieka profesiju nav nosaucams par pārdomātu un

Ar sievu Danu.



Kopā ar ģimeni.



mērķtiecīgu. „Vispār jau mani draugs pierunāja, viņš bija par mani divus gadus vecāks. Es pabeidzu pamatskolu, iestājos vidusskolā, bet to pametu un aizgāju uz Liepājas jūrskolu. Laikam jau tas bija tāds pusaudža protests pret kaut ko – nu, vajag kaut ko tādu tajos gados. Vecāki centās atrunāt, bet es paliku pie sava. Protams, ar savu tagadējo prātu es vispirms pabeigtu vidusskolu un pēc tam vēl padomātu, ko darīt tālāk. Bet tolaik – pabeidzu jūrskolu, nu ko, iesākts ir, tad jau jāturpina, un mācījos tālāk Liepājas Jūrniecības koledžā. Pēdējo gadu pabeidzu neklātienē, jo biju jau sācis strādāt par motoristu. Taču pats mācību process koledžā man patika. Mums bija pasniedzējs, kurš

pirms tam bija strādājis par vecāko mehāniķi, viņš tiešām daudz ko iemācīja. Protams, bija lietas, kas man tolaik šķita mazsvarīgas vai nevajadzīgas, tikai vēlāk izrādījās, ka vajag gan, un kā vēl! Tā īsti jau tikai pēc pirmās prakses nāk tā apjausma, ka, lai kaut kur tiktu, ir jāmācās.”

Sākot mācības, bijusi doma – ja nepatiks, tad gan jau ar mehāniķa diplomu arī krastā varēs atrast darbu. „Vienu īsu brīdi pamēģināju krastā, strādāju rūpnīcā, bet nē, nepatika. Bet tagad – ko nu vairs, ja esmu ticis gandrīz līdz vecākajam mehāniķim, tad jau darbu pamest vairs negribas. Viegli gan nav, bet var sadzīvot!”

Ja Kristapam kāds jautātu padomu, vai iet mācīties par kuģu mehāniķi, viņš atbildētu, ka vispirms jau katram pašam jāsaprot, vai tiešām tas ir tas, ko gribas darīt. Ja ir pārliecība, tad kādēļ gan ne? Lai strādātu pa mehāniķi, cilvēkam jābūt loģiski domājošam, mierīgam, nosvērtam, taču spējīgam ātri pieņemt lēmumus un rīkoties. „Un pats galvenais – ir jāapzinās, ka tāda būs visa tava dzīve!■

Arktika Rīgas jūras līcī

Šis gadījums notika tajos laikos, kad Latvijai vairs nebija ledlauža „Krišjānis Valdemārs” un vēl nebija ledlauža „Varma”. Bija tikai ostas ledlauzis „Lāčplēsis”, kas ar saviem 650 ZS labi tika galā ar kuģniecības nodrošināšanu Rīgas ostā. Tā nu gadījās, ka 1949. gada bargajā ziemā Rīgas jūras līcī Latvijas jūras kuģniecības trīs kuģi līdz Rīgai netika, jo iestrēga ledus krājumos Mērsraga rajonā. Aukstā februāra vakarā ledlauža „Lāčplēsis” kapteinis A. Brengulis saņēma no ostas dispečera rīkojumu ātri sagatavot „Lāčplēsi” izešanai jūrā, lai atbrīvotu iestrēgušos kuģus no ledus gūsta. Pēc komandas un produktu papildināšanas „Lāčplēsis” kapteiņa A. Brenguļa un vecākā stūrmaņa E. Kelles vadībā atgāja no ostas flotes pietātnes, lai atgrieztos savā bāzē tikai pēc mēneša. Stāsta Elmārs Kelle.

Izejot pa jūras vārtiem, tulīt redzējām, ka joki mazi – „Lāčplēša” korpuss jūtami uzņēma ledus triecienus un mūsu gaitas ātrums manāmi samazinājās. Bijām spiesti iet ar maksimālo jaudu, lai kaut cik pieklājīgi virzītos uz priekšu. Bieži mainījām kursu, lai izvairītos no ledus sablīvējumiem. Gaisa temperatūra bija mīnus 20 grādu, tātad ledus biezums varēja arī palielināties.

Beidzot uz rīta pusi sasniedzām kuģus, kuri, sagriezušies dažādos virzienos, stāvēja ledū kādu pusjūdzi cits no cita. Pēc apspriešanās ar iestrēgušo kuģu kapteiņiem tika nolemts: tā kā „Lāčplēsis” atpakaļceļu līdz Rīgai nevarēs veikt, jo ledus apstākļi kļūst arvien smagāki un piedevām „Lāčplēsim” drīz beigsies ogļu krājumi, jāgaida lielāka ledlauža palīdzība. Strādājot gandrīz 24 stundas, ar lielām grūtībām savedām kuģus tuvāk kopā, tālāk no ledus krāumiem.

Laužot ceļu, notika sadursme ar tvaikoni „Daugava”, kurš mums sekoja: apejot ledus krājumus, „Lāčplēsis” pagrieziena iestrēga, „Daugava” nespēja laikā apstāties un ar minimālu gaitu ietriecās „Lāčplēša” bortā. Laimīgā kārtā borts bija ielauzts virs ūdens līmeņa (pateicoties tam, ka „Daugavas” priekšgals bija ovāls un tvaikonis bija bez kravas). Vienīgā nelaime, ka tieši tajā vietā atradās „Lāčplēša” virtuve un tieši tajā brīdī pavāre gatavoja pusdienu komandai. Brīnumainā kārtā viņai izdevās no nelūgtā viesā

Kapteinis A. Brengulis.



aizbēgt, kas gan neizdevās ledlauža plītij un katliem. Labi, ka mūsu pirmās palīdzības aptieciņā bija baldriāna pudelīte, kas ātri vien nomierināja pavāres drebošās rokas un kājas.

Ar to „Lāčplēša” iespējas bija izsmeltas – kuģa dzīvības uzturēšana tuvojās beigām. Produktu, kuri tajā laikā bija uz „kartīnām”, uz ledlauža nebija pietiekami, arī apkalpe nebija pilnā sastāvā, jo tik ātri to nebija iespējams nokomplektēt. Sakarā ar to kuģi tika novietoti drošās pozīcijās un „Lāčplēsis” ar ielauztu bortu iekārtojās turpat netālu. Komanda par sarežģītajos ledus apstākļos paveikto grūto darbu saņēma no kuģu kapteiņiem pateicību. Minētais negadījums ar tvaikoni „Daugava”

►►► 44. lpp.



RĪGAS PILSĒTAS DARBAĻAUŽU DEPUTATU PADOMES
IZPILDU KOMITEJAS
RĪGAS ZOOLOĢISKAIS DĀRZS
Rīga, Mežaparkā. Tālr. 56-56
Tek. rēķ. Komunālā bankā 29022

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ РИЖСКОГО ГОРОДСКОГО
СОВЕТА ДЕПУТАТОВ ТРУДЯЩИХСЯ
РИЖСКИЙ ЗООЛОГИЧЕСКИЙ САД
Рига, Межпарк. Тел. 56-56
Расчетный счет № 29022 в Комбланке

№ 11.

1949. г. 26. марта

Рижский Мерекей перт
отдел пертового флота
Команда "Латвиече".
Рижский зоосад благодарит за детеня негера
полученного из-д. ф. в виде подарка. По Вашей просьбе
назвали его "Латвиече".
Надеюсь, что и бирже не забудете Рижского
зоосада и примите участие в поощрении его
человеческим центарем.

А. М. М. М.
Викенто А. В.
Директор

LPT 7. 11pogr. Rīgā, Gertrudes ielā 105. 2874 406

►►► 43. lpp.

vēlāk ostas kapteiņa administrācijā tika novērtēts kā *force majeure* ledus apstākļos.

Ostas administrācija solīja, ka drīz atnāks spēcīgs ledlauzis „Aļoša Popovič” ar ogļu baržu, jo ogles bija vajadzīgas visiem, bet „drīz” izvērtās gandrīz mēneša garumā. Sakarā ar jaunajiem apstākļiem „Lāčplēsis” bija visbēdīgākajā stāvoklī – steidzami vajadzēja ogles un produktus. Taupīšanas nolūkā viens no diviem tvaika katliem tika izslēgts un ūdens no katla izsūkņēts, lai 20 grādu salā nesusaltu.

Ja būtu galēja nepieciešamība, pārtiku mums solīja aizdot blakus stāvošie kuģi. Tomēr nolēmām cilvēku labā sagūstīt kādu roni, kuri lielā skaitā klejoja pa ledu mūsu tuvumā. Noķērām divus ronēnus un vienu pamēģinājām ceptā veidā (pavāre šim nolūkam bija mobilizējusi visus kuģa sīpolu, piparu un garšvielu krājumus). Otru ronīti paturējām uz kuģa, barojām ar noķertajām zivīm un, atgriezušies Rīgā, nodevām zooloģiskajam dārzam. Zoodārza direktors ronīti nosauca par Lāčplēsi un pasniedza mums rakstisku pateicību par dāvanu.

Tā ritēja dienas, atrodoties diezgan bezpalīdzīgā sāvoklī un gaidot solīto palīdzību. Laimīgā kārtā atradās šaha dēlītis ar visām figūrām, un mēs sarīkojām šaha turnīru „Rīgas jūras līcis”. Potenciālais uzvarētājs jau grasiņās ar matu pabeigt spēli, kad gandrīz pienāca „mats” visiem spēlētājiem, jo pēkšņi „Lāčplēša” korpuss nodrebēja un kā pēc mīnas sprādziena palecās kādu metru ārā no ūdens, no ledus skāvieniem. Pirmajā brīdī iedomājāmies, ka mums pa apakšu izgājusi zemūdene, citi pūlējās pierādīt, ka tā bijusi kāda iemaldījusies valzivs.

Pirmais no izbīļa atpazina vecākais mehāniķis, kurš, visus nomierinādam, pastāstīja, ka paši vien esam vainīgi, jo, kā zināms, Rīgas jūras līcī ne valzivis, ne citi ūdens briesmoņi līdz šim nav manīti. Iemesls notikušajam bija tas, ka ledlauzim par vienu metru bija samazinājusies iegrime, jo no viena tvaika katla bija izsūkņētas



dažas tonnas ūdens, kas manāmi samazināja „Lāčplēša” svaru, tādēļ kuģa korpuss atbrīvojās no ledus žņaugiem un ieņēma daudz mierīgāku stāvokli. Ar vārdu sakot, iedarbojās viens no fizikas likumiem.

Drīz vien pienāca diena, kad saņēmām pirmo pārtikas sūtījumu. Parādījās neliela lidmašīna un ar izpletni nometa pāris pārtikas maisus.

Mēs naivi cerējām, ka mums, ledus gūstekņiem, atsūtīs šokolādes kilogramus, speķa raušus un citus gardumus, jo bijām aizmirsuši, ka turpinām dzīvot „kartīgu sistēmā”. Tomēr jāsaka, ka bijām laimīgi arī par atsūtīto, jo pavāre tagad varēja gatavot ēdienus, ko kādu laiciņu bijām aizmirsuši. Turpmākajās dienās nelielās lidmašīnās ar „garām kājām” nosēdās tieši uz ledus mūsu improvizētajā aerodromā. Visi kuģi tika apgādāti ar vajadzīgo, jo mūsu „lidlaukā” lidmašīnas ieradās regulāri. Tika apgādāti vairāk nekā 100 cilvēku.

Izrādījās, ka mūsu ledus epopejas laikā, 12. martā, notiek PSRS Augstākās padomes vēlēšanas. Sakarā ar šo notikumu visi kuģi tika apgādāti ar vēlēšanu biļeteniem, propagandas materiāliem, lai visiem būtu skaidrs, par ko jābalso. Šim valsts nozīmes notikumam par godu ar lidmašīnas pilotiem nodibinājām draudzīgas attiecības, kuras vainagojās ar izciliem panākumiem: lai vēlēšanas notiktu svinīgā atmosfērā un skaidrāk norisētu mūsu vēlēšanu biļetenu nogādāšana atvestajās urnās, tīkām apgādāti arī ar kādu stiprāku dzērienu.

Turpmākajās dienās garlaikoties nenācās – gatavojāmies operācijai „kuģa bunkurēšana ar ragavu palīdzību”. No dēļiem izgatavojām kaut ko līdzīgu ragavām, kuras tīri labi slidēja pa ledu ar ogļu kravu, ko mums „aizdeva” tuvāk stāvošais kuģis. Bunkurēšanu ledus apstākļos veicām, lai iedarbinātu otru tvaika katlu un tiktu līdz Rīgai, kad ieradīsies ilgi gaidītais ledlauzis.

Beidzot marta beigās ledlauzis „Aļoša Popovič” ar ogļu baržu tauvā ieradās mūsu rajonā. Tika



nolemts, ka visi trīs kuģniecības kuģi tulīt sāks papildināt ogļu krājumus no piegādātās baržas un ledlauzis „Aļoša Popovič” pa to laiku palīdzēs „Lāčplēsim” tikt līdz Rīgai, jo pašam ledlauzim arī bija vajadzīgs steidzams remonts. Pēc tam tas atgrieztos, lai vestu pārējos kuģus uz Rīgu. Ieejot Daugavā, ar kuģa taures skaņām atvadījāmies no ledlauža „Aļoša Popovič”. Mēs uzņēmām kursu uz Ostas flotes bāzi, bet „Aļoša Popovič” uz Mīlgrāvja kuģu remonta darbnīcu.

Pēc dažām dienām ledlauzis „Aļoša Popovič”, veicis vajadzīgo remontu, devās atpakaļ jūrā, lai palīdzētu atstātajiem kuģiem turpināt

ceļu uz Rīgu. Tomēr liktenis bija lēmis šai mēnesi ilgajai ledus epopejai Rīgas jūras līcī beigties traģiski.

Pagājis garām Daugavgrīvas bākai, „Aļoša Popovič” jau pēc dažām jūdžēm iekļuva ledus sastrēgumā, kur kuģa korpuss tika smagi bojāts, kā rezultātā kuģis nogrima. Laimīgā kārtā apkalpei pietika laika atstāt grimstošo kuģi un nokļūt uz ledus.

Ledlauzis „Aļoša Popovič” pēc ilgāka laika tika izcelts no jūras dzelmes un pēc remonta nosūtīts darbā uz Tālo Austrumu kuģniecību.

Tāds bija Rīgas jūras līcis un notikumi pirms 66 gadiem. ■

No Latvijas jūras medicīnas vēstures

Jūras medicīnas pirmsākumi Latvijā ir saistīti ar pašas kuģniecības dzimšanu un attīstību. Tiklīdz mūsu senči iemācījās kuģot, tūlīt radās jautājumi, kas prasīja atbildes. Problēmas radīja ne tikai pats jūrā brauciens, kuru pavadīja dažādas, bieži vien arī liktenīgas nejaušības, inficēšanās, nelaimes gadījumi, slimības, ko veicināja ilgstoša uzturēšanās saspīestībā un neveselīgos apstākļos, bet arī zināšanu un iemaņu trūkums, lai novērstu to, kas atgadījies jūrniekam.

Lai gan latviešu un lībiešu ticējumi, buramvārdi un dainas, kas attiecas uz medicīnas atziņām, īsti vēl nav pētīti, tomēr ir pamatotas aizdomas, ka noteikti empīriski dziedniecības un slimību novēršanas paņēmieni senos laikos ir pastāvējuši.

Jūrniecības vēsturnieks Arturs Eižens Zalsters atklājis, ka Latvijā jūras medicīnas un karantīnas paņēmieni rakstveidā reglamentēti jau 16. gs. Uz Rīgas ostā ienākušiem svešzemju kuģiem jau dienējuši pirmie jūras medicīnas darbinieki, kurus sauca par kuģa bārdziniem, ko tagad mēs varētu pielīdzināt feldšeriem. Rīgā pirmais zināmais jūras medicīnas ārsts bija Simons Kalbi. Lai gan viņš nebija universitāti pabeidzis, tomēr prakses atļauju saņēma 1590. gadā un šajā nozarē strādāja 54 gadus. No Simona Kalbi sastādītā pārskata noprotsams, ka viņš uzraudzījis Rīgas ostā ienākušos kuģus.

17. gs. Rīgas ostā bieži ienāca zviedru flagmaņu kuģi, un vēstures apraksti liecina, ka apkalpes veselība tika uzticēta bārdzinim. Kuģa bārdziņa rīcībā noteikti atradās zāģis un liels nazis locekļu amputācijas veikšanai pēc smaga ievainojuma kaujas laikā. Uz tolaik nogrimušiem kuģiem vēlāk atrasti arī citi bārdziņa piederumi: zīļu trauciņi, zāļu pudelītes, piestas, bārdasnaži, bļoda asins savākšanai. Venerisko slimību dziedāšanā, kas jūrniekiem gadījās bieži, tika izmantota īpatnēja šļirce zāļu ievadīšanai. Narkozei operācijas laikā noderēja ar opiju mazoģu šķidrums piesūcināti sūkļi. Brutālā iemidzināšanas metode bija īpaša ķīvere pacienta galvā, pa kuru sīta ar smagu koka veseri, līdz iestājās bezsamaņa. Bārdzini bijuši pietiekami prasmīgi, bet diplomēti ārsti no šā darba vairākas gan zemā atalgojuma, gan uz kuģiem valdošās netīrības dēļ, gan arī tāpēc, ka labi zināja bēdīgi slaveno patiesību – pēc neveiksmīgas kaujas uzvarētāji gūstā ņēma tikai kapteini, pārējos kopā ar kuģi nogremdēja jūras dzelmē.

Jau 17. gs. Kurzemes hercogistē tika ieviesti vairāki karantīnas pasākumi sakarā

ar biežajiem mēra uzliesmojumiem. Mēra skartiem kuģiem tika liegta ienākšana ostā. Ja šāds kuģis avarēja un krava tika izskalota krastā, tā bija jāsadedzina. Uz kuģa dzīvi palikušajiem cilvēkiem, kas ar laivu pašu spēkiem izcēlās krastā, noteiktu laiku bija jāuzturas krastmalā norādītā karantīnas vietā.

Jau krietni vēlāk, pēc 1864. gada, kad Ainažos un pēc tam vairākās citās Vidzemes un Kurzemes piekrastes vietās tika atvērtas jūrskolas, tur katram gadījumam bija nedaudz jāapgūst arī medicīna, jo jūrā viss var atgadīties. Brauciena laikā ārsta vai feldšera lomu parasti pildīja kapteinis. No trošu vilkšanas līdz jēlumam noberztās plaukstas parasti dziedēja ar paša cietēja urīnu, pret reimatiskām sāpēm līdzēja terpentīns, vislabākais līdzeklis pret skorbūtu, ar kuru jūrnieki bieži saslima pēc dienvidzemju apmeklēšanas, bija banāni, apelsīni un citroni, reizēm lietots arī jūras ūdens, taču labākās zāles allaž bija dzins, rums vai viskijs. Ainažnieku spēju rīkoties kritiskos brīžos apliecina kāds dokumentāls tālaika stāsts. Izkustoties krava, kādam jūrniekam tikusi sadragāta kāja, un nekas cits neatlicis, kā to amputēt. Operāciju veikt uzņēmies kapteinis, bet pārējie nelaimīgo turējuši. Vispirms cietējam iedotas divas krūzes ruma, kādu šļuku, lai justos drošāk, ieņēmis arī operētājs pats. Pēc tam ar jūrnieka nazi cietušajam nogriezta miesa, ar galdnieka zāģi nozāģēts kauls, bet ar buru šujamo adatu un diegu sašūti muskuļi un cīpslas kaula galā, brūce izskalota ar jūras ūdeni un vēl nedēļu tajā turētis palikušais kājas gals. Kā par brīnumu stumbeņa sadzījis lieliski, kuģa galdnieks izgatavoja protēzi, ko operētais jūrnieks lietojis vēl tad, kad pats jau braucis par kapteini.

Pirms gadsimta nozīmīgākā jūras medicīnas iestāde bija Liepājas jūras kara hospitālis, kas tika uzcelts 1900. gadā un darbojās līdz 1914. gadam. Krievijas impērijas kara flotes galvenās bāzes hospitāli bija 400 gultasvietu un augsts medicīniskā

darba līmenis. Hospitāļa ārstu zinātniskās intereses reprezentēja 1901. gadā dibinātā Liepājas Jūras ārstu biedrība. Sakarā ar kara tehnikas un bruņojuma modernizāciju, kā rezultātā 1906. gadā zemūdenes tika iekļautas flotes sastāvā, tieši Liepājā tika veikti Krievijā un arī pasaulē pirmie pētījumi par darba fizioloģiju un higiēnu zemūdenes apstākļos.

Latvijas Republikā algotā darbaspēka obligāta veselības apdrošināšanas forma bija slimokases, kas tika izveidotas 1920. gadā. Tālbraucējiem jūrniekiem sava īpaša slimokase tapa 1930. gadā. Tā bija pati mazākā starp aroda slimokasēm, aptverot pusotru tūkstoši apdrošināto, bet tajā pašā laikā – visturīgākā, rēķinot pēc iemaksu lieluma uz vienu dalībnieku. Līdz ar to Jūrnieku slimokase varēja sniegt plašāku un kvalitatīvāku medicīnisko palīdzību nekā citas slimokases, sedzot ambulatorās un stacionārās ārstēšanas izmaksas, apmaksājot zāles, kā arī izmaksājot slimības pabalstu. Tā kā slimokase bija neliela, tā savas ārstniecības iestādes neveidoja, bet slēdza līgumus ar slimnīcām un ārstiem. Jūrnieku slimokasei piederēja savs nams Rīgā, Mārstāju ielā 28. Jūrnieku slimokase kopā ar citām tika likvidēta 1940. gada decembrī.

Padomju veselības aizsardzības sistēmā bija izveidojusies resoriska pieeja, kas paredzēja īpašu centralizētu (līdzīgi dzelzceļam) ūdensceļu darbinieku medicīnisko dienestu. Plaša valsts bija sadalīta baseinos, kas tieši tika pakļauti atbilstoši pārvaldei PSRS Veselības aizsardzības tautas komisariātā Maskavā. Mēģinājums veidot šādu dienestu Latvijā sākās 1941. gada 1. aprīlī, taču nepilnos trīs mēnešos līdz kara sākumam daudz paveikt nebija iespējams.

Pēc kara beigām, 1945. gadā, tika izveidots plašāks pakļauto iestāžu tīkls, kas aptvēra gan jūras, gan arī tolaik plaši izvērsto upju kuģniecību, kuģubūves, remonta rūpnīcas un darbnīcas, jūrskolas u.c. Pēckara grūtības bija pārvarētas, saimnieciskā rocība paplašinājusies, un, piesaistot jūrnieku un

zvejnieku līdzekļus, varēja izvērst kapitālo celtniecību. 1961. gadā Ventspilī uzcēla ostas slimnīcu ar 100 gultas vietām. Rīgā 1958. gadā tika uzcelta ostas slimnīca ar 75 gultas vietām un 1964. gadā – ostas poliklinika. Pēc tam 1968. gadā Katrīnas dambī uzcēla Baseina polikliniku. Savukārt Baseina slimnīcu, kura līdz tam bija mitinājusies pirmskara privātklinikas šaurajās telpās, 1964. gadā pārvietoja uz ērtaķu mājvietu Patversmes ielā un sāka tās jaunā korpusa celtniecību, ko ekspluatācijā nodeva 1970. gadā.

Pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados Latvijas jūrniecības un zvejniecības nozare attīstījās, ievērojami pieauga nozarē strādājošo skaits. Veselības aprūpi šajā nozarē strādājošiem nodrošināja Latvijas baseina medicīnas iestādēs Rīgā, Liepājā, Ventspilī Jūrmalā un Siguldā. Latvijas baseina veselības aprūpē strādājošo skaits sasniedza 2076, bet veselības aprūpi uz kuģiem nodrošināja 152 ārsti un 136 vidējie medicīnas darbinieki. Ostās un kuģu remonta rūpnīcu veselības punktos kvalificēti un pieredzējuši feldšeri visu diennakti sniedza medicīnisko palīdzību un veica profilakses pasākumus. Kuģi, jo īpaši bāzes kuģi, bija aprīkoti un nodrošināti ar tolaik modernāko aparāturu, instrumentiem un medikamentiem ķirurģiskajai, intensīvajai un neatliekamajai palīdzībai, kā arī ar visu nepieciešamo infekcijas slimnieku izolācijai un ārstēšanai.

Sanitārā robežkontrole un pirmsreisa veselības pārbaudes tika stingri ievērotas.

Tolaik jūrniecības un zvejniecības vadība resora medicīnai līdzekļus nežēloja un baseina medicīnas iestādes bija varbūt pat labāk apgādātas nekā pārējās medicīnas iestādes Latvijā.

Astoņdesmito gadu beigās un deviņdesmito gadu sākums līdz ar Atmodas laiku Latvijā Baseina centrālās slimnīcas kolektīvā ienesa pārmaiņas darbinieku sastāvā un skaitā. „Latvijas kuģniecība” un citi kuģošanas uzņēmumi pamazām sāka atteikties no kuģu mediķiem, uzskatot, ka lētāk saslimušo jūrnīeku ir nogādāt krastā, nekā maksāt algu kuģa mediķim. Jūrnīeki tolaik nebija sagatavoti pirmās palīdzības sniegšanai, tāpēc, pārmaiņām sākoties, ievērojami pieauga jūrā saslimušo un mirušo skaits. Kapteiņi centās ārstus pierunāt palikt strādāt uz kuģa par stūres matrožiem, bet feldšeres par bufetniecēm. Tagad pirmo palīdzību uz kuģa sniedz medicīnas kurss beidzis un sertifikātu ieguvus kuģa virsnieks.■

Jānis Lapsa: ar jūru uz „tu”

Palūkosimies uz latviešu jūras rakstu panorāmu no putna lidojuma. Godīgi jāatzīst, ka mūsu rakstnieku marīnistu krāsu paletē nav no tām bagātākajām.

Pirms Otrā pasaules kara sācis ar „Zvejnieka dēlu” (1933–1934), Vilis Lācis (1904–1966) ar paša rokām okupētajā Latvijā vairāk gan pazīstams kā sociālistiskā realisma apdziedātājs, nevis marīnists.

Riharda Valdesa (1888–1942) romāns „Jūras vilki” (1930) nūdien pieder latviešu marīnistu klasikai, kamēr tautu draudzības sludinātāja Žaņa Grīvas (1910–1982) „Bitītes Dūnenītes ceļojums” (1968) mūs bērnus literatūras ietvarā ved pāri Atlantijas okeānam uz „Brīvības salu” Kubu. Protams, padoņijas laikos par laimi top arī tādi aizraujoši dēķu stāsti kā Laimoņa Vāczemnieka (1929–1998) „Veco vracu noslēpums” (1973), ir Rīgas kinostudijas filma „Kapteinis Nulle” ar kolorīto Tautas skatuves mākslinieku Eduardu Pāvulu titulomā, „Kapteiņa Enriko pulkstenis” (1968), „Zem apgāztā mēness” (1977) ar romantiski skaudro Raimonda Paula mūziku.

Populārais Dagnijas Zigmontes (1931–1997) romāns „Jūras vārti” (1960) piedzīvo arī meistarīgu ekranizējumu (1974), kamēr Egona Līva (1924–1989) romāns „Velnaķaula dvīņi” (1966) tā arī paliek kā tīrradnis autora patiesi skaudrajam kara gadu tēlojumam, piedzīvojot tikai dramatizējumu četros Latvijas teātros un radioteātrī, filmu paspēj uzņemt brāļi lietuvieši Lietuvas kinostudijā.

Blakus poetizētam skatam uz jūru stāv dokumentālā publicistika – Ādolfs Talcis (1904–1983), Pēteris Pintāns (1931–1996) un Jānis Lapsa. Tieši Jānis Lapsa (01.09.1930 – 02.03.2006) ir mūsu pēckara ražīgākais jūrlietu aprakstu meistars, kam, sākot no 1974. gada, spalva nebīstas ne jūras sāļuma, ne kairu klaiņu. Tā rodas „Silķu grāmata”

(1974) par vidējā zveķas tralera „Carnikava” vīriem reisā uz Atlantijas zveķas rajoniem, kas plašāk pazīstami kā leģendārā pasaķieru tvaikoņa „Titāņiks” katastrofas vieta uz Ņujorkas – Eiropas kuģu ceķa, „Vētru grāmata” (1977) par dienām un mēnešiem kopā ar glābšanas kuģa „Gordijs” vīriem, „Banānu grāmata” (1980) – saistošs ceķojuma apraksts braucienam ar Latvijas tirdzniecības kuģi „Nikolajs Koperniks” uz banānu zemi Ekvadoru, „Naftas grāmata” (1984) par reisiem ar tankkuģiem „Alūksne”, „Bauska” un „Hošē Marti” starp Ventspili un Eiropas lielostām, „Zilā grāmata” (1988), kur kopā ar Rīgas un citu jūrsķolu kursantiem zēģelēts uz pasaulē lielākā burinieķa „Sedovs”. Reportāžas no ūdeņiem – tieši tā varētu nosaukt šos stilistiski jaudīgos Jāņa Lapsas darbus, kas aizrauj vēl šobaltdien, kad Latvijai vairs nav savas flotes, bet iet gribēšanu jūrā mūsu tautieši ir saglabājuši. Rakstnieķs „Zilajā grāmatā” vairākkārt citē aristokrātiskas cilmes skotu vārdā Anaharsis, kurš savā piedzīvojumu grāmatā „Skotu ceķotājs” atzīmējis: „Cilvēķs var atrasties trīs stāvokļos: dzīvs, miris un jūrā.”

Starp šīm trim stihijām tiek malti arī Jāņa Lapsas aprakstu varoņi – tālbraucēķi kapteiņi, mehāniķi, bocmaņi, koki un kuģa politdarbīnieķi, jo tas ir laiks, kad ārzemēs jūrnīekus laiķ krastā tikai pa trim, kad acis un ausis ir pat aķļajam un kurlajam. Par spīti visam, Jānis Lapsa ir pieņēmis šos spēles noteikumus, un viņa publicistikā virmo humors, asprātības, jūrnīeku sāļķe joki.

Pēcāķ divreiz pabijis Afganistānā („Kalnu grāmata”, 1989), kur



►►► 47. lpp.

tuvāk iepazīsin Daini Turlo, Atmodas gados Jānis Lapsa pievienojas tiem kultūras darbiniekiem, kuri presē pauž nopietnas bažas par latviešu mazskaitlību uz kuģiem, par nespēju žurniecības izglītību iegūt dzimtajā valodā, par žurniecības vēstures un tradīciju nepārmantojamību. Kā zibens spēriens ir 1991. gada barikāžu laiks, pēc kura Jānis Lapsa meklē līdzekļus Latvijas žurniecības laikraksta izdošanai. Mērķis ir sasniegts, un pazīstamais literāts kļūst par laikraksta „Jūras Vēstis” dibinātāju un pirmo redaktoru. Avīze dienasgaismu

ierauga 1991. gada jūnija sākumā, tā paralēli iznāk latviešu un krievu valodā un ātri vien iegūst nozares darbinieku atzinību.

Turpmākā Jāņa Lapsas dzīve atkal ir saistīta ar Preses namu, nu jau tā 17. stāvu. „Jūras Vēstis” uzņem apgriezienus, un 1993. gada maijā to vadības grožus no avīzes pirmā redaktora pārņem šo rindu autors. Kopā ar talantīgajiem kolēģiem Anitu Freibergu, Veltu Krūzi, Egilu Koceru, Viku Stūri (Makvalla Burdulli), fotokorespondentu Valdi Albertu un daudziem citiem spalvas brāļiem aizrit gadi. Jānis Lapsa atgriežas pie sava patiesā

aicinājuma – iet jūrā. Viņš ir „Jūras Vēstu” speciālkorespondents un no dažādiem platuma grādiem, kuros vilņus šķēļ „Latvijas kuģniecības” tankkuģi un banānvedēji, uz Balasta dambi 3 ceļo reportāžas, jūrnieku portretējumi, arīdzan lirisķi apraksti, jo jūra nevienu nespēj atstāt vienaldzīgu.

Tā Jānis Lapsa aizsāk savu pirmo romānu „Rūgtums” (1983) par zvejnieku dzīvi pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados kādā no Latvijas zvejnieku kopsaimniecībām. Grāmatas pieteikums vēsta, ka okeāna rūgtuma pilns ir ne tikai tāljūras zvejnieku darbs, bet nereti arī viņu likteņi krastā. Būdams uz kuģiem, J. Lapsa gluži vai kolekcionējis šos jūrasvīru dzīvesstāstus un, būdams prasmīgs spalvas meistars, nodevis tos tālāk mums, lasītājiem.

Marīnistikas rakstu izlases „Jūras grāmata” virsuzdevums ir rosināt šodienas jaunatni sev atklāt jūru un ar to saistītos arodus. Nepazaudēt un neapcirst Latvijas kā jūras valsts saknes – tas ir arī šīs paaudzes uzdevums.

„Tikai tad, kad aiz muguras palikusi Kolkas bāka un Rīgas jūras līcis, kuģinieki atviegloti nopūšas un kāri velk plaušās sāļo jūras gaisu. Īstam jūrnīkam šī smarža izraisa kādu nenoskārstu atvieglojuma sajūtu, tāpat kā zemniekam svaiga siena aromāts, kad pēdējais vezums īsi pirms lietus nogādāts zem jumta” – tā „Sīļku grāmatā” Jānis Lapsa tēlo mūžam dzīvās alkas pēc jūras un okeānu plašumiem tālumā.

Sagaidot Latvijas simtgadi, „Jāņa Lapsas piemiņas biedrība”, pateicoties Zivju fonda materiālajam atbalstam, dāvā lasītājiem, īpaši skolu jaunatnei, šo „Jūras grāmatu”. Jo sevišķi nozīmīgi tas ir šogad, kad latviešu žurniecības tēvam Krišjānim Valdemāram aprit 190. gadskārta, kas ir pietiekami būtisks atskaites punkts Latvijas kuģniecības daudzšķautņainajā vēsturē.

Lai „Jūras grāmatai” veiksmīgi atvēršanas svētki Latvijas ostu pilsētās un piejūras zvejniekciemos no Ainažiem līdz Rucavai! ■

Gints Šmanis

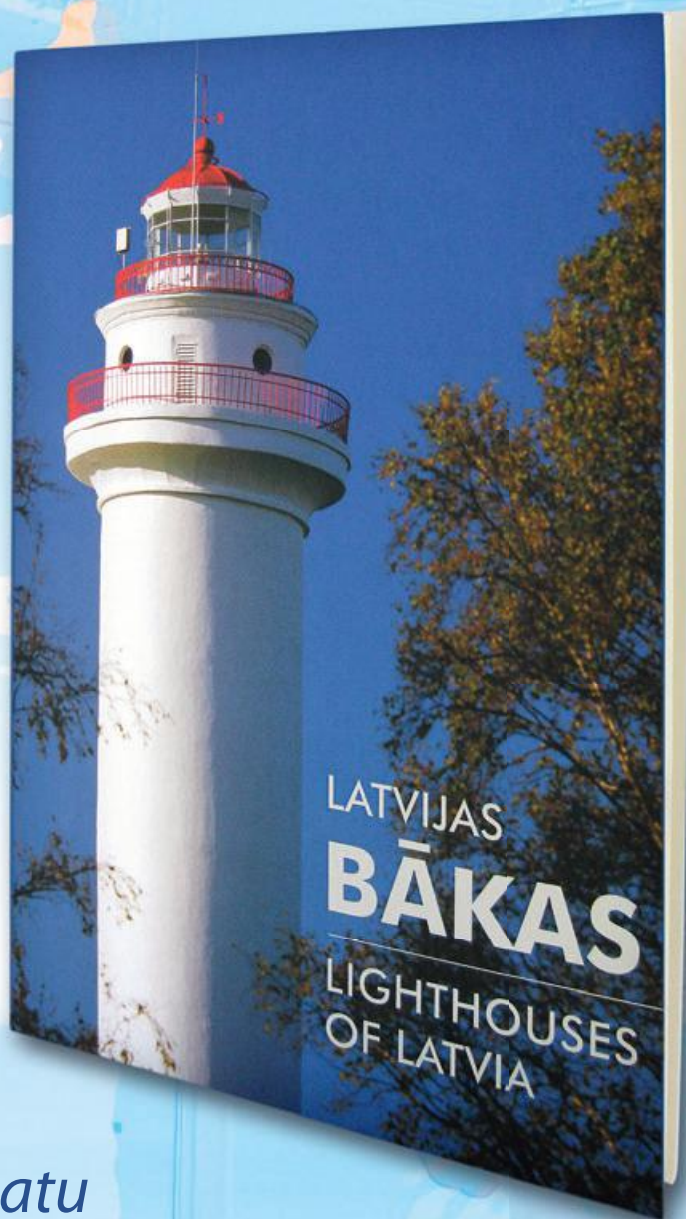


Visiem priecīgus Jūras svētkus!

Vasaras vēji, gan no druvu, gan jūras tālēm nākdami, piešalko zvejnieku ciemata Pāvilostas koši sazālojušos dārzus, vasaras saule sūta svētību zemei un cilvēkiem, vasara kā ražena sieva stāv jūras krastā un vēlīgi norauģās zilajā selgas klaidā, no kurienes atligo un tiro liedagu glauž baltas viļņu draiskules, nīpras un draiskas kā teiksmainās nāras, no Neptūna dzilēm uznīrušās. Vasara klausās, kā šalc Baltijas jūra - miera jūra, kā zvejas viri bangainajos selgas laukos kuģa motoru skanīgā orķestra pavadijumā dzied savu skarbo un reizē skaisto darba himnu. Vasara klausās, kā no krasta līdz krastam saklīdzas kājas." Tā par Pāvilostu, kur jau 1936. gadā aizsākās Zvejnieku svētku svīnēšana, rakstnieks Arnolds Reimanis raksta savā apcerējumā „No krasta līdz krastam saklīdzas kājas”. Iesākumā šos svētkus rīkoja kā zvejnieku svētkus, lai atklātu un iesvētītu zivju zāvēšanas sezonu. Ir gājuši gadi, mainījušās svētku programmas, tomēr nemainīga palikusi tradīcija jūlija otrajā sestdienā svinēt svētkus jūrai un cilvēkiem.

Kopš 2007. gada Jūras svētki ir iekļauti oficiālajā Latvijas svētku sarakstā, un arī šogad 11. jūlijā tos atzīmēs visā Latvijas jūras piekrastē. Tradicionāli no jūras pie laudim iznāks jūras pavalnieks Neptūns kopā ar savām nārām. Žāvētu zivju smarža, tiksmā mūzika un priecīgi cilvēki.

Jūras svētki pieder pie Latvijas tēla. Tāda, kas mīļš mums pašiem un par ko mūs var apskaust citi. Lai visiem priecīgi Jūras svētki!



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*